

Amersfoort, 3 oktober 2024

Aan: leden vaste kamercommissie Infrastructuur & Waterstaat

Betreft: Input Begroting IenW 2025

Geachte woordvoerders,

Komende week spreekt u over de begroting van Infrastructuur en Waterstaat voor 2025. Zowel de bereikbaarheid als de betaalbaarheid van het openbaar vervoer staan in 2025 onder grote druk. Tegelijk zijn de ambities om het OV-aanbod met name buiten de Randstad sterk te verbeteren hoog. Reizigersvereniging Rover juicht deze ambities toe maar constateert ook dat hiervoor nog onvoldoende financiële middelen zijn. Graag doet Rover daarom een aantal suggesties die kunnen zorgen dat het openbaar vervoer voor veel meer reizigers een aantrekkelijke, betaalbare en vanzelfsprekende keuze blijft of wordt en een voorstel dat zorgt dat de ambities voor enkele spoortrajecten binnen bereik komen ondanks de grote krapte op de meerjarenbegroting.

1. Heel Holland Reist

In voorbereiding op het Commissiedebat Spoor van 12 september vroegen wij u om in te zetten op de introductie van een NL-ticket naar het succesvolle voorbeeld van het Deutschland ticket. Bij onze oosterburen kunnen reizigers voor 49 euro per maand met dit ticket onbeperkt reizen met alle vormen van het openbaar vervoer (met uitzondering van langeafstandsintercity's).

De voordelen van een NL-ticket zijn groot: openbaar vervoer wordt weer betaalbaar; dat betekent minder files op de weg; er komen meer reizigers in het openbaar vervoer; de prijzen hoeven niet omhoog als er meer reizigers zijn; de sociale veiligheid wordt beter in het OV; meer duurzame reizigers betekent minder milieuschade. Op deze manier worden reizigers weer verleid in het openbaar vervoer te komen. Inmiddels heeft Rover de campagne 'Heel Holland Reist' gestart waarin wij pleiten voor het NL-ticket. Deze campagne is een groot succes. Inmiddels [tekenden](#) al bijna 12000 reizigers de petitie.

Wij vragen om een NL-ticket te introduceren, zodat heel Holland weer kan reizen.

2. Verbeter OV-bereikbaarheid ziekenhuizen

De OV-bereikbaarheid in de regio, maar ook in de buitenwijken van steden staat onder druk. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van voorzieningen zoals ziekenhuizen. Ziekenhuizen moeten goed bereikbaar zijn voor reizigers zonder auto, reizigers die bovendien slecht ter been kunnen zijn. Rover [onderzocht](#) daarom de bereikbaarheid van Nederlandse ziekenhuizen middels een steekproef onder 24 ziekenhuizen verdeeld over het land. Gekeken werd naar bereikbaarheid, looproutes en informatievoorziening. Veel ziekenhuizen zijn vooral gebouwd op bereikbaarheid met de auto, blijkt uit de steekproef. In onder meer Boxmeer, Tiel, Zutphen en Woerden is het ziekenhuis in het weekend of de avonden slecht of zelfs niet bereikbaar met openbaar vervoer. Rover adviseert om nieuwe ziekenhuizen meer centraal in de stad te bouwen in plaats van aan de minder goed bereikbare rand. Duurdere grond kan dan worden gecompenseerd met minder parkeerplekken en een goede bereikbaarheid per bus.

Als een ziekenhuis wel met het OV ontsloten is zijn de loopafstanden naar parkeerplekken vaak korter dan die naar de bus. Wanneer de bushalte verder van het ziekenhuis gelegen is, is de looproute niet altijd duidelijk aangegeven. Het vraagt dat ziekenhuisdirecties en zorgverzekeraars samen zorgen voor betere bereikbaarheid voor iedereen. Huidige keuzes van die partijen zorgen er voor dat het OV inefficiënter wordt en daar maatschappelijk geld wordt verloren.

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

Reizigersvereniging Rover

Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort

KvK-nr: 40410205 **BTW-nr:** 8023.67.586.B.01

T +31 33 422 04 50

IBAN NL23 INGB 0002 3950 21 **BIC:** INGBNL2A

M secretariaat@rover.nl

I www.rover.nl

Wij vragen inzet van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om samen met het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport bereikbaarheid van ziekenhuizen te verbeteren en daar samen met zorgverzekeraars en ziekenhuisdirecties een actieagenda voor te starten waarbij bereikbaarheid bij nieuwbouw onderdeel is van het totale afwegingskader.

3. Eisen infrastructuur maken frequentieverhoging en nieuwe spoorlijnen duur

Meer treinen en nieuwe verbindingen kunnen het spoor aantrekkelijker maken voor veel meer reizigers. We zien dat extra treinen op bijvoorbeeld de Valleilijn en nieuwe verbindingen zoals de Nedersaksenlijn blijven steken op forse investeringsbesluiten. De benodigde investeringen zijn o.a. hoog omdat kruisingen met het overige verkeer met tunnels uitgevoerd moeten worden in plaats van met spoorwegovergangen. Ook geplande frequentieverhogingen waarvoor geen extra infrastructuur nodig is zoals tussen Harderwijk en Amersfoort Centraal blijven steken op dergelijke eisen. Op dit traject kunnen technisch meer treinen rijden, dat hebben ze in het verleden ook gedaan. Toch moet er eerst zicht zijn op financiering van maatregelen voor de overwegveiligheid. Daarom gaan de extra spitsreinen niet vanaf medio december 2024 rijden. Dit roept de vraag op of we het paard niet achter de wagen spannen. Meer treinen worden onmogelijk door strikte eisen waardoor er geen gelijk speelveld is tussen modaliteiten en gebruik van openbaar vervoer achterwege blijft.

Wij vragen u aan te dringen op onderzoek naar een pragmatische wijze van het rijden van treinen op nieuwe en bestaande infrastructuur in een breder maatschappelijk perspectief en vooruitlopend daarop de staatssecretaris zicht op financiering voor Amersfoort-Harderwijk te laten organiseren zodat reizigers op die lijn vanaf december 2024 in de spits vaker met de trein kunnen.

4. Structurele oplossing nodig voor afwenden tariefverhoging NS

Wij zijn blij dat er een voorstel ligt om de forse tariefverhoging bij NS van circa 12% per 1 januari 2025 ongeveer te halveren. Dit voorstel biedt alleen een gedeeltelijke oplossing voor 2025. Het is daarnaast geen oplossing voor latere jaren. Er dreigt in 2026 bij NS alsnog een extra tariefverhoging van de overige circa 6% bovenop de reguliere tariefverhoging op basis van de inflatie. Deze totale verhoging van 12% in twee jaar zal impact hebben op het aantal reizigers en kan leiden tot een negatieve spiraal.

Wij vragen u de tariefverhoging bij NS in 2025 verder te beperken en in ieder geval er voor te zorgen dat in 2026 de tarieven niet alsnog met 6% bovenop de inflatie worden verhoogd (kosten: 60 miljoen structureel vanaf 2026).

5. Forse tariefverhoging en lagere frequenties dreigen in regionaal OV

Met de Bikker-gelden die er dankzij uw Kamer zijn gekomen zijn forse tariefverhogingen in het regionale bus- en treinvervoer niet alleen in 2025 maar ook in volgende jaren volledig afgewend en worden dienstregelingen in de regio weer opgeschaald. Door twee nieuwe bezuinigingen dreigen alsnog extra tariefstijgingen of aanzienlijk beperking van het aanbod. Doordat studenten minder vaak het OV gebruiken wordt het studenten OV-contract (SOV) met het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen beperkt. Daarbovenop komt de 10% budgetkorting die in het hoofdlijnenakkoord is opgenomen bij de overheveling van specifieke uitkeringen naar Gemeente- en Provinciefonds (SPUK). Omdat metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de Vervoerregio Amsterdam hun geld voor het OV ontvangen via een specifieke uitkering dreigt een bezuiniging van circa 110 miljoen per jaar. Hiermee missen OV-bedrijven inkomsten en dit kunnen zij alleen compenseren door frequenties te verlagen of tarieven te verhogen. De impact op reizigers zal groot zijn, zonder extra middelen betekent het zeker in de regio grote afschalingen, meer onbereikbaarheid tegen nog hogere prijzen. En dat terwijl de studie van het PBL al laat zien dat in de regio bereikbaarheid van voorzieningen onder grote druk staat.

Wij vragen u van betaalbaarheid van het OV een prioriteit te maken en een oplossing te zoeken voor de dreigende vershraling bij alle OV-bedrijven als gevolg van het SOV-contract en de kaalslag voor het OV als gevolg van de bezuiniging op de SPUK.

6. HSL-toeslag: extra betalen ondanks lage snelheid en slechte punctualiteit

HSL-treinen rijden door bouwfouten bij meerdere viaducten tussen Rotterdam en Schiphol met de snelheid van een streekbus. De reiziger heeft op dit traject nu een onbetrouwbare en trage treindienst en moet daarvoor toch extra betalen. NS handhaaft deze HSL-toeslag omdat zij voor het gebruik van de HSL-infrastructuur een extra heffing moeten betalen bovenop de reguliere gebruiksvergoeding.

Vanaf half december gaan de HSL treinen doorrijden naar Lelystad Centrum en Amersfoort Schothorst. Op veel meer stations zullen dan toeslagzuilen verschijnen heeft NS bevestigd. Dit is verwarrend voor reizigers. Zij hoeven immers alleen maar toeslag te betalen als zij reizen tussen Rotterdam en Schiphol. Reizigers in Amersfoort kunnen via Utrecht snel naar Rotterdam reizen zonder toeslag maar met een overstap. Via Schiphol en de HSL kunnen ze rechtstreeks reizen, maar met een omweg. Ze zijn ruim 10 minuten langer onderweg, maar moeten toch een toeslag betalen. Beide treinen vertrekken in Amersfoort vanaf hetzelfde perron.

Als [compromis](#) hebben de consumentenorganisaties in het Locov voorgesteld de HSL-toeslag in één richting af te schaffen. De toeslag zou dan alleen nog maar gelden van Rotterdam NAAR Schiphol maar niet in de andere richting. Op deze manier hoeft er op nog maar 2 stations in Nederland een toeslagzuil te staan: Breda en Rotterdam Centraal. Ook dit compromis heeft NS afgewezen. Dit is verklaarbaar vanuit het perspectief van NS omdat zij zelf voor het gebruik van de HSL ook een hogere heffing moeten betalen dan voor andere spoorlijnen. Het hanteren van een extra heffing voor infrastructuur die niet op orde is, is onlogisch. Vervoerders NS en Eurostar moeten betalen voor een hoge snelheid die niet geboden wordt en belasten dat door aan de reiziger. Dat is onrechtvaardig, het hanteren van een extra heffing kunt u stoppen. De reiziger, NS en Eurostar zijn niet de oorzaak van de problemen, maar merken nu wel de (financiële) gevolgen.

Wij vragen u de staatssecretaris te vragen de extra heffing voor gebruik van de HSL op te heffen en geen toeslagzuilen te plaatsen op de stations die vanaf december nieuw worden aangedaan door de HSL-treinen.

7. Nachttrein Almere en Lelystad

Zowel NS als Arriva wilden vanaf medio december 2024 een nachttrein naar Almere en Lelystad laten rijden. Bij de gemeenten zijn daar ook financiële mogelijkheden toe. Toch lijkt de reiziger in december nog geen trein te hebben als gevolg van de vraag hoe moet worden omgegaan met dergelijke financiële bijdragen bij de juridische situatie die ontstaat door de nieuwe HRN-concessie. Alle voorwaarden, treinen, reizigers en financiële middelen zijn ingevuld. Het ministerie is systeemverantwoordelijke. Een passieve houding past gezien de nieuwe situatie niet.

Wij vragen u de staatssecretaris te verzoeken een positieve rol te spelen en de reiziger te helpen met een nachttrein vanaf december 2024 ongeacht de vervoerder.

Afronding

Rover is van harte bereid onze ideeën verder toe te lichten. Wij hopen op uw inzet voor een betaalbaar en aantrekkelijk OV in 2025 in de regio, in de steden en tussen de landsdelen. Wij wensen u veel succes bij de besluitvorming over de begroting.

Met warme OV-groet,

Freek Bos
Directeur Rover