

Aan het college van B&W van Amsterdam, t.a.v. de wethouders verkeer en grondzaken,
Aan het college van GS van Noord-Holland, t.a.v. de gedeputeerden voor mobiliteit en ruimtelijke ordening,

Aan de Luchthaven Schiphol, t.a.v. de president-directeur,

Aan het GVB Amsterdam, t.a.v. de algemeen directeur,

Aan de Nederlandse Spoorwegen, t.a.v. de president-directeur.

cc. het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, t.a.v. de staatssecretaris,

cc. het ministerie van Binnenlandse Zaken, t.a.v. de minister

cc. Connexion, t.a.v. de chief executive officer

cc. EBS, t.a.v. de chief executive officer

cc. ProRail, t.a.v. de chief executive officer

Onderwerp: alternatieve bekostiging en financiering openbaar vervoer in de Noordvleugel

Amersfoort, 27 september 2018

Geachte dames en heren,

We staan samen voor een grote opgave om de Noordvleugel van de Randstad bereikbaar te houden en duurzaam te ontwikkelen.

De staatssecretaris voor Infrastructuur en Waterstaat heeft in haar brief aan de Tweede Kamer over openbaar vervoer in stedelijke gebieden d.d. 22 juni 2018 (23 645 Nr. 666) aangegeven dat we maatregelen moeten nemen en plannen moeten uitwerken om het OV mee te laten groeien met de toenemende mobiliteitsvraag. Deze groei is fors, met name door de verstedelijkingsopgave in de Randstad met meer dan een half miljoen extra woningen, waarvan 230 duizend in de Metropoolregio Amsterdam. Ook andere stedelijke gebieden zoals Eindhoven, Arnhem-Nijmegen en Groningen-Assen groeien de komende jaren naar verwachting flink.

In dezelfde brief maakt de staatssecretaris duidelijk tot 2030 geen extra middelen ter beschikking te hebben voor investeringen en exploitatie in het OV. Zij besteedt daarom in haar brief veel aandacht aan de mogelijkheid van alternatieve financiering en bekostiging.

'Het sluit aan bij een meer integrale benadering van opgaven op het vlak van mobiliteit, ruimtelijke ordening, duurzaamheid en leefbaarheid.'

De staatssecretaris geeft in haar brief nog geen uitwerking van de alternatieve financiering en/of bekostiging en verwijst naar nader overleg, nader onderzoek en de 'Bestuurlijke Oploop van het Toekomstbeeld OV' die op 9 juli 2018 plaatsvond. Als deelnemer aan deze bestuurlijke oploop heb ik tot mijn genoegen geconstateerd dat er bij wethouders, gedeputeerden, vervoerbedrijven en ambtenaren veel ruimte is om na te denken over aanvullende vormen van bekostiging. Maar een doorvertaling naar concrete specifieke invullingen bleef vooralsnog uit. Overigens werd daar bestuurlijk wel op aangedrongen, ook gezien de urgentie van de vraagstukken.

De drukte in de steden, de gigantische verstedelijkingsopgave en de urgente klimaatdoelstelling maken het echter noodzakelijk dat er **onmiddellijk** doorbrekende

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

initiatieven worden genomen om **nu** te gaan investeren. Nederland heeft snel een verdubbeling van het openbaar vervoer nodig, evenals een sterke uitbreiding van fietsvoorzieningen.

Rover doet in deze brief vanuit het belang van de reizigers een concreet voorstel hoe in de Noordvleugel van de Randstad snelle groei van het openbaar vervoer mogelijk kan worden gemaakt, financieel en organisatorisch. Dit concrete voorstel kan ook voor de Zuidvleugel uitgewerkt worden en zo als voorbeeld dienen voor de andere door de staatssecretaris genoemde stedelijke gebieden.

Het openbaarvervoersysteem in de Noordvleugel van de Randstad is nu al overbelast en inadequaat. Het aantal reizigers in de trein, bus, tram en metro stijgt al jaren en leidt elke herfst tot grote drukte.

Er zijn 4 nieuwe oorzaken waardoor de behoefte aan OV in de Noordvleugel nog verder gaat groeien:

1. De verstedelijkingsopgave van 230.000 woningen voor 2030;
2. De drukte in de steden. Er wordt door gemeenten terecht ruimte voor fietsen en lopen gemaakt, ten koste van ruimte voor stilstaande en rijdende auto's. Veel meer forenzen en bezoekers kiezen dus voor OV (o.a. via park+ride) of fiets. Ook voor stadsbewoners wordt dit een steeds logischere keuze;
3. De reizigersgroei van en naar Schiphol;
4. De toenemende vraag naar snelle internationale treinen ter vervanging van korte Europese vluchten, ter beperking van de geluidsoverlast rond Schiphol en de luchtvervuiling.

Het is daarom nodig dat alle betrokken partijen in de regio de krachten bundelen: bestuurlijk, in de kennis, in de uitvoering, en in bekostiging en financiering. Rover doet daarom een beroep op u om onderstaande 4 punten te omarmen en met elkaar, op tempo, tot afspraken te komen

Het 4 punten plan voor versnelling en bekostiging

1. De Vervoerregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en de NS moeten intensiever gaan samenwerken in planning, uitvoering en bekostiging van het OV. De dagelijkse vervoerpatronen van reizigers gaan dwars door de huidige bestuurlijke begrenzing heen. Met name de openbaar vervoerrelatie tussen Noord-Holland boven het Noordzeekanaal en Amsterdam is sterk verwaarloosd. Provincie, Vervoerregio Amsterdam en NS moeten samen leiding geven aan verkenning en planning van een verdubbeling van het OV-aanbod in de Noordvleugel. Het gaat dan niet alleen om spoor en lightrail, maar zeker ook om nieuwe en 'zwaardere' buslijnen, park&ride-voorzieningen dichtbij de woonplaats van autobezitters, fietsvoorzieningen en een sluitend informatie- reserverings- en boekingssysteem voor alle reizigers (MaaS).
2. Gemeenten en provincie kunnen uit eigen middelen gaan bijdragen:
 - a) door een bijdrage van gemiddeld 10.000 euro per te bouwen woning op te nemen in de grondexploitatie van alle nieuw te bouwen woningen.

Traditioneel werd in grondexploitatie bij woningbouw nooit bijgedragen aan OV (dat moest het Rijk maar betalen). Wel worden altijd wegen en parkeervoorzieningen meegerekend, net zoals bijvoorbeeld riolering en lantaarnpalen. Verdichting is bij de nieuwe grote verstedelijkingsopgave uitgangspunt: de parkeernorm gaat omlaag, toekomstige bewoners krijgen minder gelegenheid een eigen auto te bezitten en dicht bij huis te parkeren. Om dichtslibben van het wegennet te voorkomen, kan alleen maar daar gebouwd worden waar al voldoende OV is of al beschikbaar is als de eerste

bewoners komen. Elk bouwplan moet daarom getoetst worden op een goede ontsluiting door het OV en de kosten daarvan moeten dan worden toegerekend aan de grondexploitatie. De provincie toetst de grondexploitaties op de OV-ontsluiting en de daarbij passende toerekening. Het is dan realistisch en noodzakelijk om een gemiddeld bedrag in de orde van grootte van 10.000 euro per woning voor OV in de grondexploitaties voor te schrijven. Dat levert in de komende tien jaar in totaal een bijdrage voor het OV van **2,3 miljard euro**.

- b) De provincie matcht deze bijdrage uit de grondexploitaties uit eigen middelen. De provincie Noord-Holland heeft van alle provincies de grootste mobiliteitsknelpunten, maar draagt, anders dan andere provincies, weinig bij uit eigen middelen aan het openbaar vervoer. Tegelijk heeft Noord-Holland van alle provincies de laagste opcenten op de motorrijtuigenbelasting (voor de provincies een algemeen belastingmiddel, geen doelheffing). De bijdrage uit eigen provinciale middelen wordt door deze matching in tien jaar in totaal ook **2,3 miljard euro**

3. Reizigers van en naar Schiphol leggen een grote druk op de capaciteit van het OV. Tegelijk is het ook zeer wenselijk dat zij niet met de auto komen en gaan om het wegennet rond Schiphol bruikbaar te houden voor essentieel (vracht)verkeer. Schiphol is een grote investeerder: in start- en landingsbanen, in terminals, in het eigen wegennet, in parkeervoorzieningen en winkelcentra. Ook draagt Schiphol bij aan de geplande verbouwing van de multimodale knoop: Schiphol Plaza, trein- en busstation. Maar niet in de verdere bereikbaarheid van de luchthaven met het OV. Nog steeds komt en gaat bijna 60% van de passagiers met de auto.

Dat kan anders. In elk vliegticket voor een reis van of naar Schiphol (dus niet transfer-tickets) wordt voortaan een OV-chip of voucher bijgesloten ter waarde van 15 euro zodat elke passagier direct op trein of bus kan stappen zonder nog een kaartje te hoeven kopen. Veel meer luchtreizigers zullen dan hun auto thuislaten en toeristen nemen minder taxi's.

Een dergelijke uniforme opslag voor een OV-kaart zorgt er ook voor dat vliegtravels wat duurder worden en vermindert zo de aanzuigende werking van Schiphol op low-budget maatschappijen. Ook de beleidskloof tussen btw-verhoging voor het OV en het niet duurder worden van het vliegen wordt zo een beetje gedicht. De opbrengst van deze opslag op de vliegtickets, **650 miljoen euro per jaar**, levert de bekostiging van een omvangrijk investeringsvolume voor het OV.

4. Er zijn synergievoordelen te behalen als Schiphol, NS en GVB een coöperatie vormen om gezamenlijk de noodzakelijke investeringen te plannen, uit te voeren en te exploiteren. Er is synergie te behalen door de metro-operatie van het GVB en de sprinterbediening van de Noordvleugel door NS in gezamenlijkheid te ontwikkelen en te exploiteren. Snel doortrekken van de Noord-Zuidlijn komt dan in een ander licht te staan. Schiphol is een ervaren investeerder en exploitant die beide vervoerders in evenwicht kan houden. Extra infrastructuur en betere afstemming maakt bestaande lijnen rendabeler en maakt nieuwe en meer frequente verbindingen mogelijk (ProRail als spoorinfrabeheerder, en Connexion en EBS als busconcessiehouders in de regio kunnen ook bijdragen aan deze uitbreiding en optimalisering). De financiële opbrengst van deze synergie is nog niet te ramen maar kan aanzienlijk zijn, zowel in exploitatie als in investeringen. Ook is een grote opbrengst te verwachten in vervoerskwaliteit voor de reizigers.

Dit 4 puntenplan is concreet, maar kan alleen door uw eendrachtige samenwerking worden uitgevoerd. Het sluit, in lijn met de brief van de staatssecretaris, aan bij een meer integrale benadering van opgaven op het vlak van mobiliteit, ruimtelijke ordening, duurzaamheid en leefbaarheid. Het geeft aan hoe voldoende financiële middelen beschikbaar kunnen komen om tijdig de mobiliteitsvoorwaarden te scheppen voor de verstedelijkingsopgave en voor het zo snel mogelijk verminderen van de huidige drukte in de steden en rond Schiphol.

Spoed is geboden. Wij vragen u, om als 5 eerst aangewezen instanties zo snel mogelijk een intentieovereenkomst aan te gaan om langs de lijnen van dit plan de noodzakelijke verdubbeling van het OV in de Noordvleugel van de Randstad aan te pakken. Wij raden u aan om samen een stevige, ervaren persoon aan te wijzen die met kennis van zaken en gezag u op tempo tot overeenstemming kan brengen.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Walter Etty". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Walter Etty,
Voorzitter Reizigersvereniging Rover