

# **IEDEREEN STAPT IN**

Een pleidooi van GroenLinks en PvdA voor goed, duurzaam en betaalbaar openbaar vervoer



**PvdA**

**GROENLINKS**

Het openbaar vervoer zorgt letterlijk voor verbinding tussen mensen en speelt daarmee een cruciale rol in de samenleving. Om op werk, school of studie te komen. Om familie en vrienden te bezoeken. Om ongelijkheid te bestrijden. En om klimaatverandering tegen te gaan. Maar het openbaar vervoer is steeds minder in staat op deze rol te vervullen. Buslijnen verdwijnen, dienstregelingen worden versoerd, kaartjes dreigen onbetaalbaar te worden en de personeelstekorten lopen op.

GroenLinks en PvdA pleiten voor een herwaardering van het openbaar vervoer en dragen het kabinet op om meer ambitie te tonen. Zodat iedereen mee kan doen, het landelijk gebied leefbaar wordt gehouden en klimaatdoelen gehaald worden. In dit stuk wordt de noodzaak voor meer investeringen uiteengezet en worden suggesties gedaan om het openbaar vervoer weer in dienst van de samenleving te brengen.

Om deze herwaardering mogelijk te maken, pleiten GroenLinks en PvdA ervoor dat de volgende maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer de bereikbaarheid vergroot en dat dit betaalbaar én duurzaam is:

**1. Bereikbaar:** in heel Nederland is de bereikbaarheid van voorzieningen, zoals werk, onderwijs of huisarts, veruit het laagst met het openbaar vervoer. Er moet daarom een basisniveau aan bereikbaarheid zijn: 95% van de huishoudens moet binnen drie kwartier vanaf vertrek bij een school, ziekenhuis en supermarkt kunnen zijn met een vorm van openbaar vervoer. Om dit te bereiken moeten er bij publieke uitgaven goed gekeken worden naar de échte baten voor de maatschappij. Als absolute randvoorwaarde moet de overheid er zorg voor dragen dat het onmisbare OV-personeel goede arbeidsvoorwaarden heeft.

**2. Betaalbaar:** mensen komen steeds moeilijker rond en het openbaar vervoer wordt steeds minder aantrekkelijk. Vervoersarmoede moet worden bestreden. Het openbaar vervoer moet voor iedereen betaalbaar zijn. Daarom moeten de recente prijsstijgingen in het openbaar vervoer worden teruggedraaid en worden bevroren. In de tussentijd moet er worden geëxperimenteerd met gratis openbaar vervoer. Te beginnen met de laagste inkomens.

**3. Duurzaam:** de toekomst moet zich richten op mobiliteit dat duurzaam, gedeeld én betaalbaar is. Daarom dient er voortaan altijd méér geïnvesteerd te worden in het openbaar vervoer dan in asfalt. Andere vormen van deelvervoer dienen ook breed beschikbaar en betaalbaar te worden voor iedereen.

# Voorstellen voor goed en betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen.

Goed en betaalbaar openbaar vervoer is noodzakelijk voor de samenleving. Ruim een kwart van de Nederlandse huishoudens heeft geen auto en is afhankelijk van openbaar vervoer om zelfstandig werk, school, sociale activiteiten of andere noodzakelijke voorzieningen te bereiken. Een groot deel van deze mensen heeft vanwege een laag inkomen of handicap geen toegang tot een alternatieve vorm van vervoer. De klimaat- en stikstofcrisis kunnen niet worden opgelost zonder ook stevig te investeren in goed openbaar vervoer. Tegelijkertijd hebben de coronacrisis en de oplopende personeelstekorten ervoor gezorgd dat de OV-sector in de problemen zit. Discussies over de liberalisering van het spoor leiden ondertussen af van de daadwerkelijke problemen: meer marktwerking is in ieder geval niet de oplossing.

Op dit moment worden er telkens pleisters geplakt in plaats van structureel te investeren in het verbeteren van het openbaar vervoer. De Integrale Mobiliteitsanalyse<sup>1</sup> voorspelt dat het aantal reizigerskilometers per trein van 18 tot 40 procent kan groeien tot 2040. Voor het overige OV gaat het om 8 tot 23 procent. Het is de rol van de overheid om hier maximaal in te investeren. Om de infrastructuur op orde te krijgen. Om de kwaliteit van de dienstverlening op hoog niveau te houden. Om te zorgen dat er voldoende openbaar vervoer is dat iedereen kan meedoen aan de samenleving. En op korte termijn moet voorkomen worden dat het openbaar vervoer verder afbreekt en de herwaardering krijgt die het verdient. Een basisniveau van bereikbaarheid moet centraal komen te staan in het Nederlandse mobiliteitsbeleid, in plaats van bedrijfswinsten en de autolobby. Daarom doen GroenLinks en PvdA de volgende voorstellen die zich richten op drie kerndoelen: bereikbaarheid, betaalbaarheid en duurzaamheid.

## Bereikbaarheid

### 1. Zorg voor een basisniveau van bereikbaarheid

De bereikbaarheid van voorzieningen in Nederland, zoals de huisarts, werk of opleiding, is veruit het laagst met het openbaar vervoer. Zo bewees het PBL<sup>2</sup> onlangs. Voor veel mensen is het OV echter de enige reismogelijkheid. Deze mensen hebben een onacceptabel laag niveau van bereikbaarheid en dreigen daarmee geïsoleerd te raken. De overheid moet daarom een dwingende norm definiëren om een basisniveau van bereikbaarheid voor iedereen mogelijk te maken. Volgens het PBL kunnen normen voor (minimale) bereikbaarheid hiervoor een uitkomst bieden. Iedere Nederlander moet vanuit hun woonkern binnen een acceptabele tijd met een vorm van OV belangrijke voorzieningen kunnen bereiken. Zoals werk, ziekenhuizen, onderwijs en de dagelijkse boodschappen. Hier dient het begrip OV breed gehanteerd te worden. In een analyse van de bereikbaarheidsstrategie Hans Voerknecht<sup>3</sup> over het kunnen voorzien in afdoende regulier OV voor alle dorpen in Brabant, zou dit met zeer hoge kosten gepaard gaan. Bij sommige verplaatsingen zijn de kosten dan zo'n €75 per reiziger. Dit zijn bedragen waarvoor je ook een directe taxi beschikbaar kunt bestellen.

94% van de reizigers geeft aan een systeem te prefereren met snel vervoer over langere halteafstanden in plaats van in openbaar vervoer te zitten dat vaak stopt en waardoor je langer onderweg bent. Het voordeel van een dergelijk systeem is dat het een hogere kostendekkingsgraad heeft dan het huidige systeem. In de regio Groningen-Drenthe blijkt een hierop gebaseerd systeem niet alleen frequenter te rijden en een hogere dienstverlening te hebben maar ook nog minder gemeenschapsgeld te kosten. Het inrichten van mobiliteitshubs waar verschillende vormen van vervoer en relevante voorzieningen samenkomen kunnen hierbij van pas komen. De verbindingen tussen hubs zijn dan lang, snel en kennen slechts enkele haltes. De verbindingen van kleine kernen naar hubs toe zijn dan korter en kennen meerdere haltes. De toegang tot de maatschappij voor mensen voor wie, vanwege fysieke beperkingen, de afstand naar de OV-halte een te hoge drempel is blijft in een dergelijk systeem een uitdaging. Omdat de vraag hiernaar beperkt is, is een systeem van flexibel vraagafhankelijk vervoer voor deze doelgroepen noodzakelijk. Provincies dienen door het Rijk geholpen te worden met het

organiseren van dit vervoer. Hierbij kan gekeken worden naar het succesvolle Vlinderbus-concept van Arriva in de Achterhoek.<sup>4</sup>

Als concrete norm stellen de PvdA en GroenLinks voor dat 95% van de huishoudens in Nederland binnen drie kwartier vanaf vertrek bij een school, supermarkt en ziekenhuis kan zijn met een vorm van openbaar vervoer (met regulier OV of middels haltetaxi). Op dit moment ligt deze mate van bereikbaarheid nog op 89% voor middelbare scholen en 88% voor ziekenhuizen. Voor supermarkten geldt momenteel een percentage van 97%.<sup>5</sup> Deze mag niet verder dalen. Voor de overige 5% die woont in extreem dunbevolkte gebieden is dit niveau niet realistisch. Daarvoor geldt dat er op korte afstand betaalbaar deelvervoer moet worden aangeboden als alternatief voor het basisniveau.

Het basisniveau van bereikbaarheid wordt een afdwingbaar recht voor alle Nederlanders. Wanneer hier niet aan wordt voldaan (dus geen beschikbaarheid van zowel bereikbaar OV of deelvervoer), kunnen burgers via hun gemeenteloket aanspraak maken op taxivouchers totdat er wel wordt voldaan aan de norm. Met de taxivoucher kan iemand zich tegen reguliere OV-tarieven door een taxi vanuit huis direct naar een busstation of hub laten brengen en weer terug. Gemeenten krijgen op basis van de mate van bereikbaarheid in hun gemeentebudget van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om deze vouchers te vergoeden. Een andere manier om het basisniveau van bereikbaarheid te bewerkstelligen is door basisvoorzieningen in kleinere kernen te (her)openen. Op deze manier worden inwoners van dorpen als Stad aan 't Haringvliet, Sint Willebrord en Een weer in verbinding gebracht met de rest van het land.

## 2. Stop de verschraling!

De coronacrisis heeft ervoor gezorgd dat het openbaar vervoer al bijna drie jaar in crisisstand verkeert. Teruggelopen reizigersaantallen die moeizaam herstellen hebben ertoe geleid dat lijnen zijn geschrapt of uitgedund en plannen om verder uit te dunnen liggen in veel regio's nog altijd op de plank. Het gevolg: mogelijke afschaling van de dienstregeling tot wel 30% en gebieden die niet of amper meer bereikbaar zijn of zullen zijn. Kom daarom tegemoet aan de wensen van de OV-sector en verhoog alsnog het vangnet van €150 miljoen naar €500 miljoen incidenteel. Alleen op die manier kan de sector perspectief worden geboden voor de lange termijn om zich door te ontwikkelen, reizigersgroei te creëren en in deze krappe arbeidsmarkt zekerheid te bieden aan personeel. Het openbaar vervoer heeft volgens het KiM nog minimaal tot 2025 nodig om te herstellen van de coronacrisis<sup>6</sup>. Tot die tijd moet er volgens GroenLinks en PvdA geen afschaling van de dienstregeling meer plaatsvinden. Het financieel vangnet moet ervoor zorgen dat het openbaar vervoer niet nog verder verschraald.

## 3. Zorg voor goede arbeidsvoorwaarden voor OV-personeel

De krapte op de arbeidsmarkt is in veel sectoren een grote uitdaging en zo ook voor het openbaar vervoer. De afgelopen periode heeft het openbaar vervoer meermaals stilgelegen door nationale en regionale stakingen van onder andere machinisten, conducteurs en buschauffeurs. De consequenties van deze stakingen laten zien hoe onmisbaar dit personeel is om Nederland draaiende te houden. De arbeidsvoorwaarden zijn echter vaak ondermaats. Met name de onregelmatige werktijden en de lonen geven reden tot zorg. Het openbaar vervoer kan alleen goed functioneren met goed personeel dat goede arbeidsvoorwaarden heeft. De overheid speelt een belangrijke rol in het afdwingen van goede CAO's. Vervoerders verkeren echter ook in financieel zwaar weer door de teruggelopen reizigersaantallen door corona en de hoge energie- en materieelkosten. De overheid zou een fonds op moeten richten waarop vervoerders aanspraak kunnen maken indien zij financieel in de knel komen. Indien vervoerders aanspraak maken op dit fonds, kunnen er harde afspraken worden gemaakt over werktijden, pauzes en loon.

## Betaalbaarheid

### 1. Zorg voor betaalbare tarieven

De prijzen voor het openbaar vervoer zijn dit jaar fors gestegen. De hoge kosten voor energie en materieel dwingen de vervoerders tot hogere prijzen voor kaartjes. Niet alleen zijn de prijzen bij de NS met 4,3% gestegen<sup>7</sup>, ook zijn de kaartjes voor bus, tram en metro tot wel 7% gestegen<sup>8</sup>. In een tijd waar mensen steeds moeilijker rondkomen en de automobilist wél gecompenseerd worden voor ruim €1,2 miljard, vinden GroenLinks en PvdA dat niet uit te leggen. Zij vinden daarom dat de overheid €400 miljoen beschikbaar moet stellen om afspraken te maken met vervoerders en ervoor te zorgen dat de recente prijsstijgingen worden teruggedraaid. Dat bedrag is volgens het Centraal Planbureau noodzakelijk om dit mogelijk te maken.<sup>9</sup> Om passagiers ook de komende jaren niet weg te jagen zullen de tarieven tot 2025 bevroren worden. Dit is het jaar waarin het KIM, ook in een pessimistisch scenario, verwacht dat het gebruik van het OV weer terug is op het niveau van 2019.<sup>10</sup>

### 2. Experimenten met gratis OV

Onze buurlanden Duitsland en Luxemburg hebben al ervaring met het verstrekken van (bijna) gratis OV. De resultaten hiervan zijn positief. Mensen gebruikten als gevolg van het Duitse 9-euro ticket minder vaak de auto waardoor de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 1.8 miljoen ton daalde over een tijdsbestek van drie maanden. Het ticket zorgde tevens voor een groei van het aantal reizigers met een laag inkomen.<sup>11</sup> Gratis OV vergroot de toegankelijkheid van binnenlands reizen en is daarmee een effectieve methode om het basisniveau van bereikbaarheid in Nederland te vergroten. We stellen voor om op verschillende plaatsen in het land op lokaal niveau experimenten uit te gaan voeren met gratis openbaar vervoer. Te beginnen voor mensen met de laagste inkomens. Hierbij worden zowel de effecten op klimaat als de maatschappelijke effecten nauwlettend in de gaten gehouden. In de regio Zaanstreek-Waterland wordt al een dergelijk experiment uitgevoerd: daar kunnen inwoners een aantal keer dit jaar gratis reizen met het openbaar vervoer binnen de Vervoerregio Amsterdam.<sup>12</sup>

## Duurzaamheid

### 1. Verschuiving middelen van asfalt naar spoor en bus

Vanwege het achterstallig onderhoud aan het realiseren van bereikbaarheid voor mensen met een laag inkomen, en het feit dat elke investeringen in auto-infrastructuur alleen ten goede komt aan hen die al een goede bereikbaarheid hebben, stellen GroenLinks en PvdA een paradigmawijziging voor: alleen maatregelen die bijdragen aan een minimum bereikbaarheidsniveau (voor de lage en middelhoge inkomens) komen in aanmerking voor overheidsfinanciering. Investeringsen verschuiven dan als vanzelf van asfalt naar OV en fietsinfrastructuur. Vanwege decennia achterstallig onderhoud op dit gebied is een krachtige inhaalslag nodig. Want mede door het steeds slechter bereikbaar maken van de toegang tot de maatschappij voor mensen met lage inkomens, wordt hun emancipatie beperkt en raken deze mensen steeds verder 'afgehaakt'. Nieuwe snelwegen worden om deze reden niet meer aangelegd. Hele grote knelpunten kunnen nog wel worden aangepakt.

Om het gebruik van het OV te stimuleren zijn nieuwe spoorverbindingen nodig. Dit draagt ook bij aan een stabiel netwerk, omdat er bij storingen meer alternatieve routes zijn. Op korte termijn zien we kansen voor de aanleg van de Lelylijn en Nedersaksenlijn. De verbinding tussen Noord-Nederland en de rest van het land is op dit moment namelijk zeer fragiel. Andere nieuw aan te leggen spoorverbindingen zijn Eindhoven-Nijmegen en Breda-Utrecht. Deze staan in de Contouren Toekomstbeeld OV 2040 centraal, maar bestaan nog niet.<sup>13</sup>

## 2. Stimuleer ook andere vormen van duurzaam, gedeeld en betaalbaar vervoer

De toekomst moet zich richten op mobiliteit dat duurzaam, gedeeld en betaalbaar is. De afwegingen voor investeringen moeten altijd gebaseerd zijn op de brede welvaartsprincipes en het vergroten van de bereikbaarheid voor alle groepen in de samenleving. Ook deelvervoer moet daarom breed beschikbaar en betaalbaar worden voor iedereen. Dat betekent dat deelvervoer niet alleen aan de markt overgelaten kan worden, maar ook een actieve rol van de overheid vergt. Door gemeenten de mogelijkheid te geven om zelf aanbestedingen uit te schrijven met eigen voorwaarden, kan ervoor gezorgd worden dat deelmobiliteit overal beschikbaar komt waar daar behoefte aan is tegen een betaalbare prijs.

<sup>1</sup> <https://open.overheid.nl/repository/ronl-15e1e4fa-4eda-457d-8941-41687f24ced1/1/pdf/bijlage-2-ima-2021-hoofdrapport-deel-1.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2022-toegang-voor-iedereen-4932.pdf>

<sup>3</sup> <https://www.eennieuwekijk.nl/over-ons/>

<sup>4</sup> <https://www.arriva.nl/gelderland/reisinformatie/arriva-vlinder-belbus-en-buurtbus/arriva-vlinder.htm>

<sup>5</sup> <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2022-toegang-voor-iedereen-4932.pdf>

<sup>6</sup> <https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2022/06/15/actualisatie-verkenning-ov-gebruik-2022-2026>

<sup>7</sup> <https://nieuws.ns.nl/nieuwe-ns-tarieven-voor-2023-gemiddelde-prijs-43-omhoog-veelgebruiker-goedkoper-uit/>

<sup>8</sup> <https://www.rtlnieuws.nl/economie/artikel/5336462/tarieven-openbaar-vervoer-fors-omhoog-prijsstijging-dreigt#:~:text=Na%20gas%20en%20licht%2C%20de,mensen%20met%20een%20kleine%20portemonnee.>

<sup>9</sup> <https://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/CPB-Publicatie-Tegenbegroting-2023-van-de-PvdA-en-GroenLinks.pdf>

<sup>10</sup> <https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2022/06/15/actualisatie-verkenning-ov-gebruik-2022-2026>

<sup>11</sup> <https://nos.nl/artikel/2442768-populair-maar-duur-9-euro-ticket-in-ov-duitsland-was-wisselend-succes>

<sup>12</sup> [https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20230130\\_69359913?utm\\_source=google&utm\\_medium=organic](https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20230130_69359913?utm_source=google&utm_medium=organic)

<sup>13</sup> Contouren Toekomstbeeld OV 2040. Ministerie van I&W. Den Haag, februari 2019