

Vergaderjaar 2005–2006

**30 368**

## «Gratis» openbaar vervoer

**Nr. 3**

### BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 mei 2006

Op verzoek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat doe ik u hierbij, mede namens de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de staatssecretarissen van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, de kabinetsreactie toekomen op de initiatiefnota «*Gratis*» openbaar vervoer (GOV) van het lid Dijkema (2005–2006, 30 368, nr. 1 van 15 november 2005).

De initiatiefnota stelt voor om:

- OV als serieus alternatief voor het woon-werkverkeer te bevorderen door op de belangrijkste fileknelpunten GOV aan te bieden aan de forens die uit de auto in de bus stapt;
- GOV in te voeren voor ouderen (vanaf 65 jaar), gehandicapten, Mbo-scholieren van 16 tot en met 17 jaar, en werkzoekenden.

*Wat verstaan we onder «Gratis» of goedkoop openbaar vervoer (GOV)?*

In deze kabinetsreactie wordt onder «GOV» verstaan: voor de reiziger gratis of goedkoop openbaar vervoer. Uiteraard kan OV nooit echt gratis zijn: er is altijd geld nodig voor investeringen en voor onderhoud, vervanging en exploitatie. Dat geld wordt door de volgende partijen opgebracht:

1. door de gebruiker zelf: de reiziger;
2. door de overheid vanuit haar verantwoordelijkheid voor het OV: het rijk, de provincies en WGR-plusregio's;
3. door een derde: een bedrijf voor zijn werknemers bijvoorbeeld, of een overheid als derdebetaler ten behoeve van specifieke groepen.  
GOV is dus OV dat (nagenoeg) geheel wordt gefinancierd door de overheid vanuit haar verantwoordelijkheid voor het OV en/of door een derde.

De voorstellen in de initiatiefnota betreffen alleen bus, tram en metro. In deze kabinetsreactie wordt ook de trein meegenomen omdat de trein voor forenzen een belangrijk OV-alternatief is bij fileknelpunten.

## Samenvatting kabinetsreactie

### *«Gratis OV» als alternatief voor de forens*

Naar aanleiding van het eerste voorstel zal ik het initiatief nemen om tijdelijk «gratis» of goedkoop OV voor forenzen beschikbaar te laten komen.

Enerzijds ga ik hiermee aan de slag bij groot onderhoud aan het hoofdwegennet. Ik vind het belangrijk dat de overlast zoveel mogelijk beperkt blijft. Waar mogelijk en zinvol moet de automobilist op een makkelijke manier gebruik kunnen maken van een OV-alternatief.

Anderzijds faciliteer ik – los van groot onderhoud – experimenten met tijdelijk «gratis» of goedkoop OV voor forenzen op enkele belangrijke fileknelpunten, gefinancierd door overheden en bedrijfsleven. Daarmee pak ik de handschoen op die de initiatiefnota bij mij heeft neergelegd. Deze experimenten hebben twee doelen:

1. laten zien dat het OV een volwaardig alternatief kan zijn op file-gevoelige trajecten door forenzen op een makkelijke manier kennis te laten maken met het OV; doel is niet alleen meer OV-gebruik tijdens de periode met «gratis» of goedkoop OV, maar vooral meer OV-gebruik daarna.
2. in de praktijk nagaan in hoeverre het OV er in de spits daadwerkelijk voor kan zorgen:
  - dat méér mensen de stad in kunnen;
  - dat de top van de files wordt afgevlakt.

Deze experimenten bouwen voort op de uitkomsten van de proef van Zuid-Holland op de corridor Leiden–Den Haag (A44/N44) in 2004. Tevens wordt gebruik gemaakt van de succesvolle ervaringen van de «Zuidoostpas» die tijdens het groot onderhoud aan de A9 in de zomer van 2005 werd verstrekt aan werknemers in Amsterdam Zuidoost. Ook zal ik met decentrale overheden, vervoerders en werkgevers de mogelijkheden nagaan om mensen die verhuizen of een nieuwe baan vinden gericht met een OV-alternatief te benaderen.

Het uitwisselen van bestaande kennis en het benutten van ervaringen rond GOV is een belangrijke vervolgactie. Met decentrale overheden en vervoerders zal ik zorgen dat de uitwisseling van bestaande kennis en ervaring optimaal wordt gefaciliteerd.

### *GOV als instrument voor sociaal beleid*

De initiatiefnota gaat er terecht van uit dat OV niet alleen deel uitmaakt van vervoersketens, maar ook van economische en maatschappelijke ketens. Daarom komt in deze kabinetsreactie ook de vraag aan de orde in hoeverre GOV een instrument kan zijn voor bijvoorbeeld ouderenbeleid en gehandicaptenbeleid.

Het kabinet ziet geen zwaarwegende redenen om op nationale schaal «gratis» of goedkoop OV aan te bieden aan ouderen, gehandicapten, minderjarige mbo-scholieren en werkzoekenden. Hoewel ik niet uitsluit dat sommige ouderen en gehandicapten het tarief beschouwen als een belemmering, is het zaak voor deze groep primair in te zetten op het toegankelijk maken van voertuigen en haltes. Het rijk investeert samen met provincies, WGR-plusgebieden en gemeenten fors in de verbetering van de toegankelijkheid van het OV.

Bij minderjarige mbo-scholieren en werkzoekenden gaat het slechts om een beperkte groep waarvoor een (verdere) tegemoetkoming in reiskosten nodig en zinvol kan zijn. Het merendeel van de deelnemers in de beroeps-

opleidende leerweg (BOL) woont op geringe afstand van de onderwijsinstelling en maakt weinig of geen reiskosten; verder wordt nog onderzocht welke reiskosten deze scholieren momenteel maken. Wat betreft de werkzoekenden is het niet aannemelijk dat de reiskosten een belangrijke belemmering vormen bij het zoeken naar werk. Wanneer dit wel het geval is, kunnen het UWV of gemeenten oplossingen op maat bieden. Bovendien vergoedt een deel van de potentiële werkgevers de reiskosten voor sollicitatiegesprekken, al is het exacte percentage onbekend.

Waar «gratis» of goedkoop OV een efficiënte oplossing is voor problemen op andere terreinen dan verkeer en vervoer, kan de betreffende beleidsverantwoordelijke overheid (rijk of gemeente) zelf optreden als zogenaamde «derdebetalen» om «gratis» of goedkoop OV bij vervoerders in te kopen ten behoeve van specifieke groepen.

#### *OV-chipkaart faciliteert derdebetalen*

Samen met de OV-sector werk ik aan de invoering van de OV-chipkaart. Hiermee kan invulling worden gegeven aan de suggestie in de initiatiefnota dat de specifieke doelgroepen waar het GOV voor bedoeld is, door middel van een chipkaartgebruik gebruik kunnen maken van het OV. Er zijn ook andere manieren denkbaar om GOV te implementeren: extra korting voor bepaalde groepen betaald door een derde bijvoorbeeld.

#### *Loket voor concessie-overstijgende derdebetalen*

Ik zal bij de koepelorganisaties van provincies, WGR-plusgebieden en vervoerders (IPO, SKVV/VNG en Mobis) aandacht vragen voor de wijze waarop derdebetalers die in meerdere concessies GOV willen inkopen (een bedrijfsketen voor alle vestigingen bijvoorbeeld) hun vervoervraag kunnen neerleggen. Aandachtspunt daarbij is hoe derdebetalen past binnen de bestaande concessies.

- Het belang van overheden is dat hun beleid en afspraken in de concessies niet worden doorkruist door afspraken tussen vervoerders en derdebetalers.
- Het belang van vervoerders is dat zij de markt van derdebetalers kunnen aanboren (derdebetalers zijn niet alleen co-financier, maar kunnen ook fungeren als promotor van het OV: gemeenten en bedrijven die het OV voor hun inwoners respectievelijk werknemers financieren, zullen het OV ook onder de aandacht willen brengen).
- Het belang van (potentiële) derdebetalers is dat zij niet worden geconfronteerd met (of afgeschrikt door) een veelheid aan loketten met verschillende (on)mogelijkheden.

#### *Ontwikkelingen in Vlaanderen*

Voorstellen voor GOV worden vaak ingegeven door de ontwikkelingen in Vlaanderen. Het rapport «Benchmark OV Vlaanderen» (zie bijlage) brengt beleid, cijfers, trends, analyses en succesfactoren van het OV in Vlaanderen in beeld, afgezet tegen Nederland. Het gebruik van het OV is in Vlaanderen de afgelopen jaren fors gegroeid. Hierdoor heeft Vlaanderen een achterstand ten opzichte van Nederland ingehaald. Een causaal verband tussen de stijging van het OV-gebruik enerzijds en de afnemende groei van het autogebruik anderzijds, kan niet worden aangetoond. Deze ontwikkelingen zijn echter interessant genoeg om te blijven volgen. Het Vlaamse OV-beleid heeft een aantal succesfactoren die voor Nederland het bestuderen waard zijn: marketing en financiering door derden bijvoorbeeld.

Het OV-beleid in Vlaanderen is niet alleen gericht op mobiliteit, maar ook op de wens om alle inwoners gelijke kansen te bieden. Het is de opdracht

van het Vlaamse OV om de mobiliteitskloof tussen hoog- en laag-gechoolden en tussen mannen en vrouwen te helpen dichten. Zie verder de bijlagen (samenvatting en rapport) voor onder andere de thema's basismobiliteit, tariefstelling, overheidsbijdrage en OV-gebruik in Vlaanderen en Nederland.<sup>1</sup>

### *Opbouw kabinetsreactie*

Deze kabinetsreactie is opgebouwd uit de volgende paragrafen:

1. De doelstellingen van het OV in de Nota Mobiliteit (incl. reactie op **voorstel 2** uit de initiatiefnota);
2. De uitgangspunten voor het tariefbeleid in het OV;
3. GOV ter bevordering van het OV als alternatief op fileknelpunten; ervaringen met GOV in Nederland en acties ter bevordering van het OV als alternatief voor het woon-werkverkeer op de belangrijkste fileknelpunten (reactie op **voorstel 3**);
4. GOV voor diverse doelgroepen (reactie op **voorstel 1 en 4-7**);

### **1. Doelstellingen van het OV in de Nota Mobiliteit**

De Nota Mobiliteit (op 21 februari 2006 van kracht geworden) geeft aan dat provincies en WGR-plusregio's voor het regionaal OV<sup>2</sup> maatregelen nemen en middelen ter beschikking stellen met het doel om

- (1) OV een reëel, aantrekkelijk, beschikbaar en betrouwbaar vervoerproduct te laten zijn voor de (groeïende) mobiliteit naar, in en tussen (groot)stedelijke netwerken,
- (2) maatwerk te leveren in situaties met een geringe en gespreide vervoersvraag, om te voorzien in maatschappelijke participatie en bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen,
- (3) goede overstapmogelijkheden voor reizigers te bieden die van meerdere vervoersvormen gebruikmaken, en
- (4) OV zo veel mogelijk te laten bijdragen aan een beter milieu.

Provincies en WGR-plusregio's nemen maatregelen om te komen tot versterking van de kwaliteit van het OV en een groter aandeel van het OV in de grote vervoerstromen in de (groot)stedelijke gebieden.

Het rijk maakt voor het regionaal OV een jaarlijkse vervoergroei van 2,1% financieel mogelijk door de jaarlijkse groei van de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU); dit is ruim 30% tot 2020. Als een provincie of WGR-plusregio meerdere jaren een vervoergroei realiseert die in redelijkheid niet meer te financieren valt uit bijvoorbeeld de BDU, efficiencyverbeteringen en reizigersopbrengsten, dan zoekt het rijk in overleg met de betreffende provincie of WGR-plusregio naar additionele financiering.

### *Naar aanleiding van voorstel 2 uit de initiatiefnota*

Voorgesteld wordt de BDU op te plussen met een innovatiefonds van 300 miljoen euro<sup>3</sup> onder de voorwaarde «dat alleen die regio's die in staat zijn om met innovatieve plannen te komen waarmee de bussen, trams en metro's weer «vol» worden, aanspraak maken op een bijdrage. Uit het innovatiefonds worden dus onder andere experimenten met «gratis» openbaar vervoer betaald.» Met de invoering van de BDU in 2005 bestaat er geen aparte rijksbijdrage meer voor het OV die direct is gerelateerd aan de ontwikkeling van het daadwerkelijke OV-gebruik per regio: er is nu een BDU-groei van 2,1% per jaar.<sup>4</sup> Differentiatie op basis van «volle» bussen, trams en metro's ten gevolge van innovatieve plannen past dus niet in de systematiek van de BDU. Verder blijken regio's in hun concessievoorwaarden steeds meer aandacht te besteden aan innovatie gericht op groei en kwaliteit van het OV. Bovendien bestaan er bij Senter/Novem en

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

<sup>2</sup> Het regionaal OV bevat elke vorm van openbaar vervoer (dus inclusief de regiotaxi) behalve het vervoer per trein op het hoofdrailnet.

<sup>3</sup> Gezien het vervolg van de initiatiefnota is dit een bedrag per jaar, waarvan 190 miljoen euro voor GOV.

<sup>4</sup> Het afschaffen van de «opbrengstsuppletie» heeft juist een blokkade voor de regio's weggenomen om GOV in te voeren. Toen de rijksbijdrage voor het OV nog was gebaseerd op de reizigersopbrengsten, werd GOV door de financieringssysteem ontmoeidigd: als de reiziger minder euro's hoefde te betalen, werd de regio «dubbel getroffen» omdat niet alleen de reizigersopbrengsten afnamen, maar ook de rijksbijdrage.

Transumo al nationale programma's die specifiek gericht zijn op de bevordering van innovatie.

### *Lopen en fietsen op korte afstanden*

De Nota Mobiliteit benadrukt de waarde van lopen en fietsen voor de verplaatsingen op korte afstanden. Uiteraard mag invoering van een vorm van GOV niet het effect hebben dat verplaatsingen die heel goed lopend of fietsend kunnen worden afgelegd, met het OV gemaakt gaan worden. Dat zou onnodig en ongezond zijn, en bovendien belemmerend voor de doorstroming van het OV zelf.

## **2. Uitgangspunten voor het tariefbeleid**

### *Betalen naar gebruik*

In de Nota Mobiliteit is gekozen voor de invoering van een kilometerprijs voor het wegverkeer. Uitgangspunt daarbij is dat de automobilist betaalt naar gebruik waarbij tevens rekening wordt gehouden met de maatschappelijke kosten van automobilititeit (differentiatie naar tijd, plaats en milieu). Ik zie geen reden waarom dit uitgangspunt niet zou gelden voor de OV-gebruiker. Een systeem waarbij de beschikbaarheid van OV méér dan nu al het geval is wordt betaald door de belastingbetaler<sup>1</sup>, en de OV-gebruiker de maatschappelijke kosten nauwelijks voelt, past niet in het kader van de Nota Mobiliteit. Uiteraard kunnen er specifieke omstandigheden zijn die het «gratis» of goedkoop aanbieden van OV rechtvaardigen, maar dan moeten er wel heldere en meetbare doelstellingen zijn.

### *Decentralisatie en tariefvrijheid*

Het regionaal OV is de verantwoordelijkheid van provincies en WGR-plusregio's. Regionale overheden zijn veel beter dan het rijk in staat om een OV-beleid te voeren dat past bij de specifieke regionale situatie. Ook de bevoegdheid om tarieven vast te stellen komt, als de OV-chipkaart is ingevoerd, volledig in de regio te liggen. In de huidige verhoudingen kan het rijk dus geen «nultarief» of lage tarieven vaststellen. Op dit moment hebben provincies en WGR-plusregio's al de vrijheid om zelf tarieven vast te stellen. Zolang de tarieven van de nationale vervoerbewijzen (de strippenkaarten en sterabonnements) nog door mij worden vastgesteld<sup>2</sup> en die vervoerbewijzen in het hele land geldig zijn, hebben zij feitelijk alleen de mogelijkheid om tarieven vast te stellen die lager liggen. De OV-chipkaart vergroot de mogelijkheden om tarieven naar tijd, plaats en doelgroep te differentiëren. Provincies en WGR-plusregio's bepalen zelf of, en zo ja, binnen welke randvoorwaarden zij aan hun vervoerders tariefvrijheid geven. Als vervoerders de tarieven kunnen differentiëren, dan opent dat voor hen mogelijkheden om het aspect «prijs» als volwaardig onderdeel op te nemen in hun marketingstrategie. Dit vergroot de mogelijkheden voor vervoerders om gericht producten aan te bieden aan diverse groepen van reizigers. Daarmee ontstaat marktwerking tussen vervoerders en reizigers.

### *GOV en bevoegdheid provincies en WGR-plusgebieden*

OV dat voor de reiziger «gratis» of goedkoop is, kan op twee manieren worden ingevoerd:

- invoering van het «nultarief» of lage tarieven door provincie of WGR-plusgebied (of binnen concessievoorwaarden door de vervoerder);
- een «derdebetaler» betaalt aan de vervoerder: een werkgever betaalt

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Dit gebeurt in overleg met decentrale overheden, vervoerders en consumentenorganisaties.

bijvoorbeeld ten behoeve van zijn werknemers het reguliere tarief, of vult de betaling van de werknemer aan tot het reguliere tarief. Bij derdebetaling wordt het tarief dus niet verlaagd. Deze vorm van GOV staat dus niet op gespannen voet met de bevoegdheid van provincies en WGR-plusgebieden om de OV-tarieven vast te stellen.

### **3. GOV ter bevordering van het OV als alternatief op fileknelpunten**

In de periode tot de invoering van de kilometerprijs voor de auto wordt niet alleen de uitbreiding van de wegcapaciteit voortvarend aangepakt, maar ook de verbetering van het OV. Op dit moment hebben de fileknelpunten mijn topprioriteit. Alle denkbare bijdragen om het fileprobleem in de eerstkomende jaren zoveel mogelijk binnen de perken te houden, moeten daarbij in beeld komen. Dus óók de mogelijkheden van het OV in het algemeen, al dan niet «gratis» of goedkoop voor de reiziger. In dit licht kan voorstel 3 uit de initiatiefnota perspectieven bieden:<sup>1</sup>

*«Op de belangrijkste fileknelpunten in Nederland wordt het openbaar vervoer «gratis» aangeboden aan forenzen. Dit «gratis» openbaar vervoer is alleen bedoeld voor de forens die uit de auto in de bus stapt. Het bedrijfsleven betaalt hier aan mee. Bijvoorbeeld in de aanleg van transferia. Daar staat tegenover dat het bedrijfsleven een fiscale faciliteit kan ontvangen voor hun bijdrage. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de bestaande fiscale regelingen die eventueel kunnen worden aangepast. De bedoeling is dat werkgevers worden gestimuleerd hun werknemers geen lease-auto, maar een OV-trajectkaart te geven. Het aanbieden van een OV-kaart moet voor een werkgever een financieel voordeel opleveren ten opzichte van het aanbieden van een lease-auto.»*

De initiatiefnota gaat verder in op de ervaringen bij de proef van Zuid-Holland in 2004 aan de hand van een tussentijds evaluatierapport uit april 2004 en een tussentijdse second opinion uit september 2004. Op basis van dit materiaal en de evaluatiemeting na afloop van de proef reageer ik in paragraaf 3.4 op de volgende oproep:<sup>2</sup>

*«Het is dus van belang om «gratis» openbaar vervoer op grote schaal en voor langere tijd in te voeren. De Rijksoverheid is nu aan zet om invulling te geven aan een grootschalige introductie van GOV. Dit kunnen provincies en gemeenten niet op eigen houtje.»*

#### *3.1 Ervaringen proef Zuid-Holland in 2004*

In 2004 heeft de provincie Zuid-Holland op de corridor Leiden–Den Haag (A44/N44) een experiment met «gratis» OV gedaan op de buslijnen 88 en 95.

De provincie had zich ten doel gesteld in de praktijk te testen of «gratis» OV kan bijdragen aan het terugdringen van de files op de A44/N44.

Concreet waren de doelstellingen van het experiment:

- toename OV-gebruik tussen Transferium «t Schouw te Leiden en Den Haag binnen 6 maanden met 40%;
- hiervan is de helft (20%) afkomstig van automobilisten die OV-reiziger of ketenreiziger worden; 300 automobilisten laten hun auto staan;
- de gemiddelde bezettingsgraad van Transferium «t Schouw stijgt binnen 6 maanden met 50%.

Deze doelen zijn behaald; het OV-gebruik was na 6 maanden zelfs verdrievoudigd.

De tussentijdse second opinion merkt het volgende op:<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Pag. 3–4 van initiatiefnota Dijkma.

<sup>2</sup> Pag. 7 van initiatiefnota Dijkma.

<sup>3</sup> Second opinion Gratis OV Leiden – Den Haag, pag. ii, 29 september 2004 van TNO Inro in opdracht van Provincie Zuid-Holland.



«Over de gewenste afname van congestie op het betrokken wegvak (A44/N44) zijn geen expliciete doelen gesteld, anders dan de afname van het aantal automobilisten.»

«Uit het onderzoek blijkt dat de congestievermindering op de A44/N44 niet geschikt is als succesindicator voor de proef met gratis OV. Achtergrond hiervan is dat gratis OV maar één van de vele factoren is die de congestie beïnvloeden. De invloed van alleen de proef met gratis OV op de congestie is daarom moeilijk vast te stellen.

Wel blijkt een substantieel deel van de nieuwe buspassagiers te bestaan uit ex-automobilisten. Dit vertaalt zich echter niet in congestievermindering op de A44/N44, hetgeen te verklaren is ofwel doordat deze automobilisten niet afkomstig waren van de A44/N44, ofwel doordat de vrijgekomen ruimte op de A44/N44 inmiddels wordt ingenomen door andere automobilisten.

Gratis OV kan een middel zijn tot verbetering van de bereikbaarheid van het stedelijk gebied. Om dat beter te kunnen onderbouwen is meer inzicht nodig in de achtergronden van de toename van het OV-gebruik: In welke mate is die toe te schrijven aan het feit dat de bus gratis is gemaakt, dan wel aan de betere kwaliteit van de dienstverlening of de met de proef gepaard gaande marketingcampagne? Daarnaast is tevens de noodzaak naar voren gekomen van meer inzicht in de oorzaken én de gevolgen van congestie. Het zou hierbij wenselijk zijn dat dit inzicht minder is gericht op totale verkeersstromen, en meer op de keuzemotieven van de individuele reiziger.»

Met name de laatste aanbeveling neem ik nadrukkelijk mee bij de experimenten waarvoor ik het initiatief neem; zie verder paragraaf 3.3.

Het rapport naar aanleiding van de evaluatiemeting na afloop van de proef<sup>1</sup> laat de volgende cijfers zien:

**Gemiddeld aantal instappers per dag op de buslijn 88, 89 en 95 richting Den Haag<sup>2</sup>**

Periode meting	Ochtendspits	Buiten spits	Totaal
Voor aanvang proef (dec. 2003)	331	133	464
Tijdens proef (maart 2004)	810	706	1 516
Tijdens proef (sept. 2004)	902	772	1 674
Na afloop proef (maart 2005)	560	561	1 121

Als we ons richten op de effecten van «gratis» OV in relatie tot congestie, dan is alleen de ontwikkeling in de ochtendspits van belang. Het aantal instappers is in de ochtendspits toegenomen van 331 voor aanvang van de proef tot 902 tijdens de proef: een toename van 571 instappers (173%). Na afloop van de proef was het aantal instappers gedaald tot 560. Dit is nog steeds een toename van 229 instappers (69%) ten opzichte van de situatie voor aanvang van de proef: in de ochtendspits is dus 40% van de 571 extra instappers tijdens de proef gebruik blijven maken van de bus toen er weer betaald moest worden. Dit laat tevens zien dat tijdelijk «gratis» OV zichzelf (deels) kan terugverdienen omdat de «blijvende» reizigers nieuwe opbrengsten opleveren: niet alleen 229 nieuwe reizigers in de ochtendspits, maar ook 428 nieuwe reizigers buiten de spits. Het rapport merkt hierover op: «De conclusie lijkt dan ook gerechtvaardigd dat het tariefexperiment zichzelf (deels) terugverdient.»

Het rapport concludeert op basis van onderzoek naar verkeersintensiteit dat het «plausibel lijkt om te veronderstellen dat de proef met gratis openbaar vervoer een (gering) effect heeft gehad op de afname van de verkeersintensiteit op de A44. In de ochtendspits gaat het dan om een besparing

<sup>1</sup> Monitoring gratis OV Zuid Holland, Vierde evaluatiemeting, 12 juli 2005 van Traffic Test bv in opdracht van Provincie Zuid-Holland en Adviesdienst Verkeer en Vervoer (gebaseerd op evaluatiemeting op 15 t/m 17 maart 2005).

<sup>2</sup> Het rapport meldt op pag. 10: «Een deel van de reizigersgroei moet vermoedelijk ook worden toegeschreven aan de uitbreiding van het aantal ritten in de dal- en avonduren en het feit dat nu ook lijn 89 op het traject tussen transferium 't Schouw A44 en Den Haag CS rijdt.»

van ongeveer 150 tot 200 auto's. Dit strookt ook met de bevindingen uit de enquête (reductie van 400 auto's per dag waarvan iets minder dan de helft in de ochtendspits. Een deel van deze reductie wordt echter teniet gedaan door autonome ontwikkelingen (vervoersgroei).»

Het rapport becijfert een reductie van ongeveer 420 auto's per dag tijdens de proef (waarvan iets minder dan de helft in de ochtendspits) en een netto reductie van 194 auto's (maart 2005 t.o.v. december 2003) waarvan waarschijnlijk ook iets minder dan de helft in de ochtendspits. Op het totale verkeersaanbod op de A44/N44 is dit een marginaal aandeel van bijna 2%. Het rapport concludeert dan ook dat «een effect op de filevorming op de A44 en N44 onwaarschijnlijk is.»

Overigens blijkt uit de enquêtes dat de reizigers zeker niet de meeste waarde toekennen aan de prijs van het busvervoer: de kwaliteitsaspecten ritfrequentie, reistijd, zitplaatskans en stiptheid van de busdiensten worden belangrijker gevonden.

De proef met GOV in Zuid-Holland is aan een breed publiek bekend gemaakt. Dit heeft weliswaar tot een grote reizigersgroei geleid, maar met name buiten de spits. Bij de Zuidoostpas is daarentegen gekozen voor een gerichte benadering van een specifieke doelgroep.

### *3.2 Ervaringen Zuidoostpas in 2005*

Tijdens het groot onderhoud aan de A9 in de zomer van 2005 is in de maanden mei tot en met september aan 17 000 werknemers in Amsterdam Zuidoost de zogenaamde «Zuidoostpas» verstrekt die tijdelijk recht gaf op «gratis» OV.

De Zuidoostpas is geïnitieerd en gefinancierd door het rijk en het bedrijfsleven. Het rijk heeft de verstrekking van de pas fiscaal aantrekkelijk gemaakt. Diverse grote bedrijven en instellingen hebben hun maatschappelijke verantwoordelijkheid genomen door voor al hun werknemers<sup>1</sup> circa 60 euro te betalen (de gemiddelde kosten van één uur verlies aan arbeidsproductiviteit) om zodoende hun werknemers een alternatief te bieden waarmee zij met zo weinig mogelijk onvoorspelbare vertraging op het werk konden komen. In aanvulling op het bestaande OV-aanbod zijn ook extra shuttlebussen ingezet naar de bedrijven zelf.

Meer dan de helft van deze werknemers heeft de Zuidoostpas daadwerkelijk één of meer keren gebruikt. Ongeveer 4 500 automobilisten zijn tijdelijk overgestapt op het OV. Een deel van de verwachte congestieproblemen is mede door het gebruik van de Zuidoostpas uitgebleven. Bovendien leidde het aanbod van deze pas tot grote tevredenheid bij de werknemers.

Drie ervaringen zijn van belang voor verdere toepassing:

- Het bedrijfsleven heeft het belang van goede bereikbaarheid onderkend: het bedrijventerrein moest bereikbaar blijven voor klanten, leveranciers en werknemers. Het bedrijfsleven heeft dit belang ook vertaald in een financiële bijdrage. Het succes van de oplossing van bereikbaarheidsknelpunten zit in de gezamenlijke gebiedsgerichte aanpak van vervoerders, bedrijfsleven en overheid.
- De werknemers zijn voorafgaand aan het groot onderhoud gericht benaderd met een specifiek op hun individuele situatie toegespitst OV-aanbod.
- Ongeveer 400 automobilisten hebben na afloop van het groot onderhoud gebruik gemaakt van het aanbod van een jaarabonnement met

---

<sup>1</sup> Behalve voor de werknemers die al een OV-abonnement hadden.



korting. Bijna 9% van de tijdelijke OV-gebruikers wilde dus gebruik blijven maken van het OV nadat de wegwerkzaamheden waren afgerond.

### *3.3 Acties ter bevordering van het OV als serieus alternatief voor het woon-werkverkeer op de belangrijkste fileknelpunten*

In 2006 en 2007 zal ik drie acties initiëren.

#### *A. Succesformule Zuidoostpas breed toepassen*

De formule van de Zuidoostpas wordt onder de naam OV-pas – waar mogelijk en zinvol – toegepast bij het in 2006 en 2007 te verrichten groot onderhoud aan het hoofdwegennet. Daarmee beoog ik de overlast tijdens werkzaamheden aan het hoofdwegennet zoveel mogelijk te beperken. Bij (gedeeltelijke) wegafsluitingen moet de automobilist een alternatief hebben; waar mogelijk en zinvol kan dat een OV-alternatief zijn. Rijkswaterstaat inventariseert momenteel op diverse locaties of het aanbieden van een OV-pas haalbaar is. Een aantal voorbeelden: de A29 bij de Heinenoordtunnel, de Waalbrug bij Nijmegen, de N50 bij Kampen, de A35 en de A4/A10 bij Amsterdam.

De OV-pas wordt gefinancierd door het rijk – uit het budget voor beheer en onderhoud – en door het bedrijfsleven. Specifiek voor onderhoud is in het Belastingplan 2006 een bijzondere faciliteit geregeld. Onder bijzondere omstandigheden kan een recht op vervoer worden verstrekt zonder dat dit fiscale gevolgen heeft. Het recht biedt de werknemer de mogelijkheid gebruik te maken van georganiseerd tijdelijk vervoer ter vermindering van de verkeershinder door wegwerkzaamheden. Dit kan bestaand OV zijn, maar ook bijvoorbeeld vervoer met speciale shuttlebussen tussen de relevante stations en gebouwen waar de forenzen werken. De faciliteit is alleen van toepassing als de kosten van het speciaal georganiseerd tijdelijk vervoer door het bedrijfsleven en de overheid gezamenlijk wordt gedragen, waarbij de overheid vanwege de dreigende verkeershinder door wegwerkzaamheden meer dan de helft voor haar rekening neemt. Van de faciliteit kan gedurende maximaal zes maanden gebruik worden gemaakt.

#### *B. Experimenten gericht op meer OV-gebruik door forenzen op fileknelpunten*

Mede naar aanleiding van voorstel 3 uit de initiatiefnota wil ik enkele experimenten faciliteren met tijdelijk «gratis» of goedkoop OV voor forenzen op enkele belangrijke fileknelpunten, gefinancierd door overheden en bedrijfsleven. Deze experimenten hebben twee doelen:

1. laten zien dat het OV een volwaardig alternatief kan zijn op filegevoelige trajecten door forenzen op een makkelijke manier kennis te laten maken met het OV; doel is niet alleen meer OV-gebruik tijdens de periode met «gratis» of goedkoop OV, maar vooral meer OV-gebruik daarna.
2. in de praktijk nagaan in hoeverre het OV er in de spits daadwerkelijk voor kan zorgen:
  - *dat méér mensen de stad in kunnen.* Meer OV-gebruik kan ook een ander maatschappelijk nut hebben dan vermindering van congestie. Als de ruimte die nieuwe OV-gebruikers op de weg achterlaten, geheel wordt ingevuld door nieuwe automobilisten («latente» vraag naar wegcapaciteit), dan is nog steeds sprake van een verbetering van de opnamecapaciteit van de steden, van de stedelijke bereikbaarheid.
  - *dat de top van de files wordt afgevlakt.* Deze experimenten bouwen

voort op de uitkomsten van de proef van Zuid-Holland en maken gebruik van de succesvolle ervaringen van de Zuidoostpas.

Samenwerking tussen regionale en lokale overheden, vervoerders, bedrijfsleven en het Rijk is daarbij noodzakelijk. Voor investeringen in OV-infrastructuur is op korte termijn geen ruimte; bovendien moeten nut en noodzaak kunnen worden aangetoond. Als uit de netwerkanalyses voor de langere termijn blijkt dat verbeteringen van de OV-infrastructuur gelijkwaardig bijdragen aan het oplossen van fileknelpunten op het hoofdwegennet, en daarmee minder investeringen in het hoofdwegennet nodig zijn, dan is het rijk bereid aan die verbeteringen van het OV bij te dragen.

Bij de beoogde experimenten krijgen forenzen gedurende een beperkte periode GOV, gefinancierd door overheden en bedrijfsleven. Deze experimenten moeten zicht geven op:

- a. de keuzemotieven die bepalen onder welke voorwaarden de individuele forens bereid is om de overstap van auto naar OV te maken, met nadrukkelijk ook aandacht voor de mate waarin de prijs daarbij bepalend is (prijs versus kwaliteitsaspecten als reistijd en comfort);
- b. de effecten op de weg in termen van opnamecapaciteit steden en afvlakking van de top van de files;
- c. de aard en omvang van de potentiële OV-markt en de benodigde extra vervoerscapaciteit;
- d. de bereidheid van het bedrijfsleven om mee te werken en mee te betalen.

Deze experimenten zullen door alle betrokken partijen moeten worden gedragen, evenals bij de Zuidoostpas, en passen binnen de opnamecapaciteit van het OV-systeem en de vigerende concessies. De experimenten vormen qua organisatie en financiële bijdrage van het rijk een onderdeel van het programma dat ik u in mijn brief van 10 april 2006 heb aangekondigd om de files op korte termijn aan te pakken.

Ten behoeve van de selectie van fileknelpunten die mogelijk geschikt zijn voor zo'n experiment, nodig ik de OV-bedrijven en de provincies en WGR-plusgebieden in het kader van de netwerkanalyses nadrukkelijk uit om – samen met regionale en lokale partners – met concrete plannen te komen voor nieuw of beter op de vraag toegesneden OV, waarmee de betrokken filerijders op korte termijn een kwalitatief hoogwaardig alternatief kan worden aangeboden.

Ik denk aan één of twee experimenten in najaar 2006 en enkele experimenten in voorjaar 2007. De opzet van de experimenten werk ik uit in samenspraak met decentrale overheden, vervoerders en bedrijfsleven, waarbij maatwerk per situatie en een goede voorbereiding van belang is. Een gerichte marketingbenadering van de individuele forens – zoals bij de Zuidoostpas – voorafgaand aan de daadwerkelijke start van een experiment, zie ik als een belangrijke succesfactor.

### *C. Faciliteren uitwisseling bestaande kennis en ervaring*

Er is in Nederland al veel ervaring opgedaan met vormen van GOV, en diverse decentrale overheden overwegen voor specifieke groepen een vorm van GOV in te voeren: gemeente Tilburg bijvoorbeeld voor ouderen vanaf 55 jaar. Sinds 1 april 2006 is het busvervoer op Ameland gratis voor 65-plussers. Het is van groot belang dat bestaande kennis en ervaring beter wordt uitgewisseld en breder beschikbaar is. In samenspraak met decentrale overheden en vervoerders zal ik zorgen voor een geschikt

platform om de uitwisseling van bestaande kennis en ervaring optimaal te faciliteren.

### 3.4 GOV: een handschoen om gezamenlijk op te pakken

De initiatiefnota stelt dat de Rijksoverheid nu aan zet is om invulling te geven aan een grootschalige introductie van GOV omdat provincies en gemeenten dat niet op eigen houtje kunnen.

Uit de voorafgaande paragrafen van deze kabinetsreactie blijkt echter al dat ook het Rijk niet op eigen houtje GOV kan invoeren. Samenwerking tussen diverse overheden, vervoerders en grote bedrijven en instellingen is noodzakelijk.

Provincies en WGR-plusgebieden hebben tariefvrijheid. Bovendien hebben zij – net als ik – concessieafspraken met vervoerders die niet kunnen worden doorkruist. Overheden hebben vervoerders nodig die een gerichte marketing kunnen en willen opzetten om de experimenten tot een succes te maken. We komen er niet met het uitschakelen van kaartverkoop en -controle en het eventueel inkopen van extra dienstregelingen. Het rijk is bereid om in overleg met alle betrokken partijen zorg te dragen voor een zorgvuldige evaluatie van alle experimenten met als doel een duidelijk beeld van de potenties van OV – al dan niet «gratis» of goedkoop – in relatie tot stedelijke bereikbaarheid en files.

## 4. GOV voor diverse doelgroepen

### *Derdebetaling door beleidsverantwoordelijke overheid*

De voorstellen om GOV aan te bieden aan ouderen, gehandicapten, minderjarige mbo-scholieren en werkzoekenden worden in deze paragraaf allereerst beoordeeld op de mogelijkheid om een bijdrage te leveren aan vermindering van de fileproblematiek.

Wanneer die bijdrage niet aannemelijk is, wordt vervolgens gezien of GOV een efficiënte oplossing is voor problemen op andere beleidsterreinen dan verkeer en vervoer. 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.

### **Voorstel 4:** *GOV voor ouderen vanaf 65 jaar (op werkdagen vanaf 9.00 uur)*<sup>1</sup>

Ouderen reizen slechts in zeer beperkte mate tijdens de ochtendspits. De mate waarin ouderen met de auto reizen tijdens de middag/avondspits wordt nog nader onderzocht.<sup>2</sup> Ouderen zijn steeds langer zelfstandig mobiel; met name onder oudere vrouwen stijgt het rijbewijsbezit en het autogebruik. De moderne oudere is voor sociale contacten minder afhankelijk van het OV.

<sup>1</sup> De initiatiefnota gaat ervan uit dat het extra OV-gebruik kan worden opgevangen door lege stoelen te vullen. Omdat het reisgedrag bij volledig «gratis» OV zich moeilijk laat inschatten, en omdat op specifieke lijnen het bestaande aanbod niet toereikend kan zijn, moet rekening worden gehouden met extra kosten, met name in de middag/avondspits.

<sup>2</sup> Mede in relatie tot de motie Van der Ham d.d. 27 april 2006 (2005–2006, 30 421, nr. 4) waarin aanvullend onderzoek wordt gevraagd naar de ontwikkeling van het OV in plattelandsgemeenten, met specifieke aandacht voor onder andere de positie van ouderen.

De initiatiefnota noemt het herverdelend effect van GOV, en gaat daarbij uit van 265 000 ouderen (65+'ers) onder de armoedegrens. Inmiddels blijkt uit voorlopige cijfers van het CBS over 2004 dat er 89 000 huishoudens met een hoofdkostwinnaar boven de 65 jaar zijn die op het Sociaal Minimum leven. Dit betreft 6% van alle 65+-huishoudens. Armoedebeleid is de verantwoordelijkheid van gemeenten. Als gemeenten GOV een passend instrument vinden om armoedebeleid te voeren, dan kunnen zij als derdebetaler GOV inkopen bij de vervoerder.

Bedacht moet worden dat ouderen nu al een korting van 33% hebben op de «roze» strippenkaart en op reductieabbonnementen. De prijs is voor

ouderen over het algemeen niet de grootste belemmering om OV te gebruiken. Voor ouderen is toegankelijkheid belangrijker. Daarom investeert het rijk – samen met provincies, WGR-plusgebieden en gemeenten – fors in de verbetering van de toegankelijkheid van het OV.

**Voorstel 5: GOV voor gehandicapten**

Het voorstel beoogt Wvg'ers die goed ter been zijn te verleiden om met het stadsvervoer of de streekbus te reizen, en zo geld te besparen op de (duurdere) regiotaxi en het Wvg-vervoer zo efficiënt mogelijk in te richten. Dit voorstel is dus gericht op de efficiency van de diverse vormen van collectief vervoer.

Naar verwachting is in 2010 het busmaterieel nagenoeg volledig toegankelijk. Het streven is dat uiterlijk in 2015 circa 70% van de doelgroep een toegankelijke reis kan hebben waarbij zowel de instap- als de uitstaphalte volledig toegankelijk is. Voor het spoorvervoer geldt 2030 als uiterste termijn waarop 90% van de doelgroep wordt bereikt door 60% van de stations volledig toegankelijk te hebben gemaakt. Rond 2030 is naar verwachting 90% van het treinmaterieel volledig toegankelijk.

Bedacht moet worden dat een groot aantal Wvg-gebruikers vanwege handicap, ziekte of ouderdom niet met het reguliere OV kunnen reizen. Zij maken in belangrijke mate gebruik van collectieve vervoerssystemen die door gemeenten zijn opgezet. Mensen wonen meer en langer zelfstandig en er is sprake van vergrijzing.

De verwachting is dat het nog geruime tijd – in ieder geval de periode die nodig is voordat effecten van toegankelijkheidsmaatregelen in het OV op enige schaal zichtbaar worden – noodzakelijk zal zijn om aanvullende specifieke vervoersvoorzieningen te organiseren. Een betere bereikbaarheid of beschikbaarheid en toegankelijkheid van OV kan de groeiende vraag naar doelgroepenvervoer doen verminderen. Niettegenstaande de forse investeringen in de toegankelijkheid van het OV zal er altijd een groep mensen blijven die niet zelfstandig gebruik kunnen maken van het OV.

Van het voorstel om «gratis» met het OV te reizen, zal slechts een deel van de Wvg-gebruikers profijt kunnen hebben, namelijk die mensen voor wie het OV toegankelijk genoeg is. In de huidige situatie is het van belang te realiseren dat voor deze doelgroep het zeer de vraag of het «gratis» met OV kunnen reizen, opweegt tegen het gemak van het «van deur tot deur» reizen met de regiotaxi.

In het kader van inclusief beleid hecht het kabinet sterk aan het stimuleren van samenwerking tussen gemeenten en OV-autoriteiten ten aanzien van het vervoeraanbod om zo de mogelijkheid van het OV/regiotaxi optimaal te gebruiken.

Het ligt dan ook meer in de rede om in plaats van «gratis» OV voor deze doelgroep te investeren in toegankelijk OV, omdat daar op den duur veel meer Wvg-gebruikers profijt van kunnen hebben.

Het kabinet heeft de Tweede Kamer bij brief van 2 december 2005 (2004–2005, 29 538, nr. 34) geïnformeerd over zijn visie op bundeling van het doelgroepenvervoer. Het kabinet wil de komende jaren toewerken naar bundeling van specifieke regelingen voor doelgroepenvervoer bij gemeenten. Deze denkrichting wordt de komende jaren nader onderzocht en uitgewerkt onder andere aan de hand van experimenten (pilots) in samenwerking met gemeenten en OV-autoriteiten. Het kabinet heeft de volgende (hoofd)doelstellingen voor pilots benoemd:

1. voorbereiden van de verantwoordelijke partijen op de denkrichting van het kabinet;
2. verkennen en stimuleren van de mogelijkheden voor samenwerking tussen de verantwoordelijken voor doelgroepenvervoer en OV.

Er wordt reeds geëxperimenteerd met «gratis» OV voor gehandicapten (in Groningen en Apeldoorn bijvoorbeeld). Gemeenten financieren het «gratis» OV om daarmee de mogelijkheid te onderzoeken of op die wijze hun kosten van het duurdere collectieve Wvg-vervoer kunnen afnemen. Het rijk faciliteert deze experimenten met onder andere met kennisinbreng en -uitwisseling, effectmeting en communicatie.

*Voorstel 1: Beleidsvrijheid BDU, bundeling middelen doelgroepenvervoer en tariefvrijheid*

*Dit voorstel ligt in het verlengde van voorstel 5 hierboven.*

*De initiatiefnota pleit voor beleidsvrijheid binnen de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) «in combinatie met een bundeling van alle middelen voor specifieke doelgroepen, waaronder zittend ziekenvervoer, WVG, leerlingenvervoer, etc.» In dit kader is al gewezen op de experimenten genoemd bij voorstel 5 hierboven en de door het kabinet beoogde bundeling van specifieke regelingen voor doelgroepenvervoer.<sup>1</sup> Provincies en WGR-plusgebieden hebben overigens reeds alle ruimte om «gratis» of goedkoop OV in te voeren. Zij kunnen deze tariefvrijheid aan hun vervoerders toestaan via de concessievoorwaarden.*

**Voorstel 6: Mbo-scholieren van 16 tot en met 17 jaar gedurende schooltijden**

Het merendeel van de deelnemers in de beroepsopleidende leerweg (BOL) woont op geringe afstand van de onderwijsinstelling en maakt weinig of geen reiskosten. Slechts een beperkt deel van de deelnemers in de BOL heeft te maken met een substantiële reisafstand naar de onderwijsinstelling: circa 35% van de deelnemers in de BOL reist meer dan 15 km naar de onderwijsinstelling.<sup>2</sup> De deelnemers in de BOL die gedurende het schooljaar 18 jaar worden, krijgen vanaf dat moment een OV-studentenkaart. Voorts is in de inkomensafhankelijke tegemoetkoming op grond van de Wet Tegemoetkoming Onderwijsbijdrage en Schoolkosten (WTOS) rekening gehouden met reiskosten in het normbedrag. In 2001 is de WTOS-tegemoetkoming voor deelnemers in de BOL verhoogd met ruim € 110 vanwege de reiskosten.

In het kader van het voorstel om 16- en 17-jarige deelnemers in de BOL gedurende schooltijden «gratis» gebruik te laten maken van het OV, is tevens de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap verzocht met mij in overleg te treden om na te gaan of het mogelijk is voor deze mbo-leerlingen een «gratis» OV-regeling tot stand te brengen.<sup>3</sup> Daarnaast heeft de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap aangegeven dat zij als onderdeel van de schoolkostenmonitor 2006 zal onderzoeken welke reiskosten MBO-leerlingen maken en heeft zij het JOB en de BVE-raad gevraagd over deze problematiek te rapporteren.

Indien onder het voorstel om 16- en 17-jarige deelnemers in de BOL gratis gebruik te laten maken van het OV ook reizen met de trein worden begrepen, impliceert dit dat aan deze groep een reisvoorziening wordt verstrekt vergelijkbaar met een OV-studentenkaart. Op deze wijze zouden deelnemers in de BOL en hun ouders niet langer geconfronteerd worden met hoge reiskosten. Echter, het merendeel van de deelnemers die deze reisvoorziening zou ontvangen, heeft deze niet nodig voor de reisafstand naar de onderwijsinstelling. Door het verstrekken van een OV-studentenkaart zullen alle deelnemers in de BOL, ook de groep die dicht bij de

<sup>1</sup> De bijdrage van de overheid (zowel centraal als decentraal) aan de diverse vormen van doelgroepenvervoer, bedraagt per jaar naar schatting 800 miljoen euro.

<sup>2</sup> Schoolkostenonderzoek, schoolkosten in het voortgezet onderwijs en MBO/BOL 2003/2004.

<sup>3</sup> Motie Roefs (2005–2006, 30 300 VIII, nr. 117).

onderwijsinstelling woont, meer gebruik gaan maken van het OV, wat uiteraard gepaard gaat met hogere kosten. Het verstrekken van een OV-studentenkaart voor deze groep zou dus geen doelmatige oplossingsrichting zijn.

Omdat slechts een beperkt deel van de deelnemers in de BOL heeft te maken met een substantiële afstand naar de onderwijsinstelling, ligt een gerichte benadering meer in de rede. Extra korting in het OV voor deze groep, in aanvulling op de reeds bestaande kortingen in het OV voor jongeren onder de 18 jaar, kan mogelijk meer perspectief bieden. Het voordeel hiervan is dat alleen die deelnemers die te maken hebben met een substantiële afstand naar de onderwijsinstelling deze korting benutten. Zij en/of hun ouders zullen per saldo minder reiskosten hebben. Op deze wijze zullen deelnemers die op geringe afstand van de onderwijsinstelling wonen ook in de toekomst met de fiets naar de onderwijsinstelling blijven gaan. De budgettaire gevolgen en de uitvoeringslasten van deze oplossingsrichting zijn vooralsnog niet in kaart gebracht.

Voorts worden op termijn alle bestaande vervoerbewijzen vervangen door de OV-chipkaart. Gezien de flexibiliteit die dit betaalmiddel biedt, kan een meer gerichte oplossing voor de reiskostenproblematiek van minderjarige deelnemers in de BOL in de toekomst wellicht beter worden gefaciliteerd door de OV-chipkaart.

**Voorstel 7:** *werkzoekenden voor 3 maanden in een rayon*

Het voorstel beoogt werkzoekenden beter in staat te stellen om te solliciteren. GOV is in de initiatiefnota daarom in de eerste plaats een arbeidsmarktinstrument. Het kabinet heeft echter bezwaren tegen dit voorstel.

Ten eerste kunnen vraagtekens worden gezet bij de effectiviteit van deze maatregel. Er is geen onderzoek bekend waaruit zou blijken dat reiskosten van sollicitatiegesprekken een knelpunt vormen in de zoektocht naar een baan. Bovendien vergoedt een deel van de potentiële werkgevers de reiskosten voor sollicitatiegesprekken, al is het exacte percentage onbekend.

Ten tweede is het voorstel ongericht. Veel werkzoekenden vinden binnen drie maanden een nieuwe baan, ook zonder GOV. Dit betekent dat het voorstel voor deze groep geen toegevoegde waarde heeft. Aan de andere kant zijn er situaties denkbaar waarin de beperkingen van maximaal 30 kilometer, maximaal de eerste 3 maanden en het uitsluiten van de trein effectieve bemiddeling in de weg staat. Veeleer is het van belang maatwerk te leveren.

Reïntegratiebedrijven die zijn ingeschakeld door het UWV om werkzoekenden (met werkloosheidsuitkering of WIA-uitkering) te reïntegreren, kunnen mede daarom de vergoeding voor hun activiteiten grotendeels vrij besteden. Een tegemoetkoming in vervoerskosten bij zoeken naar werk te vinden valt hier onder. Een algemene tegemoetkoming zoals in het voorstel doorkruist deze maatwerkaanpak. Ook gemeenten kunnen maatwerk leveren aan werkzoekenden met een minimuminkomen in de vorm van bijzondere bijstand. Zij kunnen in voorkomende gevallen voor specifieke doelen voorzien in een (gedeeltelijke) vergoeding van reis/vervoerkosten. Of, hoeveel en voor welke doelen is ter beoordeling aan gemeenten. De bijzondere bijstand is immers zowel beleidsmatig als financieel gedecentraliseerd.



## **Budgettaire gevolgen**

Het GOV bij groot onderhoud aan het hoofdwegennet wordt gefinancierd door het rijk – uit het budget voor beheer en onderhoud – en door het bedrijfsleven. Experimenten met tijdelijk GOV voor forenzen worden gefinancierd door overheden (nationaal, regionaal en/of lokaal) en bedrijfsleven. Bovendien kunnen deze experimenten zich (deels) terugverdienen.

De financiering van GOV voor diverse doelgroepen ligt op het terrein van de betreffende beleidsverantwoordelijke overheid als derdebetaler, en niet op het terrein van de overheid als verantwoordelijke voor het OV. Ten aanzien van de optie van een gerichte korting voor deelnemers in de BOL zal verder onderzoek naar (technische) mogelijkheden plaatsvinden. Afhankelijk van de uitkomsten van onder andere dit onderzoek zal het kabinet de in de initiatiefnota aangegeven dekking analyseren en haar prioriteiten afwegen.

## **Conclusie**

Vlaanderen laat zien dat vooral de ontwikkeling van het OV en het auto-gebruik in onderling verband verdere bestudering behoeven. Ik wil in Nederland verder kijken naar het verband tussen OV, auto-gebruik en met name stedelijke bereikbaarheid en files. Daarvoor bouw ik voort op de ervaringen bij de proef in Zuid-Holland en bij de Zuidoostpas. Graag doe ik dat samen met alle partijen in de regio die belang hebben bij een goed OV; een OV dat een serieus alternatief is op de belangrijkste fileknelpunten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs