

Amersfoort, 30 juni 2025

Aan: Verkiezingsprogrammacommissies Tweede Kamer 2025

Geachte leden van de verkiezingsprogrammacommissie,

Reizigersvereniging Rover is sinds 1971 dé stem van de reiziger in duurzame gedeelde mobiliteit, waaronder openbaar vervoer. Met deze brief brengen wij graag een aantal punten onder uw aandacht. Wij vragen u deze voorstellen op te nemen in uw verkiezingsprogramma.

Investeren in OV loont en is urgent

Het openbaar vervoer is nationaal en regionaal het afgelopen decennium gemoderniseerd en veel efficiënter geworden. Maar investeringen en exploitatievergoedingen zijn sterk achtergebleven bij de maatschappelijke vraag naar duurzame mobiliteit en naar goede bereikbaarheid binnen en tussen regio's. Voor een levendig landelijk gebied, het veilig en leefbaar houden van steden en voor verlaging van de uitstoot en het energieverbruik van mobiliteit is openbaar vervoer in combinatie met lopen, fietsen en deelmobiliteit essentieel. Dit is ruimte efficiënt én draagt bij aan duurzame economische groei. Door de bouw van honderdduizenden woningen neemt de (vraag naar) mobiliteit de komende 10 jaar fors toe. De ruimte voor parkeerplekken en het verbreden van wegen is vaak niet beschikbaar. Toegang tot het hart van de steden voor grote aantallen reizigers lukt alleen met een combinatie van OV en fiets. Dit stimuleert ook actief bewegen en dat is goed voor de volksgezondheid.

Er zijn volop kansen voor groei: het OV kan helpen bij het oplossen én voorkomen van files. Op een aantal corridors is de vervoervraag hoog, maar het OV-aandeel opvallend laag. Meer, sneller en directer OV kan hier het OV de meest aantrekkelijke keuze voor de reiziger maken. Dit vergt investeringen. Alleen zo kan het aandeel OV-gebruik snel groeien en zullen de autowegen worden ontlast zodat de doorstroming verbetert. Er ontstaat een alternatief voor wie dat wil of nodig heeft.

Kernboodschap

Er ligt een grote opgave om verspreid over het land knelpunten in het openbaar vervoer op te lossen. De komende kabinetsperiode is een schaa sprong nodig. Vanuit de woningbouwopgave, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid is een verdubbeling van het openbaar vervoer voor 2035 cruciaal en urgent. Wij vragen u deze kwantitatieve doelstelling voor het aanbod van het openbaar op te nemen inclusief de daarvoor verhoging van de exploitatievergoeding in plaats van de huidige dreigende bezuinigingen én een investeringsagenda. Wij vragen u alle investeringen in mobiliteit te toetsen aan hun bijdrage aan een verschuiving van auto gebruik naar fiets en OV.

Wij vragen u de volgende punten op te nemen in uw verkiezingsprogramma:

1. Van snijden naar rijden: Niet minder maar meer OV

Reizen met het OV is de afgelopen jaren fors duurder geworden. Als de geplande verhogingen op 1 januari 2026 niet door de Tweede Kamer worden tegengehouden dan worden treinkaartjes nog eens 12% duurder. Zowel op het spoor als in bus/tram/metro dreigt daarnaast nog een extra tariefverhoging als gevolg van de bezuiniging van 225 miljoen euro per jaar op de OV-studentenkaart en de bezuiniging van 110 miljoen op het openbaar vervoer in een groot gebied rond Amsterdam, Den Haag en Rotterdam door een fout bij de afgelopen kabinetsformatie. Deze bezuiniging van in totaal 335 miljoen euro structureel kan leiden tot een stijging van de tarieven oplopend tot 25%. Een andere optie voor vervoerders om deze bezuiniging op te vangen is zeer fors snijden in het aanbod. Bijvoorbeeld: geen enkele bus meer in het weekend of geen stads- en streekvervoer meer 's avonds na 19 uur. Zowel het fors verhogen van tarieven als het fors snijden in het aanbod leidt tot afbraak van het OV. Dit is onbegrijpelijk omdat het OV tijdens de corona crisis juist in de lucht is gehouden als vitale sector.

*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

Om meer bussen (maar ook trams en metro's) mogelijk te maken is in plaats van een bezuiniging juist een forse structurele verhoging van de exploitatievergoeding van het Rijk aan provincies en vervoerregio's nodig. Dit maakt een schielsprong mogelijk en voorkomt verdere vershraling van het OV aanbod op het platteland en in buitenwijken. Deze vergoeding in het Provinciefonds (voor vervoerregio's: de Brede Doeluitkering) is jarenlang niet meegegroeid met de bevolkingsgroei. U kunt voor groei van de exploitatievergoeding voorwaarden stellen ten aanzien van groei van het OV-aanbod en het aantal reizigers.

2. Focus voor korte termijn op bus en tram

De meeste groeikansen voor het OV op de korte termijn liggen bij de bus en tram omdat hier verbeteringen het snelst zijn door te voeren. Zorg dat bussen altijd voorrang hebben op het overige verkeer door op meer snelwegen busverkeer toe te staan op de vluchstrook. Het Rijk moet verder de noodzakelijke opwaardering van de infrastructuur voor het bus- en tramnetwerk aanjagen. Dit kan door in de periode 2026-2030 2 miljard euro voor regionale investeringen in nieuwe bus- en trambanen en kleine doorstromingsmaatregelen beschikbaar te stellen, met als voorwaarde dat provincies en gemeenten hier ook aan bijdragen.

Realiseer met dit geld hoogfrequente snelle en betrouwbare HOV-busdiensten (Bus Rapid Transit) voor reizigers tussen de steden en dorpen op snelwegen en provinciale doorstroomwegen zodat het OV voor veel meer reizigers aantrekkelijk wordt. Verschillende regio's hebben hiervoor al plannen ontwikkeld samen met het Rijk. Realisatie kan gefaseerd: introduceer direct nieuwe of frequentere snelle busverbindingen en verbeter in een paar jaar tijd stapsgewijs de doorstroming. Met dit geld kan ook de tram naar nieuwbouwlocatie Rijnenburg in Utrecht worden gerealiseerd. Projectontwikkelaars hebben 200 van de benodigde 600 miljoen euro al op tafel gelegd. Verleid projectontwikkelaars ook in andere regio's bij te dragen.

3. Houdt Nederland over het spoor bereikbaar

Op grote delen van het spoorwegnet is geen ruimte voor hogere frequenties of langere treinen terwijl het aantal reizigers wel groeit. Feitelijk is het spoorwegnetwerk in Nederland op dit moment zo optimaal benut dat de dienstregeling een gereguleerde file is, zowel in de Randstad als in de Regio. Het Nederlandse spoor dreigt aan zijn eigen succes ten onder te gaan. Investeren is nu nodig om te voorkomen dat het spoor over enkele jaren vastloopt.

Het Toekomstbeeld OV 2040 dat in 2020 is vastgesteld geeft een goed beeld welke knelpunten er zijn. De benodigde investeringen lopen in de tientallen miljarden euro's. Wij vragen u een besluit te nemen over de eerste twee ontbrekende schakels welke randvoorwaarde zijn voor vrijwel elke volgende investering en frequentieverhoging in heel Nederland:

- Het doortrekken van de Noordzuidlijn metro van Amsterdam Zuid naar Hoofddorp zorgt voor meer capaciteit op het spoor voor (inter)nationale Intercity's naar alle delen van Nederland omdat er dan minder Sprinters hoeven te rijden rond Schiphol Airport. Totaal is bij de voorkeursbeslissing in 2026 circa 3 miljard euro nodig. De regio heeft 1 miljard euro aangeboden. Het huidige kabinet heeft echter de beschikbare 1,8 miljard euro gebruikt voor het opvangen van tekorten bij Zuidasdok
- Realisatie van nieuwe Goederenroute Noord Oost Europa (GNOE) zorgt voor ruimte voor extra reizigerstreinen op een groot aantal trajecten in de driehoek Deventer-Breda-Amsterdam en in Oost-Nederland. Het vermindert ook de overlast door geluid en trillingen in een groot aantal steden en dorpen. Voor genoemde route is nog geen geld gereserveerd. Meerdere varianten worden onderzocht. Doel is een beperkt aantal goederentreinen tussen Rotterdam en Noord-Duitsland welke nu omrijden via Gouda, Amsterdam, Weesp en Apeldoorn een veel kortere route via de Betuweroute naar Twente te laten volgen. De goedkoopste variant kost naar verwachting 0,4 tot 1,1 miljard euro.

4. Multimodaal doen we allemaal

Verknop lopen, fietsen en deelmobiliteit beter met het OV-netwerk zodat overstappen zonder hindernissen verloopt. Zo'n 50% van de treinreizigers gaat met de fiets naar het station en dit aantal groeit. De afgelopen jaren is daarom geïnvesteerd in de uitbreiding van fietsenstallingen bij stations en

HOV-knooppunten. De tekorten zijn echter nog niet opgelost. Ook de komende kabinetsperiode zijn extra investeringen nodig. Stimuleer ook gemeenten om fietsroutes richting stations te verbeteren.

Stations en andere OV-knooppunten moeten aantrekkelijk en sociaal veilig zijn. Veel stations zijn de afgelopen jaren verbeterd. Maar er zijn ook nog veel vaak kleinere stations die een opknapbeurt kunnen gebruiken. Investeer daarom in vergroening van stations en het verbeteren van wachtvoorzieningen. Voeg ook functies toe die bijdragen aan levendigheid.

5. Tarieven: een betaalbaar en eenvoudig aanbod

Wij vragen u in een nieuw coalitieakkoord vast te leggen dat de OV-tarieven niet verder zullen stijgen (bevrozen prijzen) en te kiezen voor verlaging van het BTW-tarief van 9% naar 0%. Met dit laatste maakt u de regels voor het vliegverkeer gelijk aan die voor de trein. Het is mooi dat voor reizigers met een laag inkomen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer wordt gewerkt aan een onderwegpas. Met deze pas kunnen reizigers in de daluren gratis of met korting reizen. Bedoeling is dit voor 7 jaar te bekostigen uit het EU Sociale Klimaatfonds en het Nederlands Klimaatfonds. Wij zien graag uitbreiding van deze onderwegpas zodat tegen een kleine vergoeding ook voor andere reizigers een aantrekkelijker tarief in de daluren ontstaat (NL-ticket).

Reizigers moeten met één abonnement in hun regio kunnen rijden met alle bussen én treinen ook als er sprake is van verschillende vervoerders. Nu moeten reizigers meerdere abonnementen aanschaffen en dit maakt het OV onnodig duur. Neem als Rijk initiatief door hierover afspraken te maken met provincies en door NS te verplichten hieraan mee te werken. Schaf daarnaast het dubbel opstaptarief af voor reizigers die overstappen tussen NS-trein en regionale bus zoals al reeds sinds jaar en dag het geval is bij overstappen tussen bus en bus of tussen trein en trein. Dit vraagt regie van het Rijk om hierover afspraken te maken met de regionale concessieverleners.

Maak een einde aan het reizigersonvriendelijke "omchecken" bij overstappen tussen verschillende spoorvervoerders. Zorg dat reizigers alleen aan het begin en eind van hun treinreis de OV-chipkaart of bankpas moeten gebruiken. In het najaar van 2024 is besloten te starten met werkzaamheden om het omchecken weg te nemen.

6. Afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen

Bedrijven hebben op grond van akkoorden met meerdere kabinetten een opgave hun mobiliteit te verduurzamen. Afspraak is dat werkgevers samen met de overheid zorgdragen dat voor 2030 8 miljard autokilometers woon-werkverkeer minder worden afgelegd. Dat vraagt om een actieve rol van werkgevers om werknemers alternatieven te bieden (zoals ASML en Brainport Eindhoven nu al doen door te investeren in OV). Ondersteun als Rijk het bedrijfsleven door samen met koplopers maatregelen uit te werken en best-practices uit te wissel. Ondersteun gemeenten en provincies om te komen tot regionale mobiliteitsakkoorden.

Het OV wordt efficiënter én files worden minder als reizigers zich beter spreiden. Verhoog daarom de onbelaste thuiswerkvergoeding op dinsdag en donderdag en schaf deze onbelaste vergoeding voor de andere dagen af. Maak met werkgevers hierover afspraken. Maak ook nationale afspraken met onderwijsinstellingen over lestijden. Door slechts een half uur te verschuiven kan de drukte in de hyperspits al aanzienlijk worden beperkt.

Wij zijn graag uw gesprekspartner

Rover is van harte bereid de komende kabinetsperiode over het openbaar vervoer te adviseren, op verzoek van het kabinet, het parlement of op eigen initiatief. Uiteraard is Rover graag bereid onze ideeën verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Freek Bos, directeur