

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Ter attentie van de informateur, Mw. Drs. M.I. Hamer
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Amersfoort, 4 juni 2021

Geachte informateur,

Reizigersvereniging Rover is sinds 1971 dé stem van reiziger in het Nederlandse openbaar vervoer. Met deze brief brengen wij graag een aantal punten onder de aandacht van u en de onderhandelende partijen.

Het openbaar vervoer is nationaal, regionaal en lokaal 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. Er ligt een grote opgave om verspreid over het land knelpunten op te lossen. De komende kabinetsperiode is een schaa sprong in het OV nodig om een OV-infarct rond 2030 te voorkomen. Vanuit de klimaatagenda, de woningbouwopgave, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid is een **verdubbeling** van het openbaar vervoer voor 2030 cruciaal en urgent.

1. In het **klimaatakkoord** is afgesproken dat werkgevers er samen met de overheid voor gaan zorgen dat voor 2030 8 miljard autokilometers woon-werkverkeer **minder** zullen worden afgelegd. Dat vraagt om een actieve rol van werkgevers om werknemers alternatieven te bieden (zoals ASML en Brainport Eindhoven nu al doen); dat vraagt om vrije busbanen op de Rijks- en provinciale wegen; dat vraagt om afschaffing van fiscale prikkels voor autogebruik van werknemers; dat vraagt om betere fietsverbindingen en om **grote investeringen in rail-infrastructuur**; dat vraagt voor de korte termijn tot 2030 om een forse uitbreiding van bestaand bus, tram en treinverkeer door **forse verhoging van de exploitatiebijdragen** aan provincies en vervoerregio's.
2. Projectontwikkelaars, woningcorporaties, provincies en gemeenten kunnen en willen de **1 miljoen extra woningen** alleen bijbouwen als er vooraf en tegelijk duurzame ontsluiting komt met fiets-infra en openbaar vervoer. Voor de noodzakelijke grote uitbreiding van (light)railinfrastructuur moeten nu snel beslissingen worden genomen om duurzame ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties kort na 2030 garanderen. Tot 2030 is ook onmiddellijk een forse verhoging van de exploitatievergoeding aan provincies en vervoerregio's nodig om met meer bussen en trams de woningbouw snel te faciliteren.

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

3. De leefbaarheid van steden en buitengebieden en de gezondheid van inwoners vraagt om een **inhaalslag** in aanwezigheid en frequentie van openbaar vervoer:
- Het openbaar vervoer is in het afgelopen decennium in veel buitengebieden bijna verdwenen vanwege onontkoombare bezuinigingen door achterblijvende exploitatiebudgetten van provincies. Dat betekende meer autogebruik in het woon-werkverkeer, maar ook dat mensen zonder auto lijden aan **vervoersarmoede**.
 - Steeds meer steden ervaren schaarste aan openbare ruimte en kiezen daarom voor **autoluw**: omzetten van parkeerruimte voor auto's in ruimte voor voetgangers en fietsen, invoeren van 30 km zones en weren van personenautoverkeer. Zo is er meer ruimte voor wonen, leven, groen en spelen. Dan is het wel nodig dat mensen uit de regio voor werk, school, cultuur en winkelen met het openbaar vervoer naar de stad kunnen blijven komen.
 - Hoe meer mensen de fiets of het openbaar vervoer gebruiken, hoe minder mensen gewond raken of omkomen in het verkeer. Budgetten voor **verkeersveiligheid** kunnen daarom het meest effectief ingezet worden voor vermindering van het autogebruik met tegelijk meer fiets-infra en OV. Hetzelfde gaat ook op voor de volksgezondheid: Een **gezonde woonomgeving** stelt actieve mobiliteit voorop. In de van deur-tot-deur reis loopt en fietst de OV reiziger. Het OV stimuleert actief bewegen en dat is goed voor de volksgezondheid. Uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof vermindert met elke kilometer die niet met de auto, maar wel met OV, fietsend of lopend wordt afgelegd.

Reizigers in het openbaar Vervoer hebben in de **Coronacrisis** massaal gehoor gegeven aan de oproep thuis te werken en alleen een 'noodzakelijke reis' te maken. De OV bedrijven zijn daar financieel zwaar door geraakt en daar slechts beperkt voor gecompenseerd. Provincies en vervoerbedrijven hebben snel de tering naar de nering moeten zetten. Juist nu de reizigers terugkomen dreigt een verdergaande sanering van het openbaar vervoer waarbij veel buslijnen worden geschrapt. Ook als een groep reizigers vaker blijft thuiswerken is de verwachting dat het OV weer snel aan de capaciteitsgrens zal zitten. Het belang van een **schaalsprong** is onverminderd groot: de klimaatcrisis is er nog steeds, de woningbouwopgave is urgenter dan ooit en we hebben door Corona de noodzaak van meer leefbare steden, dorpen en buitengebieden meer dan ooit gevoeld.

Rover pleit er voor dat een nieuw kabinet kiest voor een zeer forse **uitbreiding van duurzame mobiliteit** met een afwegingskader dat het klimaatakkoord, de woningbouwopgave, de leefbaarheid en gezondheid voorop stelt. Rover vraagt van het nieuwe kabinet een kwantitatieve doelstelling op te nemen om voor 2030 het aanbod van openbaar vervoer te **verdubbelen** en alle investeringen in mobiliteit te toetsen aan hun bijdrage aan een **modal shift** van autogebruik naar fiets en OV.

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 de verdere onderhandelingen over het regeerakkoord en de coalitievorming wensen wij u heel veel succes.

Met vriendelijke groet,

Freek Bos, directeur