

Aan: Nationale Alliantie metropakket Amsterdam¹
Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam

Betreft: Alternatieve bekostiging metropakket Amsterdam

Amersfoort, 10 december 2021

Geachte dames en heren,

Reizigersvereniging Rover is blij met uw inzet om snel te komen tot een besluit over de realisatie van de doortrekking van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de metroring in Amsterdam (Isolatorweg – CS). Deze maatregelen zijn urgent gezien de sterke groei van het aantal reizigers en het grote knelpunt op het (inter)nationale spoorwegnetwerk rond Schiphol. Wij juichen het daarom toe dat u creatief zoekt naar alternatieve bekostiging in aanvulling op het budget vanuit het Nationaal Groeifonds nu er vanuit het Rijk nog geen zicht is op de resterende 50% van het benodigde budget.

Eerder heeft Rover gepleit als alternatieve bekostiging onder meer vliegreizigers bij te laten dragen aan de realisatie. Als variant op dit voorstel stelt u nu voor om alle reizigers van/naar Schiphol te belasten middels een toeslag op de tarieven voor de trein, metro en bus en een toeslag op de parkeertarieven van Schiphol. Hoewel dit voorstel op het eerste oog sympathiek lijkt adviseren wij u met klem om niet voor deze toeslag te kiezen. Het voorstel is namelijk onevenwichtig en kent tal van uitvoeringsproblemen. Uiteindelijk zal het voorstel vooral de OV-reiziger treffen en de automobilist bevoordelen. Dit lijkt ons in strijd met de achterliggende doelen van de bouw van de doortrekking van de Noord-Zuidlijn.

In deze brief lichten wij onze bezwaren toe en doen wij u een alternatief voorstel

Bezwaren bij toeslag voor reizigers van/naar Schiphol

1. OV-reiziger wordt veel zwaarder belast dan automobilist

Een toeslag van 2 Euro per OV-reiziger en per parkeerplaats betekent dat de OV-reiziger relatief het meest bijdraagt aangezien in de auto meer reizigers kunnen zitten. Dit zal een negatieve impact hebben op de modal split en de bereikbaarheid van Schiphol sterk onder druk zetten.

2. Forse tariefstijging OV ongewenst

Door de toeslag zullen de lokale/regionale OV-gebruikers die op relatief korte afstand reizen 30 tot 50% meer moeten betalen voor een reis van/naar Schiphol. Dit is een onacceptabel hoge tariefstijging.

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

¹ De Nationale Alliantie metropakket Amsterdam bestaat uit: Vervoerregio Amsterdam, gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Schiphol, KLM en NS.

3. **Niet alle parkeerplekken tellen mee**

Er wordt in uw voorstel alleen gesproken over het parkeren bij de N.V. Luchthaven Schiphol. Onduidelijk is of de parkeertoeslag alleen geldt voor de 2000 NV Schipholmedewerkers of ook voor de andere 65.000 werknemers op en rond Schiphol. Wel duidelijk is dat op de vele particuliere parkeerterreinen rond Schiphol de toeslag niet zal gelden. Hiermee worden automobilisten dus bevoordeeld ten opzichte van OV-reizigers en wordt het OV-gebruik ontmoedigd.

4. **Werknemers Schiphol worden onterecht bevoordeeld**

Werknemers op Schiphol betalen in uw voorstel slechts 0,25 Euro extra per parkeerplaats. Daarmee geeft u zelf al aan dat dagelijkse reizigers met 2 euro te zwaar belast worden. Wij zien niet in waarom werknemers van Schiphol wel deze korting krijgen en andere frequente reizigers van/naar Schiphol niet. Ook is niet duidelijk of de werkgevers de bijdrage van de werknemers aan de bekostiging van de Noord Zuidlijn zullen aanvullen tot de genoemde 2 Euro per dag.

5. **OV-overstappers betalen mogelijk toch toeslag, en zelfs dubbel**

U wilt, in onze ogen terecht, OV-reizigers die alleen overstappen op Schiphol niet belasten met de toeslag. De overstap van bus/metro op trein vereist echter thans in- en uitchecken. Het toeslagvrij houden van de overstap wordt weggeschreven als een technisch oplosbaar vraagstuk. Dit kan echter niet zonder fundamentele aanpassing van het tariefstelsel van regionaal en nationaal OV-gebruik. Dit is wellicht technisch wel haalbaar, wij zien echter veel operationele vraagstukken. Zo moet er data-uitwisseling zijn tussen vervoerders over de reisbeweging (deze is er nu niet), moeten opbrengsten onderling verdeeld worden (immers bij een uitcheck zal een toeslag ingehouden worden, die bij een overstap verrekend moet worden met de tweede vervoerder), is het noodzakelijk om daarbij rekening te houden met abonnementen etc. etc. Wij zien dit praktisch niet gerealiseerd worden waardoor reizigers onterecht toeslagen gaan betalen. Bovendien blijken dergelijke afspraken ook altijd lastig in het kader van mededinging (ACM). Tenslotte spelen ook privacyaspecten van reizigers een rol. U kunt daarom volgens ons op dit moment niet garanderen dat de OV-overstapper niet te maken zal krijgen met een dubbele toeslag.

Alternatieve voorstellen Rover

Uitgangspunt van Rover is dat een alternatief plan voor bekostiging van de uitbreiding van het metronetwerk van Amsterdam niet het OV-gebruik mag ontmoedigen en bij voorkeur juist dient bij te dragen aan een verschuiving van de modal shift van autogebruik naar het OV en van het korte-afstandsvliegverkeer naar de trein. Wij stellen daarom de volgende maatregelen voor:

1. **Zwaardere inzet op bekostiging via "Plan A"**

Het belang van beide projecten is zo groot dat een forse bijdrage van het Rijk gerechtvaardigd is. De doortrekking van de Noord-Zuidlijn en het sluiten van de metroring hebben immers als belangrijk doel om op het hoofdrailnet ruimte vrij te spelen voor meer nationale en internationale treinverbindingen. Om financiële redenen is het alternatief, de uitbreiding van de spoortunnel, eerder afgefallen. Het kan niet zo zijn dat het grootste deel van de rekening voor dit nationale knelpunt bij de regio wordt neergelegd. Het Rijk heeft immers ook de uitbreiding van de snelweginfrastructuur rond Schiphol (A9, A5, A10) voor het grootste deel betaald. Plan A is dan ook een hogere rijksbijdrage. Alternatieve bekostiging vanuit de regio is slechts plan B.

2. **Benut het wegebudget**

Waar het rijksbeleid, evenals het regionaal beleid, gebaseerd is op klimaatbeleid, forse woningbouwopgave, leefbare steden en een grotere rol voor het OV in het aantal verplaatsingen ligt het in de rede om naast extra middelen voor OV-infrastructuur ook tot verschuiving van middelen voor de auto naar investeringen voor het OV over te gaan. Wij vragen u te verkennen welke mogelijkheden er zijn om bestaande wegenplannen af te stellen, uit te stellen of te versoberen.

3. **Toeslag voor vliegreizigers**

Een toeslag per vliegticket is makkelijker uitvoerbaar dan de door u voorgestelde toeslag op auto- en OV-ritten. Een dergelijke tickettoeslag benadeelt niet OV-reizigers en is daarom goed voor het stimuleren van het OV-gebruik. Op korte afstanden kan het zelfs vliegreizigers stimuleren te kiezen voor de trein. Dit is ook in het belang van Schiphol omdat hiermee meer ruimte vrij kan komen voor langeafstandsvluchten. Bovendien treft deze vliegtickettoeslag niet de overige werknemers en bezoekers van Schiphol. U zou er zelfs voor kunnen kiezen om vliegpassagiers in ruil voor de tickettoeslag een gratis trein- of metrokaartje te geven. Zo snijdt het mes aan twee kanten want dan stimuleert u het OV-gebruik rond Schiphol.

4. **Toeslag voor parkeerders**

Een toeslag voor reizigers die op of rond Schiphol parkeren is wel te overwegen. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid van Schiphol en stimuleert het OV-gebruik. Hierdoor kunnen de inkomsten uit de exploitatie van de Noord-Zuidlijn stijgen.

5. **Bijdrage uit grondopbrengsten en lagere parkeernormen**

Rond Schiphol wordt veel gebouwd. Zorg dat alle ontwikkelaars in de nieuwe woon- en werkgebieden in het invloedsgebied van beide metroprojecten worden verplicht een deel van de grondopbrengsten af te dragen voor de bekostiging van de beide metroprojecten. Door parkeernormen te verlagen ontstaat hiervoor ook ruimte bij deze ontwikkelaars. Bovendien is dit ook weer een extra stimulans voor toekomstige bewoners en werknemers om te kiezen voor de metro.

6. **Verhoging van de opcenten**

De opcenten in Noord-Holland zijn verhoudingsgewijs laag. Door deze te verhogen kan er extra budget beschikbaar komen voor investeringen in het OV-netwerk, niet alleen rond Schiphol maar ook in andere delen van de provincie.

Met vriendelijke groet,

Freek Bos
Directeur Rover