

BEREIKBAARHEID & BEWEGINGSVRIJHEID



Agenda voor openbaar vervoer
van en voor de samenleving,
zonder winstoogmerk

Socialistische Partij

SP 

VOORWOORD

VOORWOORD	3
1. OV IS MEER DAN VAN A NAAR B: EEN VOORZIENING VAN EN VOOR IEDEREEN	4
2. EEN INHAALSLAG VOOR VOLKSBUURTEN EN REGIO'S	5
3. NAAR SCHONER VERVOER EN MINDER FILES: OV ALS MEEST DUURZAAM VERVOERSMIDDEL	7
4. OP WEG NAAR GRATIS OV MET HOOGWAARDIGE VOORZIENINGEN	10
5. BETERE BELONING EN ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN VOOR WERKNEMERS	12
6. MAAK OPENBAAR VERVOER WEER PUBLIEK!	13
7. DE SP STRIJDT VOOR...	14

VOORWOORD

Een belangrijk deel van ons leven speelt zich buitenshuis af. We gaan naar ons werk, naar school, de sportvereniging en de supermarkt. We bezoeken familie of gaan met vrienden naar het café. We nemen deel aan demonstraties tegen zaken waar wij het niet mee eens zijn, herdenken samen belangrijke gebeurtenissen uit ons verleden of vieren onze verworvenheden tijdens festivals. Dit hoort allemaal vanzelfsprekend bij ons leven, of sterker nog: bij onze vrijheid.

Waar wij niet vaak bij stilstaan is dat de mogelijkheid om ons te kunnen verplaatsen van de ene plek naar de andere een onlosmakelijk onderdeel is van die vrijheid, waar wij zó van genieten. Zonder goede, toegankelijke en betaalbare vervoersmogelijkheden kunnen we al snel niet meer op een volwaardige manier aan de samenleving deelnemen. En juist die kwaliteit, toegankelijkheid en betaalbaarheid staan nu onder druk. Daardoor wordt het bijvoorbeeld moeilijker om af te spreken met vrienden of een baan te vinden die op acceptabele reistijd is van onze woonplaats. In het uiterste geval kan dit leiden tot isolatie, eenzaamheid of armoede. In het Nederland van vandaag hebben steeds meer mensen hier helaas mee te maken. Dit is niet alleen slecht voor het individu, maar zeker ook voor onze economie en de samenleving. Waardevol talent en arbeidskracht kan zo immers onbenut blijven. Het maatschappelijke, economische én sociale belang van goed openbaar vervoer is daarom niet te onderschatten. En tóch wordt deze maatschappelijke basisvoorziening al jarenlang stelselmatig uitgekleeft en in de uitverkoop gedaan. Waar vandaag de dag individuele vervoersmogelijkheden, zoals de auto en in mindere mate de fiets, tegen de grenzen van hun potentie aanlopen, kan ons openbaar vervoer zijn immense potentie niet waarmaken door verkeerde politieke keuzes aan de ene kant en commercieel winstbejag aan de andere.

Het gevolg is afnemende bewegingsvrijheid van mensen, en dat gaat helaas hand in hand met druk op de bereikbaarheid van voorzieningen en regio's in ons land. Goed openbaar vervoer zou dit allebei duurzaam kunnen garanderen voor iedereen. Daarvoor moeten onze treinen, metro's, trams en bussen enerzijds toegankelijk en snel zijn voor gebruikers, ongeacht de regio, en anderzijds een aantrekkelijke en veilige werkplek bieden aan huidige en toekomstige werknemers. Dit is geen gemakkelijke opgave, gezien de huidige staat van ons openbaar vervoer. Het vereist een overheid die verantwoordelijkheid neemt in het belang van de samenleving en niet alleen in uitzonderlijke crises zoals de coronapandemie, maar altijd. De tijd van achterover leunen en kijken wat marktpartijen er van bakken, moet voorbij zijn.

Niet elke buslijn zou geld moeten opleveren voor een commercieel bedrijf of anderszins gedoemd zijn te verdwijnen. Tóch zijn veel belangrijke lijnen de afgelopen jaren verdwenen omdat ze niet rendabel genoeg waren. Medewerkers in het openbaar vervoer zouden niet allemaal op het randje van een burn-out hoeven te zitten omdat te veel van hun collega's zijn wegbezuinigd. Tóch is de werkdruk in het openbaar vervoer nu hoger dan ooit en daarmee ook het ziekteverzuim, met alle gevolgen van dien. Mensen die leven op het platteland zouden niet gedwongen moeten zijn om voor alles een auto te pakken, terwijl de regering ze ook nog eens bedreigt met rekeningrijden. En tóch hebben zij vaak helemaal geen alternatief, omdat alle voorzieningen in de buurt zijn verdwenen. Mensen in grote steden zouden niet dagelijks in de file hoeven te staan met hun auto, omdat het openbaar vervoer in ons land behoort tot het duurste ter wereld. Maar tóch nemen de files weer als vanouds toe. Jarenlang aankijken wat commerciële bedrijven met ons openbaar vervoer doen, heeft de huidige situatie voortgebracht, maar het kan ook anders. Er is een wereld te winnen als wij buiten de grenzen durven te denken die kapitalisten en de EU aan ons hebben opgelegd en buiten de gebaande paden durven te treden.

Mahir Alkaya
Tweede Kamerlid SP

1. OV IS MEER DAN VAN A NAAR B: EEN VOORZIENING VAN EN VOOR IEDEREEN

Het openbaar vervoer (OV) is veel meer dan alleen een praktische manier om van A naar B te komen of om klimaatdoelstellingen van de overheid te behalen. Het is een onmisbare publieke voorziening die van ons allemaal hoort te zijn en waar miljoenen mensen afhankelijk van zijn om dagelijks mee te kunnen doen in de samenleving. Mobiliteit behoort een basisrecht te zijn en het openbaar vervoer is het belangrijkste instrument waarmee de overheid dit basisrecht voor iedereen kan garanderen.

Voor een goede bereikbaarheid van cruciale instanties zoals onderwijs- en zorginstellingen en voorzieningen als de bibliotheek of culturele instellingen, is het openbaar vervoer onmisbaar. Binnensteden zouden vastlopen zonder OV en evenementen zouden niet gehouden kunnen worden zonder voldoende bussen, treinen en trams om de bezoekersstromen te vervoeren. Woonwijken zouden vol raken met auto's, in plaats van een plek te zijn voor groen, ontmoeting en recreatie. Kijk naar de steden in de wereld waar het OV niet goed geregeld is. Verkeerschaos, opstoppingen en luchtvervuiling zijn aan de orde van de dag. Niet alleen gebruikers en werknemers zijn daarom belanghebbenden bij het OV, zoals bij een willekeurig ander bedrijf wellicht wel het geval kan zijn, maar de hele samenleving is gebaat bij het goed functioneren daarvan.

Voor veel mensen vormt het OV de enige mogelijkheid om zich over langere afstanden te verplaatsen. Niet iedereen beschikt immers over een auto of rijbewijs of woont op loop- of fietsafstand van voorzieningen. Hoewel het aantal auto's in Nederland blijft toenemen, is er nog altijd een groep van 2,1 miljoen huishoudens zonder motorvoertuig: 27 procent van de bevolking. Onder de drie miljoen huishoudens met de laagste inkomens ligt dit zelfs op 46 procent. Ook het percentage huishoudens waarin niemand een rijbewijs bezit komt uit op 27 procent.¹

Mensen die de auto bewust laten staan doen dat vaak uit praktische of ideële overwegingen: men wil meer bewegen, bijdragen aan een beter klimaat of men heeft de beschikking over goede of goedkopere vervoersalternatieven. Voor anderen geldt weer dat autorijden noodgedwongen niet haalbaar is vanwege gezondheidsbeperkingen of een gebrek aan financiële middelen.^{2,3}

Met name onder scholieren en mindervaliden is de afhankelijkheid van het OV groot. Zij beschikken veelal niet over een auto of rijbewijs en zijn minder vaak in staat om zelf te fietsen of te wandelen. Het wegvallen van OV-voorzieningen betekent voor hen dan ook een direct risico op isolatie en belemmert de deelname aan het sociale leven of zelfs de dagelijkse gang naar de supermarkt.

Meer dan de helft van de 75-jarigen in Nederland geeft al aan eenzaamheid te ervaren.⁴ Een van de beste medicijnen hiertegen is een bushalte op de hoek. Daarmee voorkomen we dat mensen in een sociaal isolement raken en zorgen we dat iedereen die dat wil eropuit kan blijven gaan, ongeacht iemands fysieke gezondheid of dikte van de portemonnee.

Het basisrecht op mobiliteit moet daarom wettelijk worden vastgelegd, met normen die voor iedereen een OV-halte op loopafstand garanderen evenals een redelijke reistijd naar belangrijke voorzieningen met het OV. Want een dagje met de bus naar een restaurant of bij oma op bezoek of met de kinderen met de trein naar de stad is niet alleen goed voor jezelf, maar draagt ook bij aan een sociale en levendige samenleving.

2. EEN INHAALSLAG VOOR VOLKSBUURTEN EN REGIO'S

Openbaar vervoer moet dichtbij, snel, betrouwbaar, schoon en veilig zijn. Alleen dan is het een reëel alternatief voor de auto. Dit is met name een uitdaging voor dunbevolkte regio's en de buitenwijken van grotere steden, waar de reisafstanden en wachttijden voor reizigers langer zijn dan in stadscentra. Het openbaar vervoer in deze gebieden staat al jaren onder druk en bewoners zien met lede ogen aan hoe steeds meer buslijnen van het platteland of uit hun buurt verdwijnen.

Het Nederlandse OV is sterk geconcentreerd in de grotere stedelijke gebieden. Zeventig procent van het Nederlandse bus-, tram- en metroverkeer vindt plaats in de randstad.⁵ Logischerwijs ligt het OV-gebruik het hoogst in de meest stedelijke woonomgevingen. Het treingebruik ligt daar 3,4 keer hoger dan in niet-stedelijke gebieden. Bij de andere vormen van OV is dit 2,4 keer zo hoog.⁶ De vervoersregio Amsterdam neemt met een inwonertal van 1,5 miljoen al twintig procent van het totale aantal OV-ritten in Nederland voor haar rekening.⁷

Plattelandsregio's en stadswijken die ver van binnensteden af liggen komen er slecht vanaf als het gaat om de nabijheid van trein- en busvoorzieningen. Het openbaar vervoer is hier niet of nauwelijks toegankelijk en dat heeft grote gevolgen voor mensen in bijvoorbeeld hun zoektocht naar nieuw werk. Want hoe moeten zij bij hun potentiële werkgevers komen.

Interviews onder autoloze werkzoekenden in Rotterdam-Zuid laten zien dat werklocaties met veel praktische banen aan de randen van de stad niet of nauwelijks bereikbaar zijn vanwege de gebrekkige ontsluiting per OV. Rotterdam beschikt weliswaar over veel openbaar vervoer, maar deze voorzieningen zijn vooral op het centrum gericht en sluiten onvoldoende aan op de bedrijventerreinen waar met name voor lager opgeleiden veel werk te vinden is. En de OV-verbindingen die deze bedrijventerreinen wél bedienen rijden niet altijd op de onregelmatige werktijden die kenmerkend zijn voor deze werkgelegenheid, waardoor potentiële werkgevers en werkzoekenden elkaar niet weten te vinden en de werkloosheid onbedoeld en ongewild niet wordt opgelost.⁸

In landelijke gebieden geeft 64 procent van de inwoners aan steeds afhankelijker te worden van de auto. In stedelijke gebieden ligt dit percentage met 32 procent op de helft.⁹ Dit is uiterst zorgwekkend.

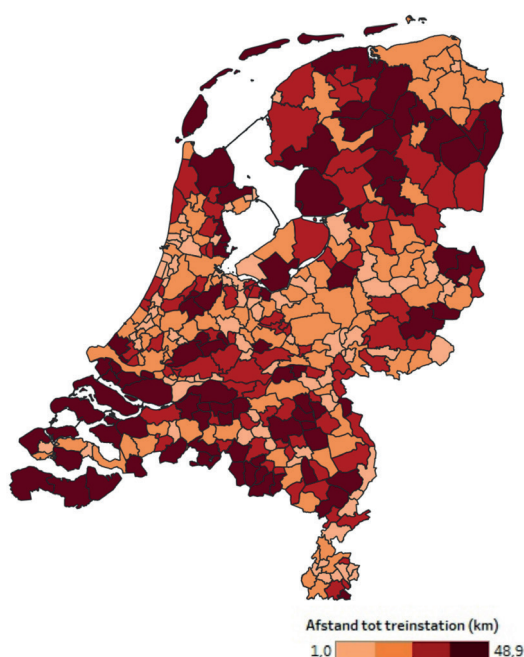
Zes procent van de Nederlandse bevolking (750.000 mensen) heeft zelfs helemaal geen toegang tot openbaar vervoer en is voor mobiliteit volledig aangewezen op eigen vervoer. Deze groep reizigers verwacht dat ze bij de aanstaande invoering van rekeningrijden (betalen naar gebruik) fors meer kwijt zullen zijn aan mobiliteit.¹⁰ De SP deelt deze vrees en wil niet dat inwoners extra op kosten worden gejaagd voor het gebruik van hun auto zolang de overheid niet haar verantwoordelijk neemt en een alternatief aanbiedt in de vorm van openbaar vervoer.

Met name in het uiterste Noorden, Oosten en Zuiden van Nederland blijken de af te leggen afstanden tot OV-haltes en -stations groot. De Zeeuwse gemeente Sluis spant daarbij de kroon met een reisafstand van 48,9 kilometer tot het meest nabije (Nederlandse) treinstation, bijna tien keer hoger dan het Nederlandse gemiddelde van 5,1 kilometer.¹¹

In de niet-stedelijke gebieden van Zeeland ervaart maar liefst 67 procent van de MBO-studenten een structureel vervoersprobleem om voorzieningen te bereiken.¹²

Dat de onvrede over de bereikbaarheid van het openbaar vervoer hoog is blijkt ook uit enquêtes van de Zeeuwse SP: 60 procent van de ondervraagden beoordeelt deze als slecht

GEMIDDELDE AFSTAND VAN TREINSTATION (2020)



Bron: CBS

of zeer slecht. Met name het beperkte aantal ritten per uur en de aansluiting op andere OV-lijnen worden door respondenten genoemd als punten waarop verbetering nodig is.¹³

Ook in de provincie Groningen wees onderzoek van de SP uit dat de bereikbaarheid van scholen en zorgvoorzieningen per OV tekortschiet. Bij 60 procent van de scholen bleek de afstand tot een bushalte groter dan de door de SP geëiste norm van 200 meter, met uitschieters naar drie en vijf kilometer. Ook bezoekers van huisartsenposten en verpleeghuizen moeten over goede wandelschoenen beschikken, want in 50 tot 60 procent van de gevallen was de afstand tot de eerstvolgende halte meer dan 200 meter.¹⁴

Regio's met weinig openbaar vervoer moeten lang knokken voor verbetering van hun mobiliteit. Op politieke steun vanuit Den Haag kunnen zij doorgaans niet rekenen en nieuwe OV-investeringen landen te vaak in de randstad. Van de OV-miljarden van het kabinet Rutte IV gaat slechts 35 procent naar de regio, terwijl juist daar de mobiliteitsbeperkingen groot zijn.

Zo wachten bijvoorbeeld de Noordelijke provincies al jaren op een volwaardige spoorverbinding met de randstad (de zogenaamde Lelylijn) en wordt over een snelle treinverbinding tussen Heerlen en Aken al sinds de eerste handtekening op papier in 2008 gesteggeld. Ook de verdubbeling van het spoor in de Achterhoek en de noodzakelijke verbetering van de Maaslijn tussen Venlo en Nijmegen zijn trajecten van de lange adem gebleken. Het is dan ook de hoogste tijd dat er voor deze regio's een inhaalslag komt en deze 'witte vlekken' op de Nederlandse OV-kaart met voorrang worden ingekleurd.

Lijndiensten in dunbevolkte regio's blijken voor vervoersbedrijven aantrekkelijke bezuinigingsprooiën. Over het opheffen van dit soort buslijnen kunnen we dan ook dagelijks in de krant lezen. Vanuit het oogpunt van de vervoersbedrijven is die keuze logisch: voor een marktpartij is winst maken altijd het uiteindelijke doel. En buslijnen in de regio brengen nou eenmaal minder geld in het laatje dan de commercieel interessante verbindingen in de grotere steden, waar alle dagen veel betalende reizigers te vinden zijn. Het streven om voldoende rendement te behalen staat daarmee lijnrecht tegenover het publieke belang om fijnmazig regiovervoer voor de reiziger te garanderen. Een goed aanbod aan OV trekt immers ook vraag aan.

Marktpartijen kijken daar anders naar. Zij stemmen hun aanbod af op de vraag. De gevolgen zijn voor plattelandsregio's funest. Steeds meer dorpskernen verliezen hun busverbinding of zien de frequenties en continuïteit van hun OV-voorzieningen achteruit hollen. Vaak begint dit met het besluit van een vervoerder om het aantal ritten in de avonduren of weekenden te beperken. Daarmee wordt een negatieve kettingreactie in gang gezet die het bestaansrecht van een vervoersverbinding aantast. Volwaardige buslijnen maken plaats voor peperduur vervoer op bestelling, kleinere busjes of buurtbussen met vrijwillige chauffeurs.^{15 16 17}

Reizigers die het OV trouw blijven zien zich geconfronteerd met uitval, vertraging en een toename van het aantal overstapmomenten om tot hun bestemming te komen. Dit soort nieuwe barrières zorgen er weer steevast voor dat mensen afhaken en bijvoorbeeld de auto pakken. Extra reizigersverlies dus. Vervoersbedrijven spelen hierop in door te concluderen dat er te weinig vraag is naar hun diensten en werken deze neerwaartse spiraal verder in de hand door afspraken uit concessies aan hun laars te lappen en het OV in deze gebieden verder af te schalen of zelfs geheel te schrappen. Lokale en regionale politici die hiertegen in verzet komen, beschikken vaak niet over de democratische middelen om deze bedrijven te weren of te beboeten.

Door de slechte bereikbaarheid van dorpen trekken jongeren steeds meer naar de grote steden om te werken en studeren, met als gevolg dat dorpen verder vergrijzen en het bestaansrecht van bibliotheken en scholen weer verder wordt uitgehold.¹⁸ Zo leidt een verslechterende bereikbaarheid, veroorzaakt door commerciële belangen, tot een reeks aan andere maatschappelijke problemen.

Buurten die hun vertrouwde busverbinding zien verdwijnen, komen hiertegen vaak met succes in verzet. SP-afdelingen door het hele land hebben een lange staat van dienst bij het ondersteunen of initiëren hiervan. Wat opvalt is dat vervoerders en gemeenten dikwijls nalaten om bewoners te raadplegen bij voorgenomen routewijzigingen of bij het opdoeken van haltes. De SP wil daarom dat bewoners standaard een stem krijgen bij voorgenomen wijzigingen in de dienstregeling in hun buurt, zodat zij zelf kunnen meebeslissen over hún openbaar vervoer.

3. NAAR SCHONER VERVOER & MINDER FILES: OV ALS MEEST DUURZAAM VERVOERSMIDDEL

Nederland is een transportland bij uitstek en beschikt over een uitgebreid infrastructuurnetwerk van hoge kwaliteit. Toch is het op veel locaties dringen geblazen op de weg. Filevorming valt niet meer weg te denken uit ons landschap. Personenvervoer, openbaar vervoer en vrachttransport concurreren in toenemende mate om de schaarse ruimte op de weg of op het spoor.

Of het nou gaat om de woningbouw die op slot zit vanwege stikstofuitstoot, onze problematische afhankelijkheid van fossiele brandstoffen uit landen met foute regimes, geluidsoverlast van het wegverkeer of de ambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn: een goed OV-netwerk is noodzakelijk om deze problemen aan te pakken.

Overheden werken al jaren aan het verplaatsen van het wegvervoer naar schonere vormen van transport. De uitstoot van het wegverkeer moet worden ingeperkt en de drukte moet beter worden gespreid. In de praktijk betekent dat: minder vrachtwagens op de weg en meer transport over het spoor of over het water. Minder ruimte voor de auto in de binnenstedelijke gebieden en meer ruimte voor de fietser, de wandelaar en het OV. Dit zijn noodzakelijke veranderingen die de SP van harte toejuicht, maar tot nu toe wordt er weinig succes geboekt en snel gaat deze verandering helaas niet.

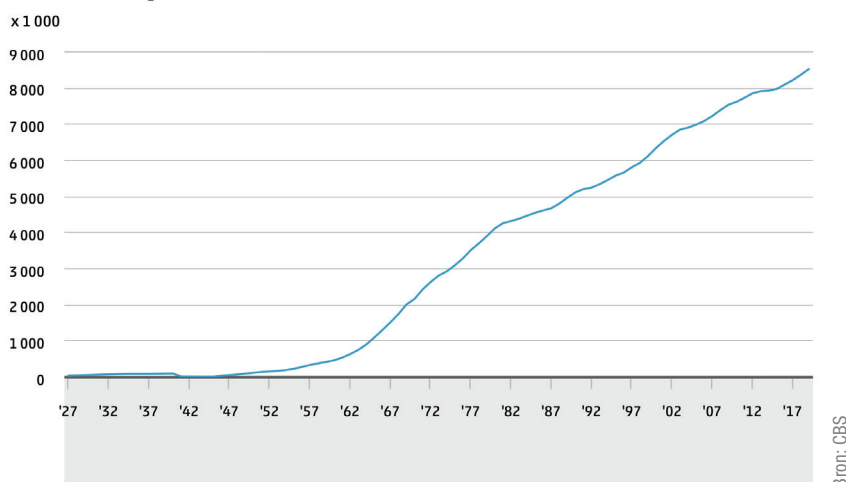
De binnenvaart vormt een milieu- en omgevingsvriendelijk alternatief voor wegtransport, maar is nog altijd verantwoordelijk voor 'slechts' een derde van de vervoerde goederen. En in de jaren voor het uitbreken van de coronapandemie steeg de relatieve CO₂-uitstoot van het wegverkeer, in plaats van af te nemen. Onze mobiliteit kent een prijs: circa 20 procent van de totale CO₂-uitstoot in Nederland wordt veroorzaakt door verkeer en vervoer.

Het openbaar vervoer was in 2019 met 30,1 miljard reizigerskilometers verantwoordelijk voor slechts 15 procent van alle reiskilometers. Binnen het OV waren de bus, tram en metro samen goed voor 6,2 miljard kilometer en vormt de trein de absolute koploper met een aandeel van 79 procent in de OV-kilometers. De NS neemt een belangrijk deel van het personenvervoer voor haar rekening met – voor de coronapandemie – 1,3 miljoen reizigers per dag.^{19,20} Hoe indrukwekkend deze getallen ook zijn, ze steken schril af bij het autoverkeer in ons land.

In 2019 waren automobilisten goed voor maar liefst 68,4 procent van het aantal afgelegde kilometers in Nederland. Tot aan 2019 steeg de relatieve uitstoot van het wegverkeer, met name op de snelwegen. Ook het aantal auto's en afgelegde autokilometers laat een voortdurende groei zien.^{21,22} Pas toen in coronatijd thuiswerken de norm werd, daalde de Nederlandse uitstoot van broeikasgassen door het wegverkeer zichtbaar.

Met het stimuleren van schonere vormen van mobiliteit zijn grote slagen te behalen. Een gemiddeld binnenvaartschip vervoert evenveel lading als 120 vrachtwagens. Intercity's vervoeren evenveel passagiers als honderden auto's. En het OV heeft een grote duurzaamheidsvoorsprong op het overige gemotoriseerde verkeer.

3.1.1 Aantal personenauto's, 1927-2019



Tabel: Duiding CO₂-footprint busreiziger

	gr. CO ₂ per voertuigkm	gr. CO ₂ per reiz.km
Vliegtuig 700-2500 km	ca 25.000	ca. 200
Auto benzine middelgroot	224	161
Auto diesel middelgroot	213	153
Auto aardgas middelgroot	189	136
Ov-bus	933	116
Auto elektrisch grijze stroom	107	77
Trein hoofdrailnet	0	0

Bron: CROW

Sinds 2017 rijden alle elektrische treinen in Nederland met zero-emissie, waarbij de energie volledig wordt opgewekt door middel van windenergie.²³ Ook het busvervoer loopt ver voor op het personenautovervoer als het gaat om verduurzaming: 24 procent van alle bussen in Nederland rijdt inmiddels volledig emissievrij, tegenover drie procent van de personenauto's. Alle vormen van openbaar vervoer zijn schoner dan het niet-elektrische wegvervoer. In veel gevallen is de uitstoot van het OV zelfs nul, terwijl een middelgrote benzineauto 161 gram CO₂ per afgelegde reiskilometer uitstoot.²⁴

Bovendien is het verplaatsen van zo veel mogelijk wegtransport naar het spoor of de binnenvaart niet alleen een effectieve manier om doorstroming op de wegen te bevorderen, maar ook het beste wapen tegen vervuilende en tijdrovende files. Auto's stoten in de file meer CO₂ en NO_x uit dan bij een snelheid van 130 kilometer per uur.²⁵ Ook de maatschappelijke kosten van filevorming zijn hoog. Tussen 2015 en 2019 zorgden files en vertragingen voor een reistijdverlies van 60 tot 70 miljoen uur per jaar.²⁶ Alleen al voor het bedrijfsleven liep de economische schade over 2017 op tot 1,3 miljard euro.²⁷

Hoopvolle vooruitzichten zijn er eveneens. Verkeersdeskundigen constateren dat kleine reducties van autoverkeer leiden tot relatief grote afname van files. Toen in coronatijd thuiswerken de nieuwe norm werd, bleek die stelling te kloppen. Het PBL constateerde een file-afname tot 70 procent bij een afname van het aantal autokilometers met 20 procent.²⁸

Het openbaar vervoer blijkt in veel gevallen ook veiliger dan individuele vormen van vervoer. Een verkeersongeval is een drama voor het slachtoffer en voor de familie en vrienden. Het is alleen daarom al belangrijk te streven naar nul verkeersdoden in de toekomst. Het openbaar vervoer kan daar een bijdrage aan leveren en veel menselijk leed voorkomen. Bovendien zijn ook de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen hoog. Over 2020 kostten ongelukken op de weg de samenleving naar schatting 27 miljard euro, vergelijkbaar met 3,3 procent van het bruto binnenlands product.²⁴

DE TREIN ALS ALTERNATIEF VOOR HET VLIEGTUIG

Een klein aantal veelvliegers is verantwoordelijk voor een zeer groot deel van de kortere vluchten. In coronatijd kromp de luchtvaart sterk, maar inmiddels nemen de wachtrijen op de vliegvelden weer snel toe. Het aantal korte vluchten kan drastisch teruggedrongen worden door juist de zakelijke reizigers uit het vliegtuig te houden nu ze (digitale) vergaderalternatieven hebben gevonden. De SP wil dat er een tarief wordt ingevoerd dat stijgt naarmate mensen vaker vliegen; dan betalen de zakelijke en de toeristische veelvliegers het meest. Er moet een einde komen aan de vrijstellingen die de luchtvaart geniet. Vervuilende kerosine dient eerlijk belast te worden, terwijl internationale treintickets juist goedkoper moeten worden. De opbrengsten vanuit de heffingen in de luchtvaart moeten worden geïnvesteerd in een dekkend, snel en goedkoop Europees spoorwegennetwerk, waardoor de trein het echte alternatief wordt binnen Europa.³⁰

Om dat doel te bereiken is er nog veel werk aan de winkel. Bestemmingen als Berlijn, Londen of Parijs zijn al geruime tijd goed en snel bereikbaar per spoor. Maar voor populaire vakantieoorden als Winterberg, Barcelona of Florence geldt dit nog niet en dus kiezen reizigers al snel voor de auto of het vliegtuig om daar te geraken. Op Europees politiek niveau is anno 2022 veel draagvlak voor het verbeteren van de grensoverschrijdende spoornetwerken en wordt er naarstig gezocht naar investeringsruimte. Het wegnemen van praktische en logistieke belemmeringen, zoals verschillen in ticketsystemen en railinfrastructuur, staat hoog op de agenda van de EU-lidstaten en dat is een goede en noodzakelijk ontwikkeling. Voor de SP is het van belang dat de verschillende staatsdeelnemingen bij het verbeteren van het internationale spoor netwerk collegiaal met elkaar samenwerken in plaats van elkaar te beconcurreren. Het kan nuttig zijn om hiervoor een nieuw overkoepelend orgaan op te tuigen dat onder democratische controle opereert en vervoerders met winstoogmerken buiten de deur houdt.

PASSEN EN METEN OP HET NEDERLANDSE SPOOR

Het Nederlandse spoor netwerk is het drukst bereden van Europa. Steeds vaker vechten goederenwagens en het personenvervoer om voorrang op de rails. Dat is niet alleen onwenselijk voor reizigers die vertraging oplopen, maar het roept ook de vraag op of de voorgenomen groei op het spoor op deze manier haalbaar is. In het Toekomstbeeld OV van de regering wordt uitgegaan van een groei van het goederenvervoer van 41 miljoen ton naar 54 tot 61 miljoen ton in 2030. Ook werd – voor de coronapandemie – een groei van het OV verwacht van 30 procent in 2030 en 40 procent in 2040.³¹ Gaat dat wel allemaal passen?

De Betuwelijn, aangelegd om het wegtransport te ontlasten, kan pas in 2030 haar volledige capaciteit benutten. Tot die tijd neemt de druk van het goederenvervoer op de stedelijk omgeving toe. Naast uitval en vertraging van personentreinen zorgen de zware goederentreinen voor trillingen, geluidsoverlast en schade aan woningen. Het gevaar van transport met giftige stoffen dwars door steden met veel aanwonenden komt daar bovenop. Los van de risico's voor de huidige omwonenden vormen de groeiambities met giftreinen een belemmering voor de broodnodige nieuwbouw langs het spoor.

Onder druk van de havenlobby is opnieuw discussie losgebarsten over de aanleg van een Noordelijke aftakking van de Betuwelijn. Inwoners van de Achterhoek en Twente zijn hier fel op tegen en vrezen de aantasting van het unieke landschap. Ook de SP ziet niets in de aanleg van deze spoorlijn. Verplaatsing van de hinder naar een andere regio vormt geen duurzame en eerlijke oplossing voor het goederentransport over het spoor.

Daarom kiest de SP er voor om zo veel mogelijk in te zetten op de binnenvaart als alternatief voor het goederenvervoer. Bovendien brengt de roep van havenbaronnen om steeds meer goederen per trein door ons land te transporteren ons land weinig. De economische winst komt terecht in de zakken van de industriëlen in Rotterdam en het Ruhrgebied, terwijl de lasten bij de omwonenden van het spoor neerdalen.

De groei van bulkgoederen en gevaarlijke transporten over het spoor moet worden beperkt en het spoortransport moet meer worden gericht op kwalitatief hoogwaardige producten in kleine volumes. De uitbreiding van de Rotterdamse haven mag niet ten koste gaan van de beschikbaarheid van het openbaar vervoer, zeker niet nu de in gang gezette energietransitie de import van fossiele brandstoffen in toenemende mate overbodig zal maken. Dit houdt in dat de overheid verantwoordelijkheid moet nemen en regie moet voeren over de wijze waarop de schaarse capaciteit van onze infrastructuur het beste kan worden benut, want de markt lost dit niet allemaal vanzelf op.

4. OP WEG NAAR GRATIS OV MET HOOGWAARDIGE VOORZIENINGEN

Het Nederlandse openbaar vervoer behoort tot de duurste stelsels van Europa. Eurostat becijferde in 2019 zelfs dat Nederland Europees gezien koploper is.³² De prijzen van het Nederlandse OV liggen volgens Eurostat 32 procent hoger dan het Europese gemiddelde. Ter vergelijking: in buurland België ligt het prijsniveau 'slechts' vier procent hoger dan het Europese gemiddelde.

Nederlanders die op vliegvakantie gaan zijn soms meer geld kwijt aan een treinkaartje naar Schiphol dan aan de vlucht zelf. Een treinretourtje Leeuwarden-Schiphol kost zonder korting zestig euro. In 2019 bleek dat de prijzen van het openbaar vervoer in tien jaar tijd met bijna dertig procent zijn toegenomen. Dat is fors meer dan het gemiddelde van consumentengoederen en -diensten: deze stegen over diezelfde periode namelijk met 18 procent. Met name de BTW-verhoging van Rutte III zorgde voor een snelle stijging van de prijzen in het OV.³³

We hoeven maar een blik over de grens te werpen om te zien hoe het anders kan. Luxemburg heeft sinds 2020 volledig gratis openbaar vervoer. In Duitsland koos de regering recent voor een sterk gereduceerd tarief voor regionale treinen: voor negen euro per maand kunnen reizigers hiermee onbeperkt reizen. Dat ging niet zonder slag of stoot: Het Duitse initiatief bleek dermate populair dat treinen zelfs uitvielen door te hoge reizigers aantallen.³⁴ Maar de maatschappelijke winst die het opleverde was aanzienlijk: er werden 52 miljoen tickets verkocht en de zomeractie van 2022 leverde een sterke besparing van broeikasgasuitstoot op: 1,8 miljoen ton. Dat is evenveel als de uitstoot van 350 duizend huishoudens.³⁵

Oostenrijk introduceerde het populaire 'klimaticket', waarmee reizigers voor een kleine honderd euro per maand onbeperkt met de bus, trein, tram of metro kunnen. In Nederland kost een vergelijkbaar abonnement met meer dan 4000 euro per jaar bijna vier keer zo veel.³⁶ Recent kozen ook Spanje en België voor het goedkoper maken van het OV als oplossing voor het bestrijden van de inflatie en de klimaatcrisis.

De SP wil dat ook in Nederland wordt gestart met landelijke en lokale kortingsacties om reizen met het OV te stimuleren. Het uiteindelijke doel daarbij is het volledig gratis maken van openbaar vervoer. Dat kan niet in een keer. Over hoe snel dit wel haalbaar is bestaat veel discussie. Naar schatting kost het per jaar vier miljard euro om het openbaar vervoer in Nederland volledig gratis te maken. Daar komen nog de kosten bij voor de aanschaf van extra materieel en de inzet van meer personeel.³⁷ Hoe hoog de totale kosten ook zullen zijn, uiteindelijk zijn de financiën een kwestie van politieke keuzes. Maar er komt meer bij kijken.

Ons huidige OV-netwerk is vanwege jarenlange onderinvesteringen niet toegerust op een snelle invoering van volledig gratis OV. Een explosieve groei van het aantal reizigers zou namelijk te veel vergen van de capaciteit van de OV-infrastructuur, het rijdend materieel en bovendien zijn de personeelstekorten en de werkdruk in het OV nu al erg hoog. Op dit moment schaalde de NS de dienstregeling juist af vanwege deze capaciteitsproblemen.

Daarom dient hier met voorrang in te worden geïnvesteerd om gefaseerde invoer van volledig gratis OV mogelijk te maken. De eerste stap naar dit einddoel kan al wel worden ingezet, bijvoorbeeld door de BTW op alle OV-diensten te schrappen en vervoerders voldoende financiële zekerheid te bieden met een volledige vangnetregeling, zodat het snijden in de dienstregeling vanwege onzekere financiën niet meer hoeft en het OV aantrekkelijk blijft.

Gratis stads- en streekvervoer kan al worden ingevoerd voor 65-plussers, kinderen tot twaalf jaar, minima en mensen met een beperking, zodat zij in hun eigen regio al geen belemmering meer hoeven te ervaren om deel te nemen aan de samenleving. Daarna kan het gratis OV per doelgroep, regio of vervoersvorm verder worden uitgebouwd, terwijl er tegelijkertijd structureel wordt geïnvesteerd in de capaciteit om stijgende reizigers aantallen aan te kunnen.

Volledig nieuw is gratis OV in Nederland overigens niet: studenten reizen al decennia met een OV-jaarkaart en veel steden hanteren populaire abonnementen voor gratis of goedkoop vervoer voor ouderen en minima. Wij kunnen hier een nationaal recht voor iedereen van maken

VOORZIENINGENNIVEAU EN REIZIGERSASSISTENTIE

De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer valt of staat niet met alleen de betaalbaarheid ervan. Ook een hoog niveau van service en comfort zijn van belang. Naar schatting twee miljoen mensen kampen met beperkingen die het reizen ernstig belemmeren.³⁸ Juist voor deze doelgroep zou het openbaar vervoer moeten worden ingericht, aangezien zij veelal niet beschikken over alternatieve vervoersmogelijkheden.

Een belangrijke voorziening die nog in veel treinen ontbreekt is de WC. SP-afdelingen voerden jarenlang actie voor toiletvoorzieningen in regionale treinen en op stations.³⁹ Toiletten zijn geen luxe, maar bittere noodzaak en dienen standaard aanwezig te zijn in het OV.

Hoewel de toegankelijkheid van stations en perrons steeds beter wordt, ervaren mindervalide en visueel beperkte reizigers nog steeds veel problemen en worden zij vaak geconfronteerd met uitvallende liften en roltrappen op stations.

Steeds minder OV-medewerkers zijn fysiek aanwezig op stations of in voertuigen om zorg te dragen voor de veiligheid en serviceverlening onderweg. De medewerkers die er wel zijn ervaren een steeds hogere werkdruk en kunnen niet altijd een helpende hand bieden. Toenemende digitalisering van reizigersassistentie maakt dat reizigers afhankelijk worden gemaakt van praatpalen, veiligheidspoortjes en informatie-apps. Die ontwikkeling is niet in het belang van mensen, zeker niet van hen die laaggeletterd zijn of moeilijk overweg kunnen met apps en praatpalen. In 2021 kondigde de NS uit bezuinigingsmotieven een forse verschraling van haar loketten en servicemedewerkers aan.⁴⁰ Deze ontwikkelingen moeten worden gekeerd. De menselijke maat moet weer terug in het OV.

Treinen moeten ook beter worden uitgerust voor reizigers die onderweg willen werken. Treinstellen worden stapsgewijs verbeterd bij de introductie van nieuwe voertuigen, maar voldoen in veel gevallen niet aan de eisen die anno 2022 aan werkplekken worden gesteld.

Minimale vereisten hiervoor zijn goede en gratis wifinetwerken, oplaadpunten voor telefoons en laptops, werkbladen en voldoende prullenbakken. Deze voorzieningen dienen aanwezig te zijn in de hele trein, zonder onderscheid tussen klassen.

In de spits zijn treinen vaak overvol en is een zitplaats met dit soort voorzieningen voor de reiziger überhaupt geen garantie.

Met name in de tweede klas worden mensen gedwongen om te staan, terwijl er in de eerste klas vaak plek genoeg is. Daarom wil de SP dat de tweede klas wordt afgeschaft, zoals in veel regionale treinen reeds bestaande praktijk is. Alle voorzieningen dienen goed en voor iedereen gelijk te zijn, zodat het OV ook aantrekkelijk blijft voor iedereen.

5. BETERE BELONING EN ARBEIDSONMSTANDIGHEDEN VOOR WERKNEMERS

Concurrentie tussen de vervoersbedrijven is niet alleen nadelig voor de reizigers gebleken, maar gaat ook ten koste van het personeel. Vervoerders pogen hun diensten zo goedkoop mogelijk aan te bieden en investeren weinig in hun personeel om hun kosten te drukken. Buschauffeurs ondervinden hiervan dagelijks de gevolgen: er wordt een voortdurend beroep op hen gedaan om hun ritten zo snel mogelijk af te werken. Dat betekent niet alleen dat een chauffeur hard moet rijden om de volgende halte te halen, maar ook dat er geen tijd overblijft voor een praatje met passagiers of het verlenen van service aan reizigers. Even naar de WC gaan of een kop koffie drinken tussen ritten zit er vaak niet in.

Buschauffeurs stakten de afgelopen jaren meerdere keren voor een leefbaar uurloon, volwaardige onregelmatigheidstoelagen en fatsoenlijke pauzes. Zeker in coronatijd is de werkdruk onder chauffeurs enorm toegenomen door het personeelstekort in het streekvervoer. De lonen blijven ver achter bij de inflatie en de hoge werkdruk. Het ziekteverzuim liep in 2021 op tot 25 procent.⁴¹

Zeker in duurere gemeenten is het voor een chauffeur onhaalbaar om een betaalbaar huurhuis te vinden, laat staan er één te kopen. Nieuwe (jongere) collega's zijn hard nodig, maar om die warm te laten lopen voor een beroep als buschauffeur zal het werk eerst aantrekkelijker gemaakt moeten worden door te stoppen met het verstrekken van flexibele contracten tegen lage lonen.

Zowel in het stads- en streekvervoer als in het spoorvervoer is de roep om nieuwe collega's groot. In de zomer van 2022 had alleen de NS al 2.200 vacatures openstaan voor met name (hoofd)conducteurs, machinisten, servicemedewerkers, IT-ers, monteurs en winkelmedewerkers. Door de personeelskrapte ziet NS zich gedwongen om de ritfrequentie op trajecten terug te schroeven met 13 procent. Ook regionale vervoerders verkeren in grote personele problemen en zijn niet in staat om hun dienstregeling overeind te houden.^{42 43}

NS-medewerkers dwongen recent met stakingen een salarisverhoging van negen procent af. En dat was nodig ook. Met een startsalaris van 1.600 euro op basis van 36 uur is het beroep van een beginnende conducteur of machinist bepaald geen vetpot, terwijl juist het rijdend personeel onmisbaar is om Nederland dagelijks te vervoeren. Een bestuurslid bij NS verdient ongeveer het twintigvoudige. Dit zijn twee kanten van dezelfde medaille van marktwerking: lage lonen op de werkvloer enerzijds, topsalarissen voor het bestuur anderzijds. Ook ProRail kent een groot personeelstekort: eind 2021 werd er noodgedwongen in de dienstregeling geschrapt vanwege een tekort aan – voornamelijk – treinverkeersleiders. ProRail zette fors in op werving van nieuwe collega's, vermindering van de werkdruk, vergroting van de opleidingscapaciteit en het uitkeren van toeslagen aan verkeersleiders.⁴⁴

Om het cruciale beroep van OV-medewerker weer aantrekkelijk te maken moet OV-personeel in vaste dienst worden genomen en op termijn net als Rijksambtenaren worden ondergebracht in generieke CAO's, zodat werknemers niet langer tegen elkaar worden uitgespeeld door vervoersbedrijven.

Een leefbaar loon van 15 euro per uur is daarbij het absolute minimum. Voor de korte termijn is een loongolf in de OV-sector een noodzakelijke voorwaarde voor verdere uitbreiding van het openbaar vervoer: bussen, trams, metro's en treinen rijden immers niet vanzelf. Beloon het rijdend personeel: de ware topbestuurders!

6. MAAK OPENBAAR VERVOER WEER PUBLIEK!

De problemen in het openbaar vervoer kunnen niet worden opgelost door commerciële bedrijven in een 'vrije' markt. Dat is wat de afgelopen jaren hebben laten zien. Meer dan twintig jaar geleden werd op last van de Europese Commissie ons openbaar vervoer overgelaten aan de markt. Daarop volgden jaren waarin dochterondernemingen van Duitse, Franse en Italiaanse staatsbedrijven onze bussen zijn gaan rijden en waarin NS werd verzelfstandigd en winst moest uitkeren aan de Staat. Marktpartijen moeten boven alles winst maken, daardoor zullen zij zo efficiënt mogelijk werken en dat is uiteindelijk ook in het belang van de reiziger, zo was destijds de gedachte. Inmiddels kunnen we concluderen dat de marktwerking heeft gefaald: het openbaar vervoer in Nederland is duurder dan ooit.

Het aanbesteden van OV heeft van kortetermijn-denken de norm gemaakt. Steevast leiden aanbestedingen tot onrust. Reizigers vragen zich af wat de gevolgen zijn voor hun vertrouwde dienstregeling en onder medewerkers ontstaat onzekerheid over de nieuwe arbeidsvoorwaarden. Provincies hebben in veel gevallen moeite om hun concessies te slijten: de interesse vanuit vervoersbedrijven richt zich vooral op de rendabele delen van de concessies. Bij de minder rendabele onderdelen is de belangstelling gering en niet zelden moet er door provincies worden overgegaan tot noodconcessies.

De korte termijnen waarvoor (nood)concessies worden uitgeschreven maken dat vervoerders terughoudend zijn om te investeren in hun personeel en in de innovatie en verduurzaming van rijdend materieel. Een verdienmodel voor de langere termijn ontbreekt immers en voor commerciële vervoerders staat altijd de vraag voorop of een investering binnen de gestelde termijn kan worden terugverdiend. Zeker gedurende de pandemie kozen daardoor veel vervoerders voor de vlucht achteruit en probeerden zij hun bedrijfskosten tot een uiterst minimum te beperken.

Op de Nederlandse OV-markt zijn veertien vervoerspartijen actief die gezamenlijk vele dochterondernemingen kennen. Reizigers raken het overzicht kwijt in het woud van aanbieders en hebben overal in het land te maken met andere vervoerders die werken met hun eigen betaalsystemen, informatie-apps, abonnementstarieven, incheckpalen en bedrijfslogo's. Herkenbaarheid en uniformiteit zijn daardoor ver te zoeken en maken het reizen nodeloos ingewikkeld en duur. Ook de belofte dat marktwerking zou leiden tot beter vervoer is niet waargemaakt. Er wordt niet minder geld uitgegeven aan openbaar vervoer en toch zijn de prijzen voor de reiziger fors gestegen. Winsten die vervoerders maken zijn vaak geheim, waardoor jaarlijks ongezien veel belastinggeld wegvloeit naar de directie van buitenlandse staatsbedrijven en hun aandeelhouders. Bij bedrijven die in staatshanden zijn gebleven hoeft daar niet voor gevreesd te worden. De winst van de NS wordt in alle transparantie in de vorm van dividend teruggeven aan de overheid.

De markt faalt, daarom is het tijd om na 20 jaar marktwerking te starten met het weer volledig publiek maken van ons OV, zodat niet alleen de lasten, maar ook de lusten voor de samenleving zijn en wij regie kunnen voeren op de problemen die moeten worden opgelost. Provincies moeten, net als de gemeenten Amsterdam (GVB), Rotterdam (RET) en Den Haag (HTM), hun eigen vervoersbedrijven kunnen oprichten en daar het openbaar vervoer onderhands aan kunnen gunnen. De NS blijft in publieke handen en het streekvervoer moet uiteindelijk in handen van provinciale of gemeentelijke vervoersbedrijven komen. Alleen zo kunnen we ervoor zorgen dat het belang van reizigers en van de werknemers in het OV centraal komt te staan, in plaats van de winsten van bedrijven.

De markt heeft laten zien niet in staat te zijn de hedendaagse uitdagingen aan te pakken, omdat zij bovenal geïnteresseerd is in winst. Laat ze daarom het veld ruimen. Dit zal niet snel mogelijk zijn. Wij zullen niet alleen Nederlandse machthebbers, wetten en regels op onze weg vinden, maar ook Europese. Wij hebben dus nog een lange weg te gaan, maar de vermarkting van ons OV ging ook niet van de ene dag op de andere.

7. DE SP STRIJDT VOOR...

1. Iedere buurt is verbonden met het OV en heeft op zijn minst een busvoorziening, ongeacht de plaats waar je woont.
2. Betaalbare mobiliteit wordt een basisrecht. De overheid gaat dit garanderen en stelt hierover bindende doelstellingen op. Ook mensen die slecht ter been zijn en niet beschikken over een auto of rijbewijs kunnen zich overal in Nederland verplaatsen met het openbaar vervoer. Toegankelijkheid van openbaar vervoer wordt gegarandeerd voor iedereen.
3. Er komt een wettelijk maximum van 500 meter voor de afstand van elk huis tot de dichtstbijzijnde OV-opstapplaats. Alleen in uitzonderlijke situaties kan hiervan afgeweken worden met toestemming van de gemeente of provincie. Zorginstellingen, overheidsgebouwen en onderwijsvoorzieningen zijn standaard voorzien van een OV-halte voor de deur. Op locaties waar dit ruimtelijk niet past wordt de afstand maximaal 200 meter.
4. Er komt een OV-inhaalslag voor de regio. Publieke investeringen in infrastructuur worden met voorrang toegekend aan regio's en volkswijken waar de afgelopen jaren veel voorzieningen zijn verdwenen.
5. Vervoersbedrijven worden verplicht om hun maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen en alle woonkernen in hun vervoersgebied te bedienen. Bedrijven die dit niet doen worden beboet en uitgesloten van toekomstige opdrachten. Waar marktpartijen falen in deze verantwoordelijkheid, worden gemeenten en provincies door het Rijk in staat gesteld publieke vervoerders op te richten die wel aan de maatschappelijke behoefte kunnen voldoen.
6. Zo lang het OV niet op orde is in alle regio's, wordt er geen rekeningrijden ingevoerd.
7. Gemeenten, provincies en vervoerders worden verplicht om bewoners te raadplegen bij voorgenomen veranderingen in de dienstregeling. De uitslag van de raadpleging wordt bindend.
8. Het aandeel van het OV in de afgelegde reizigerskilometers wordt minimaal verdubbeld tot 2050.
9. Alle OV-voertuigen worden emissievrij. Subsidies voor verduurzaming van mobiliteit worden met voorrang toegekend aan de OV-sector.
10. Het personenvervoer krijgt bij de verdeling van spoorwegcapaciteit prioriteit boven het goederentransport.
11. We geven ruim baan aan de binnenvaart om het goederentransport te verzorgen. Daartoe dient er fors te worden geïnvesteerd in het vaarwegennetwerk en voorzieningen voor de binnenvaartschippers.
12. Groeiambities van de Rotterdamse haven mogen niet ten koste gaan van de leefbaarheid en het woongenot rondom bestaande spoortrajecten. Er komen geen nieuwe goederenspoorlijnen. Transporten met fossiele brandstoffen en gevaarlijke ladingen worden uitgebannen.
13. Met het bedrijfsleven en grote werkgevers worden afspraken gemaakt over thuiswerken en digitaal vergaderen. Daarmee wordt de verkeersdrukke verminderd en beter gespreid.
14. Voor reisafstanden tot 700 kilometer wordt het treinvervoer de norm. Veelvliegers en transferpassagiers worden extra belast. Met de opbrengsten daarvan verbeteren we het grensoverschrijdende treinverkeer.
15. Nederland krijgt op termijn volledig gratis OV. De eerste stap hiertoe zetten we door de BTW op alle OV-tickets af te schaffen en gratis stads- en streekvervoer in te voeren voor 65-plussers, kinderen tot twaalf jaar en mensen met een beperking.
16. De personele en infrastructurele capaciteit van het OV wordt vergroot zodat de te verwachten reizigersgroei kan plaatsvinden.

17. Alle treinen worden uitgerust met toiletten en beschikken over moderne (werk)voorzieningen. Stations en OV-haltes worden 100 procent toegankelijk voor mindervaliden en mensen met een beperking. De tweede klasse in de trein wordt afgeschaft.
18. Dienstverlening aan de reiziger blijft in fysieke vorm bestaan. Digitale hulpverlening is een wenselijke aanvulling daarop, maar geen vervanging hiervan.
19. Vaste dienstverbanden worden de norm voor OV-medewerkers, flexibele contracten worden verboden voor structurele werkzaamheden. Rij- en pauzetijden worden bewaakt zodat bestuurders veilig hun werk kunnen doen en het ziekteverzuim wordt teruggedrongen.
20. In de OV-sector wordt een minimumloon van 15 euro per uur verplicht. De koopkracht van medewerkers groeit minimaal mee met de inflatie.
21. OV-medewerkers komen op termijn in vaste dienst van publieke vervoersbedrijven zonder winstoogmerk.
22. Het vaste salaris van bestuurders in de OV-sector wordt gemaximeerd op het niveau van de minister-president. Bonussen worden verboden.
23. Het hoofdrailnet wordt gegund aan NS en niet steeds verder opgeknipt. Ook regionale treinverbindingen komen hier in de toekomst weer onder te vallen.
24. NS en ProRail worden weer samengevoegd tot een publiek bedrijf, zodat de dienstverlening kan worden verbeterd.
25. Dividenduitkeringen in de OV-sector worden verboden. Winsten die worden geboekt verdwijnen niet in de zakken van aandeelhouders, maar worden geïnvesteerd in verdere uitbreiding van de OV-infrastructuur, voldoende OV-medewerkers, betaalbare ticketprijzen en nieuw rijdend materieel.

VOETNOTEN

- ¹ CBS (2018), Ruim kwart huishoudens heeft geen motorvoertuig.
- ² Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2022), De maatschappelijke effecten van het wijdverbreide autobezit in Nederland.
- ³ CBS (2021), Klimaatverandering en energietransitie: opvattingen en gedrag van Nederlanders in 2020.
- ⁴ Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (2018), Actieprogramma Eén tegen eenzaamheid.
- ⁵ Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (2021), Toekomstbeeld OV.
- ⁶ CBS, Hoeveel wordt er met het openbaar vervoer gereisd?
- ⁷ CROW (2019), Staat van het regionale openbaar vervoer 2018.
- ⁸ Bastiaanssen (2012), Vervoersarmoede in Rotterdam-Zuid.
- ⁹ Binnenlands bestuur (2022), Mensen buiten steden vaker afhankelijk van auto.
- ¹⁰ I&O research (2019), Kilometerbeprijzing? Ja, maar onder voorwaarden.
- ¹¹ CBS, Afstand tot het station en autobezit per gemeente.
- ¹² Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018), Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?
- ¹³ SP Zeeland (2021), Openbaar vervoer, juist voor iedereen.
- ¹⁴ Statenfractie SP Groningen (2011), Groeten uit bereikbaar Groningen.
- ¹⁵ Platform 31 (2019), Bereikbaar landelijk gebied voor bewoners van platteland én stad.
- ¹⁶ OVPRO (2013), Steeds meer burgerinitiatieven door verschraving OV.
- ¹⁷ Trouw (2020), Dorpen zijn de dupe van accent op drukke buslijnen.
- ¹⁸ Kampioen (2022), 'Busje komt niet'.
- ¹⁹ Treinreiziger.nl (2021), NS telt voor het eerst half miljoen reizigers per dag.
- ²⁰ CBS, Hoeveel reizen inwoners van Nederland en hoe?
- ²¹ CROW (2021), CO₂ uitstoot verkeer.
- ²² CBS (2019), De groei van het Nederlandse personenautopark.
- ²³ Milieu Centraal, CO₂ uitstoot fiets, OV en auto.
- ²⁴ CROW (2018), CO₂ footprint per reizigerskilometer.
- ²⁵ Fleet & Mobility (2016), Filerijden slechter dan 130 km/u.
- ²⁶ Rijkswaterstaat (2021), Rapportage Rijkswegennet.
- ²⁷ RTL-nieuws (2018), Files kosten 1,3 miljard euro: dit zijn de duurste trajecten.
- ²⁸ Planbureau voor de Leefomgeving (2021), Thuiswerken en de gevolgen voor wonen, werken en mobiliteit.
- ²⁹ SWOV (2022), Factsheet Kosten van verkeersongevallen.
- ³⁰ SP (2020), Een rood antwoord op de Europese Green Deal.
- ³¹ Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (2019), Contouren Toekomstbeeld OV 2040.
- ³² BNR (2019), Nederlandse openbaar vervoer duurste van Europa.
- ³³ CBS (2019), Prijzen openbaar vervoer stijgen sterker dan autokosten.
- ³⁴ Treinreiziger.nl (2022), Duitse treinen overvol door 9 euro ticket.
- ³⁵ Change Inc. (2022), Goedkoop openbaar vervoer in Duitsland zorgt voor forse daling uitstoot.
- ³⁶ NOS (2021), Goedkoop 'klimaatabonnement' openbaar vervoer Oostenrijk populair.
- ³⁷ NOS (2022), Gaat ook Nederland experimenteren met goedkope treinen?
- ³⁸ Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat et al. (2022), Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032.
- ³⁹ SP Gelderland (2019), SP wil toiletten in alle regionale treinen.
- ⁴⁰ Algemeen Dagblad (2020), NS schrapt 341 banen; station zonder personeel wordt de norm.
- ⁴¹ FNV (2022), Acties streekvervoer onvermijdelijk; werkgevers weigeren in te gaan op eisen.
- ⁴² RTV Noord (2022), Al vierduizend ritten van Arriva uitgevallen dit jaar door personeelstekort.
- ⁴³ NOS (2022), Vakbond: uitval Arriva-treinen niet alleen door ziekte, personeel gaat naar NS.
- ⁴⁴ Volkskrant (2021), Structureel tekort aan verkeersleiders leidt opnieuw tot treinuitval.