

1. Uitsplitsing en onderbouwing van het bedrag van € 1,09 miljard

Deel A: voorkomen van achteruitgang:

1. Correctie derving studentenreisproduct (SOV-Dossier)	€ 220 miljoen/jaar
2. Correctie SPUK-korting BDU	€ 110 miljoen/jaar
3. Correctie ontoereikende indexatie	€ 140 miljoen/jaar
4. Structurele compensatie NS voorkomen tariefstijging 2024	€ 120 miljoen/jaar
<i>Totaal:</i>	€ 590 miljoen/ jaar

Deel B: Doorontwikkeling, faciliteren van maatschappelijke opgaven:

5. Woning/banen/inwonersgroei bijhouden	€ 150 miljoen/jaar
6. Behoud en versterking doorstroming en betrouwbaarheid OV	€ 150 miljoen/ jaar
7. Aanvullende taken sociale veiligheid openbaar vervoer	€ 50 miljoen/ jaar
8. Verbetering toegankelijkheid en inclusiviteit OV	€ 50 miljoen/ jaar
9. Uitrol landelijk dekkend netwerk Publieke Mobiliteit	€ 50 miljoen/ jaar
10. Verbetering betaalbaarheid, minder vervoersarmoede	€ 50 miljoen/jaar
<i>Totaal:</i>	€ 500 miljoen/ jaar

Totaal: € 1,09 miljard jaarlijks nodig voor de exploitatie van het openbaar vervoer

2. Concrete bestedingsdoelen van bedrag van ruim € 1 miljard

Deel A: voorkomen van achteruitgang:

1. Correctie derving studentenreisproduct (SOV-Dossier)

€ 220 miljoen/jaar

De gelden die vanuit het ministerie van OCW uitgekeerd worden aan vervoerders zijn gebaseerd op het aantal studenten dat door vervoerders wordt vervoerd. Omdat het aantal studenten in het OV is afgenomen, krijgen vervoerders fors minder inkomsten. Deze inkomsten zijn echter nodig om openbaar vervoer te kunnen aanbieden. De motie-Krul (voor 2024) en het amendement-Grinwis (voor 2026 en 2027) voorzien in een tijdelijke oplossing, maar daarmee is er nog geen structureel evenwicht. Om te voorkomen dat de lagere SOV-bijdrage vanuit het Rijk leidt tot een vershraling van het OV-aanbod, is structurele compensatie nodig en is het wenselijk om daarmee de rijksbijdrage voor het studentenvervoer minder afhankelijk te maken van schommelingen in studentenaantallen en reisgedrag. Na uitvoering van het amendement-Grinwis (dat betrekking heeft op de jaren 2026 en 2027) is daarom vanaf 2028 een jaarlijkse structurele correctie van 220 miljoen euro nodig.

2. Correctie SPUK-korting op BDU

€ 110 miljoen/jaar

In het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof was opgenomen dat de BDU (het geld dat de vervoerregio's krijgen voor hun OV- en verkeertaken) met 10% wordt gekort. Dit is een administratieve fout waarvoor een tijdelijke oplossing is bedacht waarbij het Rijk de korting voor 2026 volledig terugdraait en in 2027 1/3^e van het bedrag vergoedt. Maar vanaf 2028 staat deze korting van €110 miljoen nog steeds volledig ingeboekt op de rijksbegroting en komt deze dus ten laste van de MRDH en VRA, en gaat daarmee ten koste van het stads- en streekvervoer in de regio's Rotterdam-Den Haag en Amsterdam. Uit eerdere analyses blijkt dat de SPUK-korting leidt tot een forse afname van het vervoeraanbod in combinatie met stevige prijsverhogingen voor reizigers in de vervoerregio's. Deze administratieve fout dient structureel gecompenseerd te worden.

3. Correctie ontoereikende indexatie

€ 140 miljoen/jaar

In de afgelopen jaren bewoog het Provinciefonds gemiddeld genomen mee met de kostprijsontwikkeling in de OV-sector. Dat biedt echter geen zekerheid voor de toekomst. We willen daarom de afspraak maken dat de vergoeding die het Rijk geeft voor het openbaar vervoer, structureel meebeweegt met de kostprijsontwikkeling in de OV-sector. Dit geldt niet alleen voor de provincies, maar ook voor de vervoerregio's. Voor de BDU van de vervoerregio's geldt dat al jarenlang de indexatie van de BDU minder is dan de kostenstijgingen van personeel, energie, materiaal etc. De facto betekent dit in de praktijk een bezuiniging op de BDU, waardoor de vervoerregio's steeds minder geld kunnen besteden aan OV. In de komende jaren wordt een deel van de BDU slechts 50% geïndexeerd, wat een structureel effect heeft. Uit een analyse van Hypercube van 2024 blijkt dat het tekort in 2023 was opgelopen tot € 100 miljoen per jaar. Die lijn doortrekkend, is het tekort in 2026 inmiddels € 130 miljoen per jaar. Het effect van de 50% indexatie vanaf 2025 is ongeveer € 10 miljoen per jaar. Om de onvoldoende indexatie BDU te corrigeren, is daarom in de toekomst € 140 miljoen per jaar nodig. Dit nog los van de tekorten die in de afgelopen jaren zijn opgelopen én het feit dat de BDU momenteel niet meebeweegt met de ontwikkelingen in de vervoerregio's, zoals uitbreiding van het inwoneraantal (zie ook punt 6).

4. Structurele tariefcompensatie NS voorkomen tariefstijging 2024

€ 120 miljoen/jaar

Terwijl het regionaal OV een structurele compensatie kreeg om de hoge tariefstijging van 2024 (11,7%) te voorkomen, kreeg NS slechts een eenmalige compensatie. Vanwege een gebrek aan structurele compensatie zijn in 2025 en worden in 2026 de treinkaartjes extra verhoogd, aanvullend op de reguliere jaarlijkse indexatie van de treinkaartjes. Om deze extra tariefverhoging terug te kunnen draaien, is een structurele bijdrage van € 120 miljoen nodig.

Deel B: Doorontwikkeling, faciliteren van maatschappelijke opgaven:

5. Woning/banen/inwonersgroei bijhouden:

€ 150 miljoen/jaar

De bevolkingstoename en economische groei leiden tot meer mobiliteit, die vooral moet worden opgevangen met ruime-efficiënte vervoersvormen. Dat betekent dat een meer dan evenredig aandeel van het OV nodig is voor het faciliteren van vervoergroei. Om dit mogelijk te maken, dient de exploitatiebijdrage structureel mee te bewegen met de verwachte groei. Daarbij is van belang dat al aan de voorkant wordt geïnvesteerd in de beschikbaarheid van goed openbaar vervoer, zodat woningen en werkplekken vanaf dag 1 goed bereikbaar zijn: “De eerste paal is een haltepaal”. Is er niet tijdig openbaar vervoer beschikbaar, dan worden mensen gedwongen andere mobiliteitskeuzes te maken en is het heel moeilijk om een eenmaal aangewend mobiliteitsgedrag later aan te passen. Alleen bij tijdige investeringen kan OV dus een rol spelen in het beheersen van files en parkeerdruk en het sluitend krijgen van de business case van woningbouwprojecten.

Uitgaande van de gemiddelde kostendekkingsgraad van het OV, de verwachte groei van het aantal woningen, en de aanname dat het aandeel van het OV om groei op te vangen twee maal zo groot moet zijn als het huidige OV-aandeel in de totale mobiliteit (‘modal-split’), is € 150 miljoen per jaar nodig om de woningbouwopgave te faciliteren en tijdig de verwachte vervoergroei op te vangen.

6. Behoud en versterking doorstroming en betrouwbaarheid regionaal OV

€ 150 miljoen/jaar

Het Nederlandse rijksbeleid richt zich op het verlagen van de standaard maximumsnelheid in de bebouwde kom naar 30 km/u, omdat dit veiliger, stiller en leefbaarder is. In combinatie met toenemende verkeersdruk betekent dit echter dat de doorstroming en de betrouwbaarheid van het regionaal OV verder onder druk staat. Het OV wordt hierdoor minder aantrekkelijk voor reizigers. Ook betekent het een vershraling van het OV; immers als het langer duurt om een busrit te rijden en een rit rijden dus meer geld kost, kunnen voor hetzelfde budget minder ritten worden gereden.

Om te zorgen dat het OV een betrouwbare en aantrekkelijke vervoersvorm blijft, pleiten we voor een fonds voor regionale OV-doorstroming. Deze middelen zijn ook nodig voor investeringen in OV-knooppunten, P+R-voorzieningen en OV-doorstroming/ -haltering op rijkswegen (BRT).

Het benodigde bedrag van € 150 miljoen per jaar is gebaseerd op eerdere ervaringen in Groningen-Drenthe, geëxtrapoleerd voor geheel Nederland.

7. Aanvullende taken sociale veiligheid openbaar vervoer

€ 50 miljoen/jaar

Het OV ziet zich gesteld voor diverse opgaven op het gebied van sociale veiligheid. Verharding van de samenleving, een toename van verward gedrag en geweldsincidenten, in combinatie met een herziening van het BOA-stelsel waarbij OV-bedrijven meer taken en verantwoordelijkheden krijgen, vraagt om een bijbehorende extra inzet van rijksmiddelen. Ook blijkt uit recent onderzoek dat vooral vrouwen onveiligheid in het OV ervaren of verwachten, en daarom vaker bij voorbaat afhaken. Om dit te veranderen, dienen extra maatregelen genomen te worden wat betreft verbetering van de veiligheidsbeleving, inclusief

aanpassingen in de inrichting van de openbare ruimte.

Het genoemde jaarlijkse bedrag van € 50 miljoen is als volgt onderbouwd:

- Herziening BOA-stelsel, aanvullende taken en verantwoordelijkheden: € 15 mln.;
- Opvangen gevolgen verharding, verwarde personen, AZC's etc.: € 20 mln.;
- Gelijkwaardige aandacht NS en regionaal OV: maatregelen NS ook voor stad en streek: €10 mln.;
- Onderzoek en maatregelen verbetering veiligheidsgevoel niet-OV-reiziger: € 3 mln.;
- Onderzoek en kennisbank inrichting openbare ruimte OV-domein: € 2 mln.

8. Verbetering toegankelijkheid en inclusiviteit OV

€ 50 miljoen/jaar

Hoewel in de afgelopen periode een flinke slag gemaakt is wat betreft de verbetering van de toegankelijkheid, bijvoorbeeld lagevloermaterieel met rolstoelplaatsen, is de toegankelijkheid van het OV toch nog niet optimaal. Het voertuig kan dan wel geschikt zijn, maar als de toeleidende infrastructuur en de halte dat nog niet (overal) is, is dat voor groepen reizigers toch een belemmering om het OV te kunnen gebruiken. Uit een studie van AEF uit september 2023 blijkt dat bijna € 800 miljoen nodig is om de toegankelijkheid te krijgen op het niveau dat is beoogd in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid dat het Rijk in 2022 heeft gesloten met regio's en vervoerbedrijven. Met een jaarlijkse bijdrage van € 50 miljoen is een gefaseerde realisatie mogelijk en kan het toegankelijkheidsdoel in iets minder dan 20 jaar bereikt worden.

9. Uitrol landelijk dekkend netwerk Publieke Mobiliteit

€ 50 miljoen/jaar

Elke regio telt. Om dat concreet te maken, willen we werken aan een landelijk dekkend netwerk van Publieke Mobiliteit. Dat kan een gewone lijnbus zijn, maar ook vraagafhankelijke vervoersvormen die zorgen dat overal in Nederland mensen hun werk, school of andere voorzieningen kunnen bereiken, ook als ze geen eigen auto hebben. Een slimme combinatie en integratie van bestaande systemen helpt om dit te bereiken, maar is niet toereikend om de gehele ambitie te realiseren. Daarvoor zijn ook structureel extra middelen nodig. Niet alleen om extra vervoeraanbod te leveren, maar ook om een landelijk publieke mobiliteitssysteem te maken. Denk aan betaalsystemen, planning- en boekingssystemen, open standaarden. Als het publieke mobiliteitssysteem succesvol uitgerold wordt en extra reizigers trekt, is extra geld nodig om de betaalbaarheid voor reizigers te waarborgen en te voorkomen dat het systeem aan zijn eigen succes ten onder gaat.

Om een start te maken met de uitrol van een landelijk dekkend netwerk met voldoende kwaliteit en betaalbaarheid voor de gebruiker, is een bedrag van circa € 50 miljoen per jaar nodig.

10. Verbetering betaalbaarheid OV, minder vervoersarmoede

€ 50 miljoen/jaar

De gestegen kosten van vervoer, ook van openbaar vervoer, brengt bepaalde groepen burgers in de problemen. Met name voor minima, werkenden met een laag inkomen en gezinnen is de betaalbaarheid van hun mobiliteit een knelpunt. Een speciaal reisproduct voor minima is een goed middel tegen vervoersarmoede. Ook kunnen speciale arrangementen worden ontwikkeld voor werkenden met een laag inkomen en voor gezinnen. Dit kan alleen maar ontwikkeld worden als het Rijk bereid is hierin structureel te investeren. Afhankelijk van de mate waarin deze groepen reizigers gebruik mogen maken van goedkoper openbaar vervoer, is jaarlijks ongeveer € 50 miljoen nodig.