

Tweede Kamer der Staten-Generaal
t.a.v. Bureau Woordvoering Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Amersfoort, 11 april 2024

Geachte informateurs,

Reizigersvereniging Rover is dé stem van de reiziger. Wij willen duurzame gedeelde mobiliteit voor iedereen. Met deze brief brengen wij graag een aantal punten onder de aandacht van u en de onderhandelende partijen.

Investeren in OV loont en is urgent

Het openbaar vervoer is nationaal en regionaal het afgelopen decennium gemoderniseerd en veel efficiënter geworden. Maar exploitatievergoedingen en investeringen 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 bestrijden van vervoerarmoede en het veilig en leefbaar houden van steden is openbaar vervoer in combinatie met lopen, fietsen en deelmobiliteit essentieel. Het 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.

Ook nu een groep reizigers vaker thuiswerkt is de verwachting dat het OV weer snel aan de capaciteitsgrens zal zitten. Op meerdere trajecten is deze grens zelfs al bereikt. 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 2030 cruciaal en urgent. Wij vragen u deze kwantitatieve doelstelling voor het aanbod van het openbaar vervoer op te nemen inclusief de daarvoor noodzakelijke verhoging van de exploitatievergoeding én een investeringsagenda.

Wij vragen u de volgende punten op te nemen in het regeerakkoord:

1. Impuls bus: hogere exploitatievergoeding en 2 miljard investeren

De meeste groeikansen voor het OV op de korte termijn liggen bij de bus. Realiseer 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.

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

Om meer bussen (maar ook trams en metro's) mogelijk te maken is een forse structurele verhoging van de exploitatievergoeding van het Rijk aan provincies en vervoerregio's nodig. Dit voorkomt ook 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. Te vaak blijkt dat de bus nog geen alternatief is voor reizigers om ergens te kunnen komen. Uit recent eigen onderzoek van Rover blijkt dat dit bijvoorbeeld het geval is voor ziekenhuizen, reizigers met de bus staan daar vaak al 1-0 achter.

Verder is het nodig dat het Rijk de noodzakelijke opwaardering van de infrastructuur voor het busnetwerk aanjaagt. Dit kan door in de periode 2024-2028 2 miljard euro voor regionale investeringen in busbanen en andere doorstromingsmaatregelen beschikbaar te stellen.

2. Houdt Regio én Randstad 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. Het Nederlandse spoor dreigt over 10 jaar aan zijn eigen succes ten onder te gaan. Investeren is nu nodig om te voorkomen dat het spoor straks vastloopt.

Een overzicht van de meest urgente knelpunten vindt u in de bijlage. Wij vragen u een besluit te nemen over de twee ontbrekende schakels die volgens Toekomstbeeld OV2040 randvoorwaarde zijn voor het overgrote deel van de noodzakelijk frequentieverhogingen op het Nederlandse spoorwegnet: de verlenging van de Noordzuidlijn metro van Amsterdam Zuid naar Hoofddorp en het realiseren van een nieuwe route voor goederentreinen in Oost-Nederland.

Daarnaast vragen wij u in de periode 2024-2028 circa 2 miljard euro te investeren in een aantal spoorknoppunten op de overgang tussen Randstad en Regio die bepalend zijn voor het blijvend bereikbaar houden van Noord-, Oost- en Zuid-Nederland vanuit de Randstad, voor meer treinen in deze regio's én voor meer internationale treinen. Tenslotte vragen wij u te investeren in elektrificatie van regionale spoorlijnen in Noord- en Oost-Nederland, in heropening van spoorlijnen tussen Nederland en België en in quick-wins: kleine spoorknelpunten die al jaren op de agenda staan maar waarvoor nog geen geld is gereserveerd.

3. Multimodaal doen we allemaal

Verknoop 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 doorfietsroutes richting stations te realiseren.

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 opknopbeurt kunnen gebruiken. Investeer daarom in vergroening van stations en het verbeteren van wachtvoorzieningen. Voeg ook functies toe die bijdragen aan levendigheid.

4. Tarieven: één betaalbaar aanbod

Reizen met het OV is de afgelopen jaren fors duurder geworden. Wij zijn blij dat de Kamer najaar 2023 de geplande nieuwe forse verhoging van de tarieven op bij NS met circa 8,5% heeft tegengehouden (Amendement Bikker c.s. 36410 XII-7). Deze tariefverhoging dreigt echter per 1 januari 2025 alsnog te worden doorgevoerd met daarbovenop nog een inflatiecorrectie voor dit jaar. Dat betekent een tariefstijging van meer dan 10%. Dan zouden de tarieven in 3 jaar tijd met meer dan 20% toenemen. Voor reizigers met een laag inkomen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer dreigt hierdoor nog verdere vervoerarmoede. Wij vragen u vast te leggen dat de uitgestelde tariefverhoging voor het spoor definitief vervalt (kosten: 120 miljoen euro structureel) 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.

5. Afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen

Bedrijven hebben op grond van het 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 wisselen. 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 aanzienlijk worden beperkt.

Wij zijn graag uw gesprekspartner

Rover is van harte bereid onze ideeën verder toe te lichten en de komende kabinetsperiode over het openbaar vervoer te adviseren, op verzoek van het kabinet, het parlement of op eigen initiatief. Met de onderhandelingen over het regeerakkoord en de coalitievorming wensen wij u heel veel succes.

Met vriendelijke groet,

Freek Bos, directeur

Bijlage: Investeringsagenda spoor 2024-2028

In het Toekomstbeeld OV2040 is een groot aantal knelpunten op het spoor in beeld gebracht. De benodigde investeringen lopen in de tientallen miljarden euro's. Feitelijk is het spoorwegennetwerk in Nederland op dit moment zo optimaal benut dat de dienstregeling een gereguleerde file is die loopt van Meppel tot Roosendaal en van Heerhugowaard tot Weert. Het aantal reizigers zal de komende jaren hard groeien. Er moet daarom een start gemaakt worden met het oplossen van de knelpunten. Maak hiervoor een investeringsagenda.

Cruciale schakels voor schaa sprong netwerk

- Het doortrekken van de Noordzuidlijn metro van Amsterdam Zuid naar Hoofddorp zorgt voor meer capaciteit voor (inter)nationale Intercity's naar alle delen van Nederland. Het huidige kabinet heeft echter 1,6 miljard euro van het budget ingetrokken in verband met de bezuinigingsopgave.
- Realisatie van nieuwe goederenroute oost-Nederland zorgt voor ruimte voor extra reizigerstreinen op groot aantal trajecten in driehoek Deventer-Breda-Amsterdam en in Oost-Nederland. Het vermindert 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.

Bepalende spoorknooppunten

- Eindhoven Centraal: een vrije kruising Tongelre en een extra perron maakt tenminste elk kwartier (in plaats van elk half uur) een Sprinter in heel Noord-Brabant mogelijk én de komst van internationale intercity's richting Düsseldorf, Aken en Antwerpen. Voor dit project is circa 900 miljoen euro nodig.
- Zwolle/Deventer – Wierden: Een vrije kruising Zwolle Oost en verdubbeling spoor Zwolle – Wierden maakt hogere frequentie mogelijk richting Twente en ook versnelling. Een extra perron Deventer is urgent om te voorkomen dat door groei van het aantal internationale treinen steeds meer intercity's 8 minuten moeten stilstaan in Apeldoorn omdat er op Deventer nog geen ruimte vrij is.
- Rondom Arnhem Centraal: realisatie vrije kruising Arnhem Velperpoort is urgent voor meer en snellere treinen naar de Achterhoek en groei internationale treinen richting Ruhrgebied en Zuid-Duitsland. Voor dit laatste en voor meer regionale treinen rond Utrecht is ook spoorverdubbeling nodig rond Bunnik. Verbouw van station Zutphen is nodig voor doorgaande treinen Apeldoorn – Winterswijk en betere aansluitingen in Zutphen en Apeldoorn. Verdubbeling spoorbrug Ravenstein is nodig voor elk kwartier een intercity én sprinter tussen Arnhem, Nijmegen, Den Bosch en Eindhoven.
- Rondom Amsterdam Centraal: behoud 10e doorgaande spoor door verbreding perron 15 tijdens huidige verbouwing van het station. Bouw een vrije kruising ten westen van station Sloterdijk en een extra perron en sporen Amsterdam Muiderpoort – Diemen. Met deze ingrepen worden Intercity's naar Almere, Amersfoort en Haarlem behouden, worden doorgaande treinen in alle richtingen mogelijk én kunnen frequenties in Noord-Holland en Flevoland omhoog. Ondertunnel in Castricum de overgang Beverwijksestraatweg om te voorkomen dat vanwege veiligheidsnormen groei van het aantal treinen richting Amsterdam leidt tot het verbreken van de directe verbinding Haarlem – Alkmaar.

Oplossen kleine spoorknelpunten

- Keerspooren voor meer Sprinters: bijvoorbeeld in Harderwijk, Purmerend en Velp.
- Nieuwe stations: bijvoorbeeld in Staphorst, Heerenveen Thialf en Bathmen.
- Korte stukken verdubbeling enkelsporige trajecten voor hogere frequenties, meer efficiëntie en betrouwbaarder dienstregeling: bijvoorbeeld Barneveld – Lunteren, Alphen a/d Rijn – Woerden, Landgraaf – Herzogenrath, Scheemda – Winschoten, Tiel – Wadenoyen en Dronryp – Franeker.
- Heropening grensoverschrijdende trajecten: Weert – Hamont stond in het regeerakkoord Rutte 3. Een uitgewerkt plan is gereed voor besluitvorming. Het plan voor een tram Maastricht – Hasselt is door Vlaamse overheden geannuleerd. Een andere oplossing is nodig voor reizigers. Een trein over het nog bestaande tracé Maastricht – Lanaken is mogelijk mits de spoorbrug niet wordt gesloopt. Start met Vlaanderen onderzoek of ook de opgebroken spoorlijn Lanaken – Hasselt kan worden hersteld. Terneuzen – Gent wordt voor goederenvervoer opgewaardeerd. Start hier ook een reizigersverbinding.
- Elektrificatie diesellijnen voor snellere treinen, goedkopere exploitatie en minder geluid en uitstoot: bijvoorbeeld Zutphen – Hengelo en Almelo – Mariënberg.