

Burgerinitiatief

Publiek, Toegankelijk en

Gratis OV

Ons voorstel voor een fundamentele hervorming van het Nederlandse openbaar vervoer

Indieners: Renske Wienen en Kim van Eekelen

1. Introductie

Dit burgerinitiatief roept de Tweede Kamer op om het openbaar vervoer (OV) in Nederland fundamenteel te hervormen. Het huidige OV-systeem kampt met ernstige problemen op het gebied van toegankelijkheid, betaalbaarheid en kwaliteit. Veel mensen zijn afhankelijk van betrouwbaar en betaalbaar OV om deel te zijn van hun maatschappij: ze reizen naar werk, school, familie, maken schoon in de kerk of zoeken hun vader op voor de mantelzorg. OV verbindt ons. Maar de normale Nederlander is genoodzaakt een auto aan te schaffen om thuis te blijven omdat het OV onbetaalbaar wordt, of omdat de regionale buslijn is weggefallen. Zowel in de regio als in de randstad raakt een essentiële publieke dienst uit het zicht van veel burgers.

Het OV bevindt zich in een negatieve spiraal van bezuinigingen, vershraling, onbetrouwbaarheid en slechte werkomstandigheden. Tegelijk slibben de wegen dicht, staan er ondanks de brede snelwegen lange files, en heeft Nederland de opgave om haar uitstoot flink terug te draaien. Dit is het moment voor de Nederlandse politiek om in te grijpen, te kiezen voor de bestaanszekerheid van zowel de burgers als het OV waar we zo trots op zijn.

Wij, en duizenden burgers met ons, stellen voor het OV weer volledig in publieke handen te brengen, en vanuit daar de stappen te zetten om de toegankelijkheid flink te verbeteren en reizen met het OV gratis te maken. Deze hervormingen zijn noodzakelijk om het OV weer echt openbaar te maken en een cruciale rol te laten spelen in een duurzame en eerlijke samenleving.

2. Publiek OV

Het OV is een fundamenteel onderdeel van onze samenleving. Echter, de huidige situatie waarin burgers van Groningen tot Limburg afhankelijk zijn van de grillen van investeerders om op hun werk te komen, roept de vraag op wat er nog overblijft van het begrip "openbaar" vervoer. We doen een oproep om het Nederlandse OV te democratiseren en nationaliseren en in te zetten op publiek-publieke partnerschappen.

2a. Kernproblemen en Analyse

i. Inspraak en Verantwoordelijkheid

Hoewel de Nederlandse Staat de hoofdaandeelhouder is van de Nederlandse Spoorwegen (NS), blijft het een zelfstandig bedrijf. Zowel op landelijk niveau als lokaal bestaat er spanning tussen de overheid en de OV-aanbieder. Als de NS verlies draait, zoals in coronatijd, krijgt ze van de overheid een boete¹. Als de regionale buslijn een 'verlieslijdende' lijn overeind houdt tijdens corona, heeft de provincie geen geld om bij te springen en dreigt de lijn te verdwijnen². Alle losse aanbieders in de regio, met beperkt budget en eigen aandeelhouders, hebben er geen baat bij om op elkaars dienstregeling aan te sluiten en lijnen te behouden.

Voor een Amerikaanse private-equity belegger zoals Squared Capital³ is inspraak van omliggende diensten, reizigers en werknemers in relatie tot Arriva-treinen niet relevant. Sterker nog: het is vaak niet rendabel en dus een doorn in het oog. De beslissing om lijnen en haltes te behouden is grotendeels afhankelijk van hun winstgevendheid. Overheden hebben hier weinig tot geen inspraak op. Deze onderlinge concurrentie en de dominantie van winstdenken maken het OV een steeds exclusievere dienst. Deze gefragmenteerde aanpak leidt tot onduidelijkheid over de verantwoordelijkheden en veroorzaakt een gebrek aan stroomlijning tussen de verschillende bestuurslagen. Ook wordt de inspraak van lokale en landelijke overheid flink beperkt.

ii. Beperkte inspraak van gebruikers en werknemers

Reizigers, werknemers en bewoners hebben in Nederland weinig tot geen inspraak over het OV. Directe inspraak is, los van een enquête hier en daar, uit den boze. Ook gekozen bestuur heeft in veel gemeenten weinig besluitvormende macht: als de aanbesteder eenmaal is gekozen, heeft zij alle ruimte om haar diensten in te richten zoals zij zelf rendabel acht.

¹ <https://nos.nl/artikel/2477915-ns-krijgt-boete-van-1-5-miljoen-euro-voor-slechte-prestatie-in-2022>

²

<https://www.rtvoost.nl/nieuws/2110883/kwart-lijnen-dreigt-te-verdwijnen-provinciebestuurders-op-de-br es-om-ov-bedrijven-langer-te-steunen>

³

<https://www.mobiliteit.nl/ov/2024/06/04/arriva-definitief-in-handen-amerikaanse-private-equitybelegger>

Verslechterde arbeidsomstandigheden hebben in 2023 al meermaals geleid tot verschillende stakingen⁴. Daarnaast vallen reizigers buiten de boot als het gaat om het maken van beslissingen. Hun lijn valt weg, maar reizigers worden niet gezien als ‘aandeelhouder’ in deze beslissing, terwijl ze wel belanghebbende zijn.

iii. Gevolgen van privatisering en marktwerking

Gedwongen kiezen voor de goedkoopste aanbieder

De provincies beheren de concessies voor het regionale OV via aanbestedingsbeleid, met financiering van het Rijk. Deze financiering is niet toereikend. Vanwege het gebrek aan inspraak uit de regio, achteruithollende financiering voor gemeenten en provincies, zijn lokale overheden gedwongen om te kiezen voor de goedkoopste aanbieder en voor de ‘meest rendabele’ lijnen. Dit gaat voorbij aan het punt van OV: men van A naar B vervoeren. Daarnaast moet die goedkope aanbieder ergens bezuinigen om dit aanbod te kunnen doen, zoals op goede arbeidsvoorwaarden, betrouwbaar materieel en genoeg arbeidskrachten.

De negatieve spiraal

Wanneer haltes en lijnen verdwijnen, droogt de investeringsstroom op, worden regio's en buitenwijken slechter bereikbaar, en nemen meer mensen de auto. Wanneer de vervoerder haar prijzen weer verhoogt, krimpt de groep potentiële reizigers opnieuw. Dit leidt tot een negatieve spiraal waarbij nog meer haltes en lijnen verdwijnen, of de kosten weer moeten stijgen. Het resultaat is een steeds minder fijnmazig, bereikbaar en betaalbaar OV, wat de leefbaarheid en economische ontwikkeling van de regio's ondermijnt.

Vervoersarmoede

Onderzoek van TNO wijst uit dat 98% van de accijnsverlaging *niet* bij kwetsbare huishoudens terecht komt⁵. Bij deze groepen, die hun auto in de toekomst zullen moeten wegdoen, of nu al geen auto kunnen betalen, is er sprake van vervoersarmoede: *dat betekent dat zij het risico lopen bepaalde banen, voorzieningen en sociale relaties niet meer te kunnen bereiken vanwege te hoge vervoerskosten* (TNO). Ondertussen rijden lege bussen en treinen rond, die de potentie hebben om mantelzorgers, vrijwilligers, ouderen en werkenden te kunnen vervoeren. Maar vanwege de onregelmatige tijden, de onbetaalbaarheid en het gebrek aan inspraak, blijven deze bussen en treinen leeg. De vervoersarmoede, zowel voor de reiziger als de aanbieder, kan doorbroken worden wanneer vraag en aanbod, portemonnee en prijs weer op elkaar aansluiten.

⁴ <https://nos.nl/artikel/2462686-regionaal-ov-staakt-vanaf-vandaag-wij-willen-het-liever-ook-niet>

⁵ <https://www.tno.nl/nl/newsroom/2024/02/huishoudens-met-brandstofauto-kwetsbaar/>

2b. Voorstel

We stellen voor het OV weer in publieke handen te brengen. Dit leidt tot efficiëntere dienstregeling, betere arbeidsvoorwaarden en OV-diensten die door iedereen gebruikt kunnen worden.

i. Nationalisering van het OV

We pleiten voor volledige nationalisering van het OV-systeem. Net zoals onze fietspaden, riolering en brandweer is de dienst weer in publieke handen, en wordt ze uitgevoerd via publiek-publieke partnerschappen. Dit betekent dat alle OV-diensten, inclusief trein, bus, tram en metro, maar ook stations onder beheer van bijvoorbeeld ProRail, weer de directe verantwoordelijkheid van landelijke of lokale overheid zijn.

ii. Landelijk bekostigen, lokaal uitbouwen

Landelijk wordt de financiering en subsidiëring van het OV bekostigd, waardoor ook juist in minder dichtbevolkte regio's het OV weer kan floreren. Lokaal wordt het OV netwerk weer uitgebouwd. De OV-diensten zijn niet meer met elkaar in concurrentie. Een cruciaal gevolg is het opnieuw integreren van het spoorwegnet en het treinvervoer. Dit zal leiden tot een landelijk en lokaal efficiënter systeem waarbij de coördinatie tussen infrastructuur en dienstverlening geoptimaliseerd wordt. Deze stap is cruciaal om de huidige versnippering tegen te gaan en een geïntegreerd, efficiënt systeem te creëren.

iii. Democratisering van het OV

Publiek OV betekent ook democratiseren op de werkvloer. Dit betekent dat vakbonden en werknemers centraal staan in beslissingen over de werkvloer en de reiservaring. Deze structuur stelt werknemers in staat om zelf aan te geven wat mogelijk is en verbetert de werkomstandigheden en de dienstverlening.

Naast werknemers weten reizigers goed waar een mobiliteitsdienst kan verbeteren. Zij kennen ook de aansluitingen tussen verschillende diensten, zoals de pond en de bus of de trein en de metro. Hun inspraak is dus onmisbaar. Door hun inspraak vervolgens te verwerken door vervoersdeskundigen- en economen, wordt efficiëntie bewaakt.

iv. Betrokkenheid van belangengroepen

Reizigers en werknemers worden ondersteund in grotere opgaven door het maatschappelijk middenveld, die de vervoerders adviseren en meenemen in hun belangen. Bewonersorganisaties uit de regio, werkgevers, milieugroepen, feministische verenigingen, religieuze organisaties en mensen met een beperking praten in ons nieuwe OV systeem mee over hun observaties, wensen en eisen. Ze krijgen lokaal en landelijk inspraak. Op deze wijze

kunnen we bewegen naar de reis veiliger maken voor vrouwen, vergroening van het netwerk en toegankelijke reizen. Dit leidt tot OV dat voor iedereen werkt, en dus ook door zoveel mogelijk mensen wordt benut.

2c. Voorbeelden van publiek OV

Er zijn inspirerende voorbeelden van publiek OV wereldwijd, en ook lokaal. In Zürich hebben bewoners elke twee jaar inspraak over het OV in hun wijk, waarna hun input wordt uitgewerkt door vervoerseconomen. Dit leidt tot een uitzonderlijk hoge tevredenheid over en intensief gebruik van het lokale OV⁶. Maar ook in Nederland is de samenwerking tussen de RET en de Rotterdamse gemeenteraad een voorbeeld: de RET is verantwoordelijk voor zowel de infrastructuur, de reis en de voertuigen. Hierdoor kan een integrale taak zoals verduurzaming samen besloten en uitgevoerd worden. Uit de Public Futures database⁷ blijkt dat 86 overheden inmiddels gefaalde OV-privatiseringen hebben teruggedraaid of nieuwe publieke vervoersbedrijven hebben opgericht. De gemene deler is de politieke wil om van OV weer een landelijke kerntaak te maken.

6

<https://mayorsofeurope.eu/reports-analyses/residents-of-zurich-and-vienna-are-the-most-satisfied-ones-with-public-transport/>

⁷ <https://publicfutures.org/en/cases/>

3. Toegankelijkheid

Toegankelijkheid is voor bedrijven met winstoogmerk geen prioriteit. Het kost geld om een dienst beschikbaar te maken voor zoveel mogelijk mensen. Hierop staan aanbieders van mobiliteitsdiensten op gespannen voet met de lokale en landelijke overheid. De overheid heeft een zorgtaak richting haar burgers, maar personeelstekorten, onbetrouwbaar materiaal en ontoereikende alternatieven maken mobiliteit voor veel mensen met een beperking een hoofdpijndossier.

Als ons vervoer niet toegankelijk is, maakt het niet uit of het gratis en fijnmazig is; het zal nooit echt openbaar zijn. De overheid wil dat mensen participeren in de samenleving, maar het gebrek aan bereikbaarheid is een hoge drempel. Een toegankelijk mobiliteitsplan kan deze drempel flink verlagen.

3a. Kernproblemen en Analyse

i. Ontoegankelijk Vervoer

Het huidige OV is ontoegankelijk voor gehandicapte mensen. In 2019 hadden 2,3 miljoen mensen een matige tot ernstige fysieke beperking⁸. Dat is een grote groep die problemen kunnen ervaren met het OV. Veelvoorkomende problemen zijn liften die regelmatig uitvallen, reisassistentie die vaak tekortschiet, locaties die als toegankelijk worden gemarkeerd maar dat niet zijn, en een gebrek aan personeel om assistentie te bieden.

Naast bekende diensten als de NS-reisassistentie, wordt ondersteuning vaak uitbesteed. Ook dit resulteert in problemen. Zo moet men vaak minstens een uur van tevoren assistentie boeken⁹ en minimaal een kwartier van tevoren op het station aanwezig zijn. Op sommige stations is er geen personeel en is assistentie uitbesteed aan taxichauffeurs. Valys, een taxiservice voor mensen met een beperking, heeft een regeling waardoor ze 1.5 uur te vroeg of te laat mogen komen.

ii. Gebreken in huidig beleidsplan

De staatssecretaris, OV-aanbieders en gedeputeerden ontwikkelden samen het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032¹⁰. Met een coalitie aan belangenorganisaties, legde Ieder(in) met 10 concrete verbeterpunten de basis voor dit akkoord¹¹. Waar we de intenties en welwillendheid van zowel de vervoerders als de overheid

⁸

https://openresearch.amsterdam/image/2021/6/25/annotated_toegankelijkheid_20van_20het_20open_baar_20vervoer_20voor_20mensen_20_2.pdf

⁹ <https://oordelen.mensenrechten.nl/oordeel/2023-26>

¹⁰ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-9e28465282c1aea078a6d0141000728b88ea1671/pdf>

¹¹ <https://iederin.nl/tien-punten-voor-aanpassing-besluit-toegankelijk-ov/>

applaudisseren, zijn er een aantal gebreken. Er is geen tot weinig inspraak van ervaringsdeskundigen over huidige vervoersaanbieders; zelfs het plan van ieder(in) om inspraak te hebben op nieuwe aanbestedingen wordt niet genoemd. Een aantal zaken die voor veel mensen met een beperking relevant zijn, zoals het functioneren van taxibedrijf Valys, worden niet genoemd.

Daarnaast kan aan veel van de afgesproken actiepunten niet worden voldaan: regionale en landelijke aanbieders kampen met een personeelstekort. Reisassistentie kan niet worden aangeboden, als er geen mensen zijn die het uitvoeren. De intenties zijn er, maar een gebrek aan vastgesteld budget en vrijgemaakte capaciteit maakt dat de uitvoering uitzonderlijk onzeker is.

Elk beleidsplan heeft haar gebreken. Maar zowel de monitoring als de evaluatie van dit plan, waar deze gebreken gerespecteerd kunnen worden, neemt niet de stem van mensen met een beperking mee. De partijen, waarvan geen een belangenorganisatie, “spreken elkaar aan op niet nagekomen afspraken” (artikel 19 van het bestuursakkoord). Maar er is geen sprake van evaluatie van de reizigers met een beperking, die juist deze afspraken - inclusief afspraken rondom ervaringsdeskundigheid - zouden moeten informeren.

iii. Waarom toegankelijk OV belangrijk is

Als mensen zich niet kunnen verplaatsen, stopt alles: sociaal leven, werk, en deelname aan de maatschappij. Het College van de Rechten van de Mens concludeerde dat de rechten van mensen met een beperking onder druk staat door het ontoereikende OV¹². Daarnaast is toegankelijk OV belangrijk voor iedereen, niet alleen voor mensen met een beperking. Ook voor mensen met een fiets, kinderwagen, oudere mensen of mensen met een gebroken been. Nu is het niet rendabel om mobiliteitsdiensten voor hen toegankelijk te maken. Maar als we bewegen richting OV zonder winst oogmerk, kan dat wel.

3b. Voorstel

i. Inspraak en uitvoering beleidsakkoord toegankelijkheid OV

We stellen voor om het huidige beleidsakkoord te herzien met de belangengroepen. Het plan voor een volledig toegankelijk OV moet goedkeuring krijgen van een werkgroep voor en door gehandicapte mensen zelf en in de praktijk toetsbaar zijn. Het beleidsakkoord realiseert verbetering wanneer er mensen en middelen beschikbaar zijn om de plannen uit te voeren. Daarom is het publiek maken van het OV essentieel voor de uitvoering.

12

<https://www.mobiliteit.nl/ov/2023/12/05/college-waarschuwt-slecht-toegankelijk-ov-ondermijnt-rechten-van-mensen-met-beperking/>

ii. Voorstellen verbeteringen beleidsakkoord

Belangengroepen hebben verschillende verbeteringen voorgesteld (appendix A). Wij stellen voor dat de staat, OV-aanbieders en belangengroepen met elkaar een concreet plan maken om deze verbeteringen op te nemen in het herziene bestuursakkoord. Het is aan aanbieders om een routekaart te presenteren met hoe zij hier komen en welk budget en personeel zij wanneer inzetten.

Conclusie

Het toegankelijk maken van het OV is geen gunst maar een verplichting. Alleen met volledig toegankelijk openbaar vervoer kunnen we een gelijkwaardige samenleving realiseren, waarin iedereen kan participeren zonder belemmeringen. Dit kan niet met vrijblijvende afspraken, maar wel met doordachte plannen.

4. Gratis OV

Het OV wordt steeds duurder. Spitsheffingen, duurdere kaarten en wegvallende lijnen maken het openbaar vervoer een ontoegankelijke en exclusieve dienst. Hierdoor wordt de auto het primaire vervoersmiddel, ondanks dat deze vervuילend, duur en de oorzaak van verstoppingen op onze wegen is. Ons verkeersbeleid moet worden herzien. Gezien de klimaatcrisis en het groeiende gat tussen arm en rijk, is het noodzakelijk om nu een andere politieke keuze te maken.

Veel (verkeers)diensten worden gratis aan de reiziger aangeboden, zoals snelwegen, fietspaden en de stoep, gefinancierd uit de gemeenschappelijke pot. Ook fossiele brandstoffen en vliegtuigen worden gesubsidieerd vanuit onze belastinggelden. Waarom is ons OV dan zo afhankelijk van kaartverkoop aan reizigers? Gratis openbaar vervoer biedt vele voordelen voor onze maatschappij op sociaal, economisch en klimaatgerelateerd vlak, maar brengt ook verantwoordelijkheden met zich mee voor werkgevers, gebruikers en de overheid. Als we bereid zijn om onze maatschappij in te richten op mensen in plaats van bedrijven, op welzijn in plaats van welvaart, dan kunnen we de lusten en lasten dragen.

4a. Kernproblemen en Analyse

i. Afhankelijkheid van kaartverkoop

Het OV is momenteel te afhankelijk van inkomsten uit kaartverkoop, waardoor winst het hoogste doel is in plaats van dienstverlening en goede werkomstandigheden. Dit leidt tot vervoersarmoede buiten de randstad, dure reiskosten voor reizigers en verslechterde arbeidsvoorwaarden. Daarnaast zorgt het huidige systeem voor meer autogebruik, wat leidt tot meer uitstoot, verkeersongelukken en infrastructuurkosten.

De kosten van het OV worden zowel in landelijk als stedelijk en regionaal OV steeds vaker bij de individuele reiziger gelegd, terwijl de overheid minder en minder investeert in de dekking. Uit jaarverslagen van de Amsterdamse vervoerder GVB ¹³ blijkt bijvoorbeeld dat volgens de concessieafspraken de exploitatiesubsidie afneemt van € 102 miljoen euro in 2012 naar nihil in 2024.

De keuze van lokale en landelijke overheid om het OV met name te bekostigen door de reiziger, is politiek en is ook niet kosteloos. Het gebrek aan overheidsinvestering komt op andere plekken terug: congestieproblemen, gedecentraliseerde verbindingen, gevolgen van fossiele uitstoot, het aanleggen en onderhouden van snelwegen, vertraging door files. Maar ook armoedebestrijding, het leveren van zorgtaken omdat familie die verder weg woont het

13

<https://jaarverslag.gvb.nl/jaarrekening-2022/geconsolideerde-jaarrekening/toelichting-bij-de-geconsolideerde-jaarrekening>

niet kan betalen, ingewikkelde regelingen rondom het OV voor een doelgroep wel betaalbaar maken: het kost indirect ook geld.

Zoals vermeld in sectie 2a.ii. is er sprake van een negatieve spiraal zodra een nutsvoorziening met winstoogmerk afhankelijk wordt van kaartverkoop. De dienst wordt minder toegankelijk, wat leidt tot een lagere kaartverkoop, wat leidt tot een gat in de begroting, wat leidt tot hogere kaartprijzen. Dit leidt op haar beurt weer tot een lagere kaartverkoop, maar ook tot achterstallig onderhoud en ontslagen. Zowel aanbieder als afnemer verliest.

ii. Vervoersarmoede

Vervoersarmoede dreigt voor een grote groep Nederlanders¹⁴. Prijzen stijgen en haltes verdwijnen. In Zeeland heeft geen enkel vervoersbedrijf zich aangemeld om het busvervoer in 2025 te verzorgen. Een onderzoek van Omroep Fryslân wijst uit dat van bewoners zonder auto of rijbewijs, 57 procent vervoersarmoede ervaart¹⁵. Eerder genoemd onderzoek⁵ van TNO wijst uit dat tussen de 113.000 en 270.000 huishoudens met een laag inkomen hoge brandstofkosten hebben. Tussen de 73.000 en 175.000 van deze huishoudens, hebben beperkte toegang tot het OV. Een welvarend land als Nederland, dat haar snelwegen, fietspaden en trottoirs zo goed voor elkaar heeft, zou geen duizenden mensen in de kou moeten laten zitten wat het OV betreft.

iii. De verborgen baten

Het debat omtrent gratis OV is gericht op haar kosten en de gevolgen qua belastbaarheid voor het mobiliteitsnetwerk. Maar de financiële baten blijven vaak onderbelicht. Een paar voorbeelden zijn het verbeteren van mobiliteit voor potentiële mantelzorgers, de investering in lokale economie en toerisme, vermindering van noodzaak voor parkeerruimte of wegen, en het voorkomen van slachtoffers door verkeersongelukken, waardoor we niet alleen voor persoonlijk leed worden behoed. De maatschappelijke kosten voor verkeersongelukken waren in 2022 geschat op 27 miljard euro¹⁶: een kostenpost die we in alle gevallen moeten willen verkleinen.

De voordelen van gratis OV is de reden dat het al in veel Nederlandse gemeenten in zekere mate wordt geïmplementeerd. In Ridderkerk reizen AOW-ers gratis¹⁷, net als in de rest van regio Rotterdam, waar ook een test gaande is om kinderen tot 2025 gratis te laten reizen¹⁸.

¹⁴

<https://www.vpro.nl/programmas/tegenlicht/lees/artikelen/2024/europa-spoort-niet/vervoersarmoede-dreigt-voor-grote-groep-Nederlanders.html>

¹⁵

<https://www.omropfryslan.nl/nl/nieuws/1233282/meeste-friezen-vinden-dat-ze-niet-zonder-auto-kunnen-ov-duur-en-onpraktisch>

¹⁶ <https://swov.nl/nl/factsheet/kosten-van-verkeersongevallen>

¹⁷ <https://ridderkerksdagblad.nl/Lokaal/aow-ers-reizen-gratis-14-miljoen-kilometers>

¹⁸ <https://www.ret.nl/home/reisproducten/vrij-reizen-ouderen-minima-en-kinderen.html>

De baten van gratis OV zijn er niet alleen voor reizigers. Werknemers in het OV kunnen zich nu ook weer richten op dienstverlening, veiligheid en hulp aan de reizigers, in plaats van het eindeloos controleren van kaartjes.

iv. Niets is gratis

Het is belangrijk te benadrukken dat 'gratis' OV in werkelijkheid betekent dat de kosten anders verdeeld worden over de samenleving. In plaats van directe betaling door reizigers, worden de kosten gedekt door belastingen en eventuele bijdragen van werkgevers. Dit zorgt voor een eerlijkere verdeling van de lasten en maakt het OV toegankelijk voor iedereen, ongeacht inkomen.

We zien dat betaalbaar OV erg relatief is: wat voor een werkende reiziger betaalbaar is, kan voor een mantelzorgende moeder met een uitkering te duur zijn. Daarnaast schommelen de kosten met inflatie, stagnatie en recessie. Wij geloven dat een overheid die écht keuzes maakt, dit doet voor al haar burgers, zonder complexe administratieve rompslomp.

We betalen mee aan het fietspad aan de andere kant van het land. We betalen voor het overheidsgebouw waar we nooit komen. We betalen de brandweer, terwijl ons huis wellicht nooit in brand zal staan. We zijn bereid om, via belastingen, te betalen aan nutsvoorzieningen die we belangrijk genoeg achten voor onze maatschappij.

Ons land moet nu en in de toekomst moeilijke keuzes maken wat betreft duurzaamheid; we hebben ons te houden aan internationale klimaatdoelen. We moeten naar een systeem waar men zich kan verplaatsen zonder hoge uitstoot. Gratis openbaar vervoer maakt het mogelijk dat iedereen bijdraagt aan een duurzaam systeem, in plaats van een mobiliteitsplan voor de 'lucky few'.

4b. Voorstel

Als we het OV morgen gratis maken, stuiten we gegarandeerd op problemen met capaciteit en het stroomnet. We stellen daarom het volgende voor aan de Tweede Kamer. Natuurlijk gaat dit stappenplan uit van een mobiliteitsnetwerk dat in handen is van Nederlandse lokale en landelijke overheden.

i. Onafhankelijke berekening

Een inventarisatie is nodig. We stellen voor om een onafhankelijk bureau een berekening te laten maken van de kosten en baten van gratis OV. Zij richten zich op de volgende vragen:

- Wat hebben we nodig qua kosten, materieel en personeel om gratis OV binnen 10 jaar uit te rollen?
- Wat levert gratis OV de Nederlandse maatschappij jaarlijks ongeveer op?

- Hoeveel scheelt het de overheid als werkgevers nog meebetalen aan het vervoer van hun werknemers?
- Welke groepen in Nederland profiteren het meeste van gratis OV?

ii. Stapsgewijs verlagen van kosten

Terwijl de onafhankelijke berekening wordt gemaakt, en noodzakelijke werkzaamheden worden verricht om de nieuwe instroom van OV-reizigers te accommoderen, kampt een groep mensen nog steeds met acute vervoersarmoede. De kosten van een OV-kaartje worden dus nu bevroren en stapsgewijs verlaagd, totdat iedere reiziger gratis kan reizen. Gemeenten en provincies kunnen subsidies aanvragen om het OV voor doelgroepen al helemaal gratis te maken.

iii. Stapsgewijs verhogen van materieel, personeel en onderhoud

Gratis OV vergt een investering: meer personeel moet worden opgeleid en aangenomen, nieuw materieel moet worden aangeschaft en stations moeten klaargemaakt worden voor een grote groep nieuwe reizigers. De ov-poortjes kunnen weg. De stappen, zoals berekend in 4bi., worden gezet.

iv. Het OV gratis voor reizigers, bekostigd door ons allemaal

De halte is bereikt! Het OV is gratis voor reizigers, en wordt bekostigd door ons allemaal. We zijn nu een voorloper in de energietransitie, op mobiliteit, sociaal beleid, het ondersteunen van zorgtaken en OV dat prettig is voor zowel werknemer als reiziger. Iets waar we heel trots op mogen zijn.

4c. Succesverhaal: Luxemburg en gratis OV

Luxemburg heeft in 2020 als eerste land ter wereld gratis openbaar vervoer geïntroduceerd voor het hele land. Dit besluit maakt deel uit van een bredere mobiliteitsstrategie van de Luxemburgse overheid om de bevolking te laten zien dat duurzame verandering mogelijk is. Gratis openbaar vervoer is een belangrijk sociaal en milieuvriendelijk initiatief dat de kosten voor inwoners en grensarbeiders uit België, Frankrijk en Duitsland elimineert.

De Luxemburgse overheid dekt het verlies van ticketinkomsten, ongeveer €41 miljoen, via belastingen. Dit zorgt ervoor dat het OV voor iedereen toegankelijk is, ongeacht inkomen. Bovendien draagt deze maatregel bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen, wat essentieel is voor het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Naast gratis OV, werkt Luxemburg aan de verbetering van de kwaliteit en stiptheid van hun transportdiensten en aan de vergroening van hun busvloot tegen 2030. Hoewel de COVID-19-pandemie het lastig heeft gemaakt om de volledige impact te meten, tonen recente cijfers een toename in het gebruik van OV.

Luxemburg dient als een inspirerend voorbeeld voor andere landen, inclusief Nederland, door te laten zien dat gratis OV haalbaar en effectief kan zijn in het bevorderen van sociale gelijkheid en duurzaamheid.

Conclusie

Gratis OV is een haalbare en noodzakelijke politieke keuze om onze maatschappij eerlijker, duurzamer en veiliger te maken. Door te kiezen voor mensen in plaats van bedrijven, kunnen we een mobiliteitssysteem creëren dat iedereen ten goede komt.

5. De reis naar écht openbaar vervoer

Hoe komen we tot écht openbaar vervoer? In deze volgorde maken we de reis naar een mobiliteitsplan waar Nederland echt trots op kan zijn.

1. Het OV in publieke handen

- a. Nationaliseer het OV, financier landelijk en bouw lokaal uit
- b. Democratiseer de werkvloer, meer inspraak door werknemers en vakbonden
- c. Regelmatige inspraak van reizigers en belangengroepen, verwerkt door vervoersdeskundigen
- d. Voldoende financiële middelen vrij voor een toename aan werknemers, materieel en onderhoud

2. Het OV toegankelijk

- a. Herziening Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 met belangengroepen
- b. Concreet pad naar verbeterde toegankelijkheid met vrijgemaakt budget en capaciteit

3. Het OV gratis

- a. Onafhankelijke berekening van zowel benodigde als bespaarde kosten voor het gratis maken van het OV voor alle reizigers, inclusief en exclusief woon-werkverkeer
- b. Stapsgewijs verlagen van kosten
- c. Stapsgewijs verhogen van materieel, personeel en onderhoud
- d. Het OV gratis voor reizigers, bekostigd door ons allemaal

6. Conclusie

6a. Steun uit de samenleving

Meer dan 55.000 mensen tekenden ons burgerinitiatief. De steun vanuit de samenleving is breed, en hoewel het publieke debat zich veel heeft gericht op gratis OV, spreken veel mensen zich ook uit voor publiek en toegankelijk OV. En met recht, want ons plan is er voor alle Nederlanders: of je nu in Nijmegen of in Veere woont, met de trein naar je werk reist of gebruik maakt van bijzonder vervoer, of je nu arm bent of rijk. Een greep uit de media rondom gratis, publiek of toegankelijk OV:

1. [EenVandaag Opiniepanel](#): 59% van de jongeren is voor gratis OV
2. Oud Staatssecretaris Verkeer en Waterstaat Michel van Hulten pleit al jaren [voor gratis OV, te beginnen met senioren](#).
3. Lezersreacties Trouw: [nationaliseer het OV](#).
4. [Column Teun van de Keuken \(VK\)](#): door idiote marktwerking wordt OV Onbetaalbaar Vervoer
5. OneWorld: [moet het OV gratis zijn?](#)
6. [NRC Opinie](#): OV weer in publieke handen (DeGoedeZaak en TNI)

6b. Afsluiting

Dit voorstel vereist een duidelijke politieke keuze om van OV weer een landelijke kerntaak te maken. Het vraagt om een heroverweging van onze prioriteiten als samenleving, waarbij we kiezen voor een systeem dat mensen centraal stelt, in plaats van winst. Door deze keuze te maken, kunnen we een OV-systeem creëren dat niet alleen efficiënter en toegankelijker is, maar ook bijdraagt aan een duurzamere en rechtvaardigere samenleving voor alle Nederlanders. Het biedt een integrale aanpak voor de problemen in het Nederlandse OV, door het OV weer echt openbaar te maken. Publiek, toegankelijk en gratis.

We roepen de Tweede Kamer op dit voorstel serieus te behandelen en de nodige stappen te zetten voor een fundamentele hervorming van ons OV.

Hoogachtend,

Kim van Eekelen & Renske Wienen

Namens meer dan 40.000 Nederlanders

APPENDIX A

Concrete Voorstellen voor Verbeteringen

Om het OV toegankelijk te maken, stellen belangengroepen de volgende maatregelen voor:

- Het OV wordt niet in 2040, maar in 2030 volledig toegankelijk. Tot die tijd krijgen reizigers met een beperking korting.
- NS wordt partner met Sunflower lanyard.
- Voldoende personeel en materiaal om waar nodig hulp te bieden.
- Een bereikbare en behulpzame klantenservice, getraind in hulp aan mensen met een beperking.
- Handhaving van het verbod op discriminatie door taxi- en buschauffeurs.
- Geleidehonden en elektrische rolstoelen moeten bij taxichauffeurs en buschauffeurs worden toegestaan.
- Aanpassingen van treinen en stations, zoals meer dan één lift per perron en voldoende voorzieningen zoals loopplanken.
- Rolstoelplaatsen niet alleen naast een wc of stiltecoupé.
- Zichtbare en hoorbare mededelingen, inclusief braille.
- Gedragscampagnes om het voor mensen met bepaalde ziekten makkelijker te maken om te reizen met het OV.
- Bredere ramps bij treinen en BTM.
- Verbetering dienstverlening Valys
 - Vermindering van de reserveringstijd bij Valys.
 - Hogere salarissen voor chauffeurs en investeringen in de kwaliteit van de dienst.
 - Afschaffing of verhoging van het persoonlijk kilometerbudget.
 - Minder gecombineerde ritten om de reistijd te verkorten.
 - Verbeterde planning om logischere routes te creëren.
 - Verbeterde tijdsgarantie en betrouwbaarheid van de dienst.
 - Flexibiliteit in boekingstijden en geen verplichting om 24 uur van tevoren te boeken.