

Openbaar vervoer terug in eigen hand

Statenfractie
SP Zuid-Holland
November 2025



foto Maurits Gemmink

SP 

Inhoudsopgave

Inleiding	5
Leeswijzer	7
1. De wet en de markt	9
1.1. Wet Personenvervoer (2000)	9
1.2. Aanbieders	9
1.3. Marktwerving	10
1.4. Klanttevredenheid	11
1.5. Markteisen	11
2. Statenleden op weg naar het provinciehuis	12
2.1. Opzet van het onderzoek	12
2.2. De reistijd	12
2.3. De reiskosten	13
2.4. De CO ₂ -uitstoot	13
2.5. Conclusies	14
3. Het openbaar vervoer in 2025	15
3.1. Klimaat	15
3.2. Files	16
3.3. Vervoersarmoede	16
3.4. Bereikbaarheid werknemers	17
3.5. Arbeidsvoorwaarden chauffeurs	18
3.6. Eenzaamheid	18
3.7. Conclusies	19
4. Remunicipalisatie: ov terug in eigen hand	20
4.1. Duitsland	20
4.1.1. Bad Kreuznach en Mainz-Bingen (2022)	21
4.2. Frankrijk	21
4.2.1. Toulouse (2006)	21
4.2.2. Nice (2013)	21
4.2.3. Straatsburg (2019)	21
4.2.4. Grenoble (2021)	21
4.2.5. Montpellier (2022)	21
4.3. Wettelijke (on)mogelijkheden: Europa en Nederland	21
4.3.1. Europese verordening (EG) 1370/2007	21
4.3.2. Wet personenvervoer (2000)	21
4.3.3. Wet aanbestedingsvrijheid ov grote steden (2011)	22
4.3.4. Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies	22
4.4. Conclusies	22
5. Aanbevelingen	23
5.1. Draagvlakonderzoek	23
5.2. Integrale toekomstvisie	23
5.3. Provinciaal vervoersbedrijf	23
5.4. Openbaar vervoer in eigen hand	24
6. Verantwoording	25



Inleiding

Ons land is ingericht op automobilisten. Tegelijkertijd is er in Nederland sprake van vervoersarmoede. De bedenker van het begrip vervoersarmoede is hoogleraar verkeers- en vervoersplanologie Karel Martens. Vervoersarmoede is het niet kunnen komen waar je zou willen komen, waardoor je deelname aan maatschappelijke activiteiten belemmerd wordt.

Vervoersarmoede lijkt een particulier probleem, maar dat is het niet. Het heeft gevolgen voor de samenleving als geheel, zowel voor automobilisten als voor mensen die aangewezen zijn op andere vormen van vervoer.

Steeds meer dorpen verliezen hun winkels, scholen en geldautomaten. Grote supermarkten zijn voordeliger, grote scholen trekken meer onderwijzend personeel aan, grote winkelcentra zijn efficiënter en veiliger dan banken in kleine kernen. Grote steden zijn prima te bereiken voor de automobilist.

Als overheden niet ingrijpen, versterkt dit proces zichzelf. Hoe meer mensen autorijden, hoe minder er met de bus gaan. Hoe meer bushaltes verdwijnen, hoe meer mensen (automobilisten en niet-automobilisten) de bus als optie afschrijven. Voor scholieren, studenten en andere autoloze inwoners van kleine plaatsen - een kwart van de bevolking - zijn de gevolgen ingrijpend. Het wegvallen van een betrouwbaar en betaalbaar openbaar vervoer heeft verstrekken consequenties:

- Een opleiding die onbereikbaar is, valt af als keuze.
- Een bedrijventerrein zonder bushalte, verliest mogelijk werknemers of trekt geen nieuwe aan.
- Een ziekenhuis dat vooral is ingericht op patiënten die met de auto komen, wordt onbereikbaar voor ouderen en mensen met een beperking.
- In een wijk of buurt die slecht bereikbaar is met het openbaar vervoer, rafelt het sociaal weefsel uiteen.
- Wie geen mantelzorg kan ontvangen van autobezittende vrienden of familie moet een beroep doen op de overheid.

Voornamelijk ingericht zijn op automobilisten leidt bovendien tot verstopping van wegen en steden. Het aantal files en het aantal parkeerders neemt nog steeds toe. Toenemend vervoer over de weg leidt eveneens tot toename in de uitstoot van CO₂, wat haaks staat op de ambities van het Nationaal Klimaatakkoord.

Dit rapport is een pleidooi voor een goed openbaar vervoer. Volgens de SP lukt het alleen om een maatschappelijk verbindend ov van de grond te krijgen als de overheid de regie naar zich toetrekt.

De afgelopen 25 jaar was de markt aan zet om het openbaar vervoer beter, goedkoper en efficiënter te maken, maar de markt heeft zijn beloften niet waargemaakt. Het aanbod verslechtert, de tarieven stijgen en zo er al sprake was van een verbetering in de efficiëntie, stagneert dat proces. De marktwerking is uitgewerkt, het is tijd om andere wegen in te slaan.

Een van die wegen is het opzetten van een zelfstandig vervoersbedrijf voor openbaar vervoer in de provincies. Een andere is om het openbaar vervoer als overheid weer in eigen hand nemen. Beide mogelijkheden waren al beschikbaar voor de vier grote steden. Op 4 november nam de Eerste Kamer de *Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies* aan die die bevoegdheid ook kan teruggeven aan de provincies.

Uiteraard zijn deze plannen slecht te verenigen met de voorgenomen bezuinigingen van €335 miljoen op het openbaar vervoer. De keuze voor betrouwbaar openbaar vervoer dat toegankelijk is voor een breed publiek, zal inzet worden van de coalitieonderhandelingen.



Leeswijzer

In hoofdstuk 1 van dit rapport bespreken we de *Wet personenvervoer (Wp2000)* die in 2000 werd aangenomen. Doel van die wet was het openbaar vervoer weghalen bij de Rijksoverheid en decentraliseren naar provincies en grote steden. Daarnaast legde de Wp2000 de vervoersautoriteiten op om het openbaar vervoer via aanbesteding te laten uitvoeren door commerciële partijen. We bespreken hoe deze wet heeft uitgepakt.

In hoofdstuk 2 laten we zien hoe openbaar vervoer in de provincie op dit moment functioneert. Om inzichtelijk te maken welke overwegingen een rol spelen bij de keuze tussen openbaar vervoer en vervoer per auto, hebben we gekeken hoe de Statenleden naar het provinciehuis van Zuid-Holland komen. Uit ons onderzoek blijkt hoe enorm het verschil in reistijd is tussen autorit en openbaar vervoer. Vóór reizen met het ov pleit natuurlijk dat de CO₂-uitstoot lager is, maar gezien de lange reistijd en de hoge reiskosten zijn trein en bus eigenlijk geen reële optie.

In hoofdstuk 3 zetten we uiteen waarom openbaar vervoer zo belangrijk is - of zou moeten zijn. We behandelen de files, de CO₂-uitstoot en de gevolgen van vervoersarmoede. Daarnaast gaan we in op het belang voor werknemers en werkgevers van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Ook de arbeidsvoorwaarden van bus- en tramchauffeurs in een systeem van aanbestedingen komen aan de orde. Tenslotte vragen we aandacht voor de eenzaamheid van senioren en van mensen zonder auto.

In hoofdstuk 4 laten we aan de hand van voorbeelden uit Duitsland en Frankrijk zien hoe remunicipalisatie (het weer in eigen hand nemen van het openbaar vervoer door overheden) in zijn werk gaat. De Europese wetgever maakt geen bezwaar tegen deze bedrijfsvorm die ook veel waardering krijgt van passagiers, chauffeurs en bestuurders.

In hoofdstuk 5 presenteren we een vijftal concrete aanbevelingen.

Wij hopen met dit rapport een bijdrage te leveren aan een grondige discussie over een nieuwe aanpak voor een beter openbaar vervoer voor alle inwoners van Nederland.

**Als de markt stabiel
wordt terwijl het aantal
marktpartijen beperkt
blijft, is het risico dat
concessies duurder
worden dan bij forse
concurrentie**



1. De wet en de markt

1.1. Wet Personenvervoer (2000)

In 2001 ging de *Wet Personenvervoer* in werking. Doel was het goedkoper, beter en efficiënter maken van het openbaar vervoer. In plaats van een staatsbedrijf waar de overheid weinig vat op had (NS) en een grote verscheidenheid aan gemeentelijke en regionale busbedrijven, elk met een eigen aanpak en met wisselend succes, zou een vrije markt garant staan voor scherpe concurrentie tussen professionele aanbieders. De concurrentie moest de macht van de NS inperken en de kosten en efficiëntie van de vervoerssector als geheel verbeteren.

We schrijven 2025. Zijn de doelen van de wet gehaald? Is het ov in de afgelopen kwarteeuw inderdaad goedkoper, beter en efficiënter geworden?

Helaas moeten we vaststellen dat het succes van de *Wet Personenvervoer* zeer beperkt is. In de provincie Zuid-Holland (maar ook daarbuiten) verliep de start van een nieuwe concessie meer dan eens rampzalig:

- In december 2018 startte Qbuzz met de concessie voor de Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem. De concessie ging met veel problemen gepaard. Zeven procent van de ritten viel uit, bussen waren onbetrouwbaar en onveilig, het ziekteverzuim onder het Qbuzz-personeel was zeer hoog, het aantal klachten van reizigers liep tegen de duizend. Provinciale Staten organiseerde daarop een hoorzitting die een ontluisterend beeld neerzette van een mislukte concessiewisseling.
- In 2023 beëindigde de provincie de samenwerking met AquaSwets wegens wanprestatie bij het veer Maassluis-Rozenburg. Pas in maart 2024 werd een bevredigende oplossing gevonden.
- In december 2024 nam Qbuzz de concessie voor de regio Zuid-Holland Noord over van Arriva, wat opnieuw tot grote chaos leidde. Ook deze keer viel zo'n 5% van de ritten uit. Omdat ook de ov-informatie niet werkte wachtten reizigers tevergeefs op hun bus. Daarnaast waren er klachten over chauffeurs die verkeerd reden of zelfs de route niet kenden.

Ook in andere provincies gaat de start van nieuwe concessies vaak gepaard met problemen. En ook hier speelt Qbuzz regelmatig een hoofdrol. Van de beoogde 'scherpe concurrentie met veel professionele aanbieders' was vaak geen sprake. Zo was er bij de aanbesteding in Zeeland in 2022 geen enkele aanbieder en moest de provincie eisen schrappen om de concessie aantrekkelijker te maken. Voor concessies in Noord-Holland en Gelderland was ten tijde van de coronacrisis eveneens geen enkele belangstelling. Uit de klanttevredenheidscijfers blijkt verder dat de scores voor prijs en kwaliteit niet waren verbeterd.

Tijd voor een evaluatie. De *Wet personenvervoer* heeft niet aan de hoge verwachtingen van destijds voldaan. Het openbaar vervoer is niet goedkoper, beter en efficiënter geworden. Het is de vraag of het openbaar vervoer in Nederland wel geschikt is voor aanbesteding.

1.2 Aanbieders

Op de Nederlandse openbaarvervoersmarkt zijn momenteel vijf aanbieders actief (zie Figuur 1):

Figuur 1: Ov-aanbod naar eigenaar per 1 januari 2025



Bron: www.crow.nl/kennisproducten/concessieposter-2025

Ook de externe aanbieders nemen niet allemaal deel aan elke aanbestedingsprocedure. Gemiddeld zijn er slechts 2,8 aanbieders per concessie. Dat is weinig. Uit onderzoek blijkt dat de laagste prijzen bereikt worden bij een aanbesteding van tussen zes en tien aanbieders.³ Die situatie doet zich nergens in Nederland voor.

Er lijkt een verband te zijn tussen bevolkingsdichtheid en het aantal aanbieders. De concessies voor de dichtbevolkte regio's Utrecht Binnen en Zuid-Holland Noord hadden vier aanbieders. Voor de meer landelijke concessies in Utrecht Buiten, West-Brabant, Twente, Zaanstreek-Waterland en de treindienst Amersfoort-Ede-Wageningen waren dat er slechts twee. In enkele gevallen waren er in eerste instantie helemaal geen aanbieders. In het Noord-Hollandse Zaanstreek-Waterland en in de Gelderse Vallei was er een direct verband met de coronacrisis. Gezien de grote onzekerheid over het aantal reizigers leidde dat tot terughoudendheid. Dat is begrijpelijk, maar voor de betrokken provincies was het desondanks problematisch. Voor de mislukte aanbesteding voor Zeeland in 2023 waren de gevolgen van de coronacrisis wel weer goeddeels voorbij.

Al in 2005 bij de eerste evaluatie van de *Wet personenvervoer* door TwynstraGudde en µConsult wordt dit lage aantal aanbieders opgemerkt.⁴ De onderzoekers schrijven: "Het aantal inschrijvers was bij aanbestedingen doorgaans lager dan men voor ogen had bij de opstelling van de Wp2000." En: "Toetreding van besloten busvervoerders en buitenlandse ondernemers is - op één uitzondering na⁵ - niet voorgekomen."

Toen al waarschuwden de opstellers van het rapport: "Op langere termijn kan dit een probleem gaan vormen. Als de markt stabiel wordt terwijl het aantal marktpartijen beperkt blijft, is het risico dat concessies duurder worden dan bij forse concurrentie."

Er is op de Nederlandse ov-markt steeds minder sprake van de concurrentie die de deelnemende partijen in een vrije markt dwingt tot lagere prijzen en hogere kwaliteit.

1.3 Marktwerking

Gezien de enorme impact van de *Wet personenvervoer* zou het voor de hand liggen dat de effectiviteit ervan grondig zou worden gemonitord. Gek genoeg is dat niet gebeurd, er is maar een handjevol onderzoek naar gedaan. Het meest recente onderzoek werd in 2020 uitgevoerd door Decisio in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Uit dat onderzoek valt op te maken dat de marktwerking sinds 2013 niet langer leidt tot lagere prijzen.

"De ontwikkeling van de kostendoelmatigheid en productiviteit van het ov is in diverse onderzoeken onderzocht. Hieruit komt naar voren dat in de periode van ca. 2000-2013 sprake was van dalende kosten per eenheid. In recente jaren (2013-heden) is in veel concessies geen verdere daling zichtbaar en soms een stijging. Dit speelt zowel bij aanbestede als bij inbestede concessies."⁶

Het genoemde onderzoek van TwynstraGudde en µConsult uit 2005 constateert dat de kostenreductie voor gemeentes oploopt van 15% tot 20% en voor provincies tussen 10% en 15%. In 2010 komen de onderzoekers van TwynstraGudde daar in een tweede studie op terug. Dan concluderen ze dat er "[...] geen eenduidig verband [is] tussen dalende kosten en wijze van aanbesteden."⁷ In de tweede aanbestedingsronde - we zijn inmiddels tien jaar verder - is de reductie nog maar 2%. Andere onderzoekers merken dat ook op.

In zijn dissertatie uit 2015 stelt Arnoud Mouwen vast dat er weliswaar sprake was van kostenreducties na de introductie van de *Wet personenvervoer*, maar dat die niet het gevolg waren van de keuze voor aanbesteding.⁸ Gepaard met de overstap naar een systeem van aanbesteding, ging namelijk ook de overstap van een contract op basis van nettokosten naar een contract op basis van brutokosten. Het bedrijfsrisico werd daarmee overgedragen van de ov-overheid naar het gecontracteerde bedrijf. Dat verklaart ook waarom de kostenreductie in de tweede aanbestedingsronde aanzienlijk terugloopt.

Een tweede conclusie uit deze studie is dat het overstappen naar een nieuwe contractant typisch leidt tot circa 8% hogere kosten dan wanneer een contractant zijn werk mag voortzetten in een volgende concessie. Uit data van het Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV) van het Kennisplatform voor Infrastructuur, Verkeer, Vervoer en Openbare Ruimte CROW blijkt echter dat de kans dat een zittende contractant opnieuw een contract krijgt, gedaald is van 67% in de periode 2001-2005 tot 38% in de periode 2011-2015, met een licht herstel tot 45% in de periode 2016-2020. Als deze trend zich voortzet, ziet het ernaar uit dat de kostenreductie stagneert of zelfs een tegengestelde richting opgaat.

Daar komt bij dat er ook kosten gemaakt worden voor de aanbesteding. Die zijn niet openbaar, maar Mouwen heeft vertrouwelijke gesprekken gevoerd met ov-autoriteiten, ov-aanbieders en consultants. Hij noemt zijn berekeningen van het type 'achterkant van een bierviltje', maar het lijken redelijke schattingen. De kosten voor de overheid bedragen tussen € 350.000 en € 500.000 per aanbesteding. Voor de aanbieder is dat tussen € 400.000 en € 2.500.000.

Wanneer dat gerelateerd wordt aan het aantal aanbestedingen dat er per jaar plaatsvindt en het aantal aanbieders dat zich inschrijft, komt dat neer op een bedrag tussen € 14,4 miljoen en € 35,5 miljoen. In de periode tussen de inwerking-treding van de *Wet personenvervoer* en de publicatie van het proefschrift van Mouwen (2015) zou dat betekenen dat er tussen € 216 miljoen en € 530 miljoen is uitgegeven aan de aanbestedingen in Nederland. Anno 2025 is het niet gek om te denken dat we daar alles bij elkaar meer dan een half miljard euro aan hebben uitgegeven.

Geplaatst tegenover de zeer beperkte winst die aanbesteding oplevert, lijkt dat toch wel 'zonde van het geld'. Tenzij er sprake zou zijn geweest van een aanzienlijke kwaliteitsverbetering. We geven vast een spoiler: dat is niet het geval.

1.4 Klanttevredenheid

Naast de kosten van aanbesteding, deed Mouwen ook onderzoek naar de klanttevredenheid van de reiziger. Dat leverde een opvallend resultaat op. In slechts 34 van de 72 keren dat het ov in een concessie werd aanbesteed, leidde dat tot significante verbetering, dat wil zeggen gemiddeld 0,112 punten op een schaal van 1 tot 10. Die verbetering trad echter alleen bij de eerste aanbesteding op, daarna daalde de klanttevredenheid met 0,048 punt.

De bevindingen van Mouwen worden bevestigd door de ov-klantenbarometer van CROW KpVV.⁹ Deze geeft sinds 2021 een daling aan. Het gezamenlijke oordeel over regionaal ov daalt van 7,95 in 2021 tot 7,91 in 2022 en 7,83 in 2023. Dat lijkt een relatief klein verschil, maar de resultaten vallen steeds binnen een smal bereik, dus zelfs een daling van 0,12 tussen 2021 en 2023 is significant. In de recent verschenen ov-klantenbarometer 2024 blijft dat oordeel gelijk, maar het cijfer voor stiptheid daalt van 7,8 in 2021 naar 7,5 in 2024, het oordeel voor de prijs van een buskaartje daalde van 5,9 in 2021 naar 5,7 nu.¹⁰

1.5 Markteisen

Bij de herhaalde problemen met Qbuzz viel geregeld de verzuchting: waarom stoppen jullie niet met dit bedrijf? Dat was echter geen reële optie. De provincie sluit een contract af voor een vooraf bepaalde periode op basis van het bestek waarop de contractant zich heeft ingeschreven. Als een contractant overtuigend kan onderbouwen dat zijn beloften over prijs en kwaliteit realiseerbaar zijn, dan moet de provincie op die basis een keuze maken en een contract afsluiten. Zelfs als de oude contractant bevredigend werk leverde en de nieuwe aanbieder er elders, of in een eerdere periode, een potje van maakte, schrijft de wet voor dat er alleen gekeken wordt naar hetgeen aangeboden wordt. Bovendien, zelfs in het geval dat een bedrijf zich niet houdt aan het contract en de ov-autoriteit zou overgaan tot ontbinding ervan, dan vraagt het van een nieuwe aanbieder de nodige tijd en inspanningen om voldoende bussen, personeel en praktische voorzieningen te organiseren. De ov-autoriteit is in feite met handen en voeten gebonden aan de aanbieder.

Omgekeerd is het voor vervoerders juist aantrekkelijk om zich vast te leggen op langere contracten. Niet alleen kan het bedrijf aantrekkelijker contracten aanbieden aan zijn chauffeurs - een belangrijk aspect in deze tijden van personeelstekorten, zie ook paragraaf 4.5 - ook de investeringen in het materieel betalen zich beter uit. We zien de gemiddelde duur van de contracten daardoor ook steeds langer worden - zelfs langer dan vóór de invoering van de *Wet personenvervoer*.¹¹ De geforceerde knip die de aanbesteding oplegt is een hinderlijke interruptie in de bedrijfsprocessen, en het vernieuwen van de hele vloot is een forse investering, die overigens ook niet van veel aandacht voor duurzaamheid getuigt.

Dat lijkt erop te wijzen dat de ov-autoriteit zich gedwongen ziet om toe te geven aan de eisen van de vervoersbedrijven. Dat vermoeden wordt bevestigd door het feit dat de aanbesteding doorgaans niet begint met een inventarisatie van de wensen van de gebruikers - reizigers, onderwijsinstellingen, bedrijven, politiek - maar met een marktconsultatie, een inventarisatie van wat de markt kan bieden.

De provincie Zeeland zag zich in 2022 genoodzaakt zijn eisen fors bij te stellen toen in eerste instantie geen enkele aanbieder reageerde. Aanvankelijk bood de provincie een contract voor 7 jaar, met de mogelijkheid van een verlenging met één jaar, en vroeg om een snelle transitie naar emissieloze bussen. Toen die wens niet haalbaar bleek, moest de provincie overgaan naar een contract voor 12 jaar, een inperking van de Scholierenlijn, een tragere invoering van de emissieloze bussen, meer ruimte voor aanpassingen in het dienstrooster en een hoger prijsplafond. Mogelijk waren de wensen van de provincie niet haalbaar. Maar het winstoogmerk van een commercieel bedrijf is een factor die bij een overheidsinstantie simpelweg niet speelt. En anders dan bij een overheidsinstantie is de bedrijfsvoering bij een commercieel bedrijf geheim. Inzicht in de keuzes die het bedrijf maakt, heeft de burger daardoor niet.

Twee andere concessies, Zaanstreek-Waterland en de treindienst Amersfoort-Ede-Wageningen, liepen tegen vergelijkbare problemen aan, al was dat wel te wijten aan de coronacrisis. Desondanks zagen beide ov-autoriteiten zich gedwongen hun eisen fors bij te stellen en meer flexibiliteit te bieden aan de aanbieder. Voor diverse regio's elders in Europa zijn bovengenoemde argumenten reden geweest om het ov weer zelf in handen te nemen. In hoofdstuk 5 gaan we daar nader op in.

2. Statenleden op weg naar het provinciehuis

2.1 Opzet van het onderzoek

Om inzichtelijk te maken wat de overwegingen zijn voor mensen om te kiezen voor de auto of het openbaar vervoer, deed de SP-Statenfractie in 2023 een onderzoek naar de verschillen in kosten, tijdsbesteding en CO₂-uitstoot per reis. Als uitgangspunt koos de fractie voor de reis die de 70 Statenleden en fractievertegenwoordigers maken om van hun huis naar het Provinciehuis te komen. Deze groep Zuid-Hollanders is onderling behoorlijk divers, en daarmee geven hun ervaringen een goed beeld van de gevolgen van het beleid waar deze beleidsmakers verantwoordelijk voor zijn.

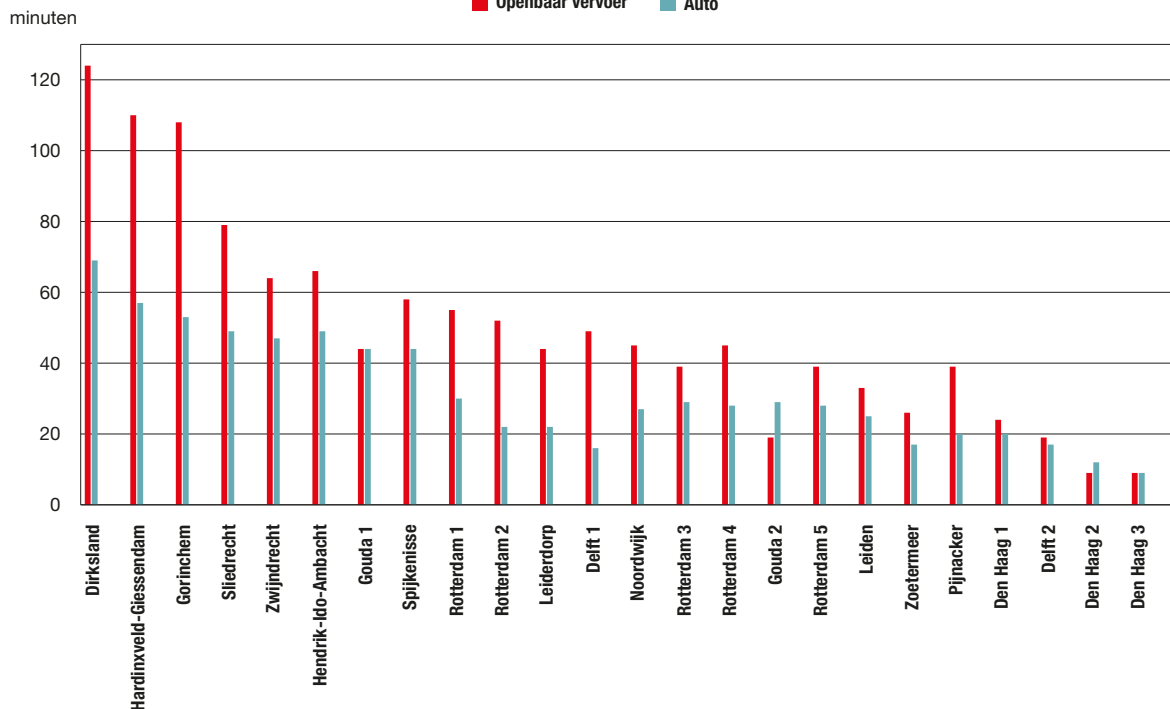
De uitkomsten zijn significant. De reistijd met het openbaar vervoer is in Zuid-Holland ruim twee keer zo lang als met de auto. De kosten van reizen met het openbaar vervoer zijn bijna twee keer zo hoog als die van reizen met de benzineauto. Voor dieselauto's en elektrische auto's lopen de verschillen nog verder uiteen. Daartegenover staat wel dat de uitstoot van CO₂ van het openbaar vervoer, mede dankzij de eis om busvervoer emissievrij te maken, steeds dichterbij 0 komt. Wat dat betreft is een reis met het openbaar vervoer veel gunstiger. We gaan in op de verschillende dimensies.

2.2 De reistijd

Het onderzoek vergeleek als eerste de duur van de reis per auto met de duur van de reis met het openbaar vervoer. De fractie ging uit van de reis die Statenleden en fractievertegenwoordigers afleggen om op tijd te zijn voor een Statenvergadering. Die begint normaliter op woensdagmorgen om 10.00 uur, de fractie ging ervan uit dat de Statenleden om 9.30 uur aanwezig willen zijn.

Uit de gegevens van ov-reisplanner 9292 voor de route per openbaar vervoer en de ANWB-reisplanner voor de auto bleek dat Statenleden die met de auto reizen gemiddeld 45% van de tijd nodig hebben die een ov-gebruiker onderweg is. Voor de Statenleden uit de gemeentes Goeree-Overflakkee, Hardinxveld en de Hoeksche Waard was het verschil het grootst. Zo rijdt het Statenlid uit Dirksland met de auto in 56 minuten naar het Provinciehuis, terwijl de reis met het openbaar vervoer 2 uur en 38 minuten duurt. Het Statenlid uit Hardinxveld-Giessendam is met de auto 48 minuten onderweg, tegenover 2 uur en 13 minuten met het openbaar vervoer. En het Statenlid uit Nieuw-Beijerland maakt de reis per auto in 46 minuten, tegenover 2 uur en 3 minuten met het openbaar vervoer.

Figuur 2: Reistijden per ov afgezet tegen reistijden per auto



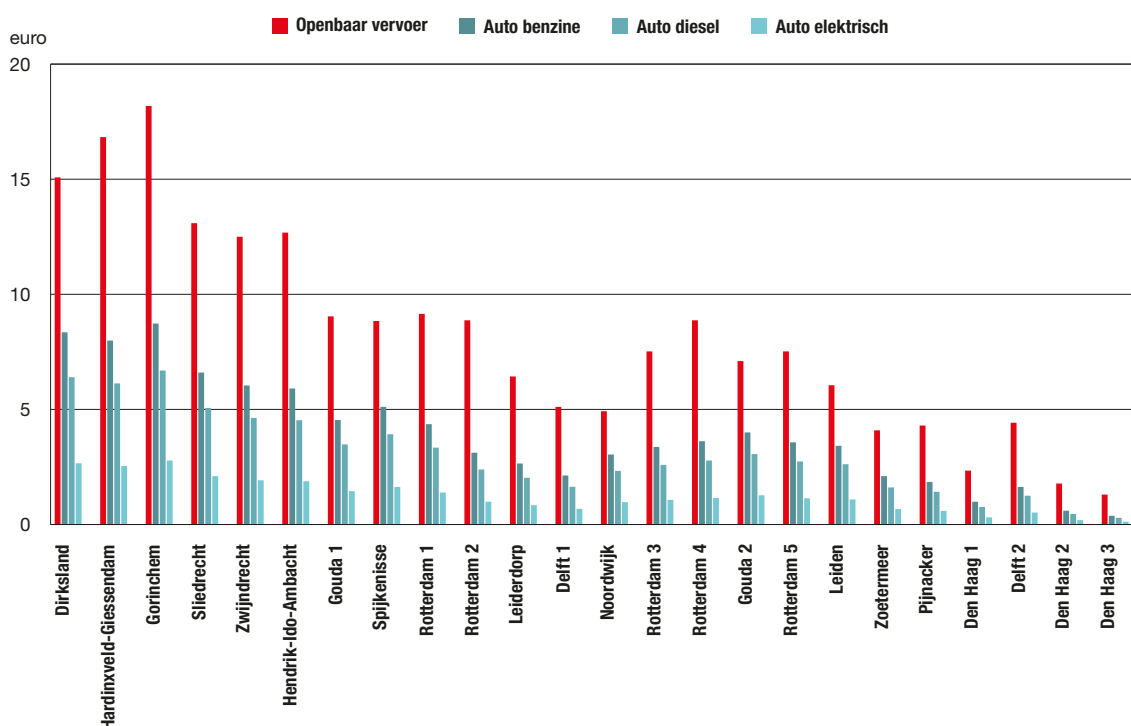
Figuur 2, met de gegevens over de reistijden, maakt in één oogopslag duidelijk dat de auto altijd sneller is dan het openbaar vervoer. Weliswaar rijdt de trein rijdt regelmatig sneller dan de auto en mag de bus in sommige gevallen

langs de file rijden, maar beide vervoersmiddelen zijn ook aan vaste tijden gebonden, die niet altijd optimaal zijn voor de beoogde aankomsttijd. Wanneer de reiziger moet overstappen, stapelt dat effect zich op. Tussenstops tellen uiteraard ook mee, evenals de tijd die reizigers nodig hebben om van huis naar de dichtstbijzijnde ov-halte te komen. Over het algemeen zal dat te voet zijn, maar ook de fiets of de auto (Park+ Ride) zijn een optie.

2.3 De reiskosten

Behalve naar de reistijd keken we ook naar de reiskosten. Waar de reistijd met het openbaar vervoer fors langer is, zijn de kosten met het openbaar vervoer fors hoger, zoals blijkt uit Figuur 3. Met een benzineauto is de reiziger 60% kwijt van de prijs van de ritprijs met het openbaar vervoer. Met een dieselauto betaalt de reiziger slechts 40%, de eigenaar van een elektrische auto is zelfs maar 19% van de kosten kwijt. De afschrijvingskosten van de auto zijn in dit onderzoek niet meegenomen, en ook is het verschil in wegenbelasting buiten beschouwing gelaten. Weliswaar zijn elektrische auto's door hun zware accu aanzienlijk zwaarder dan conventionele auto's, maar daar staat tegenover dat autobezitters sowieso steeds vaker kiezen voor zwaardere modellen. Parkeerkosten zijn niet relevant in dit verhaal aangezien Statenleden en fractievertegenwoordigers gratis kunnen parkeren bij het Provinciehuis.

Figuur 3: Reistijden per ov afgezet tegen reistijden per benzine-, diesel- of elektrische auto

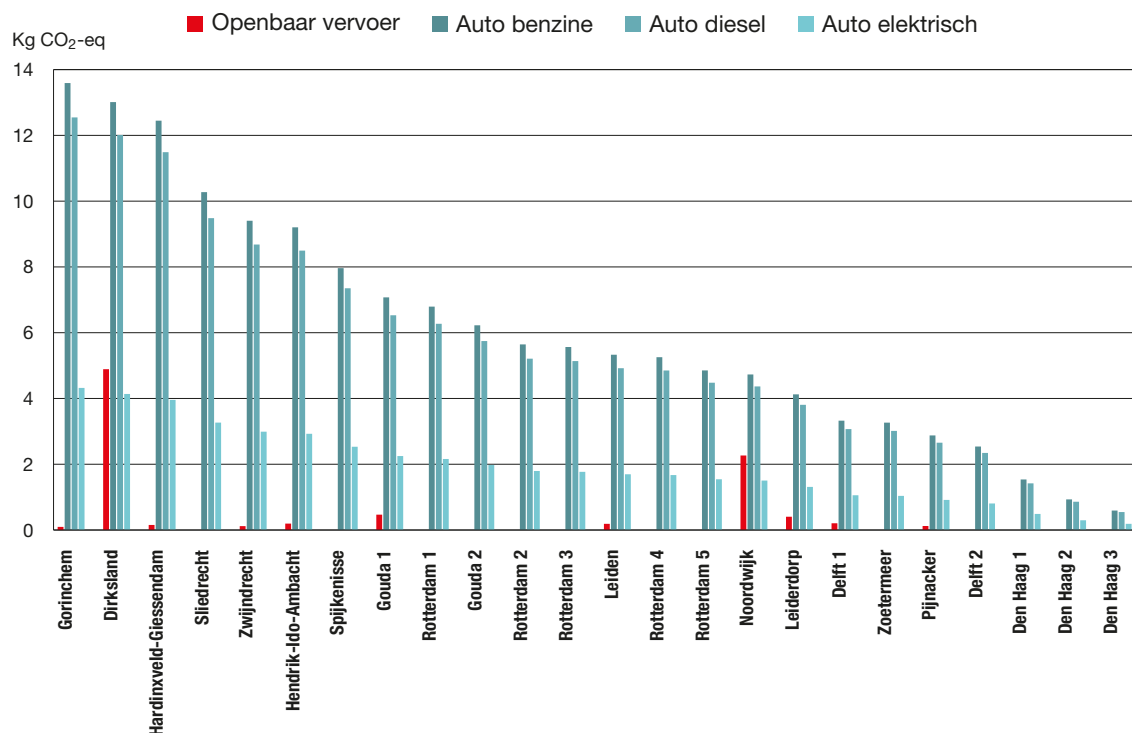


2.4 De CO₂-uitstoot

Een heel ander verhaal is er te vertellen over de CO₂-uitstoot van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer moet in 2030 klimaatneutraal zijn en naar dat doel is de provincie goed op weg. Grote delen van het openbaar vervoer zijn al emissievrij, mede omdat dat is opgenomen als voorwaarde voor de aanbesteding. Figuur 4 laat zien dat veel Statenleden al emissievrij reizen als zij met het openbaar vervoer zouden reizen.

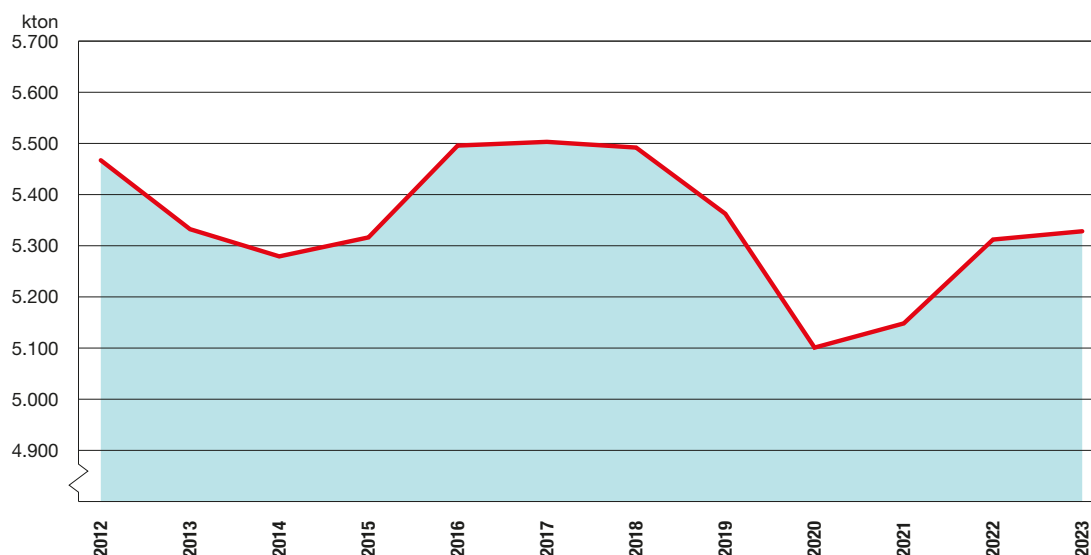
De reistijd met het openbaar vervoer is in Zuid-Holland ruim twee keer zo lang als met de auto

Figuur 4: CO₂-uitstoot op afgezet tegen CO₂-afzet benzine-, diesel- en elektrische auto



Daartegenover staat de CO₂-uitstoot van het wegverkeer, die sinds 2022 weer een stijgende lijn vertoont, zie Figuur 5. Dat is vooral het gevolg van een toegenomen CO₂-uitstoot bij benzineauto's, zo blijkt uit onderzoek van het RIVM.¹² Meer hierover in het volgende hoofdstuk.

Figuur 5: CO₂-uitstoot sector verkeer en vervoer Zuid-Holland.



Bron: Emissieregistratie 2012-2022

2.5 Conclusies

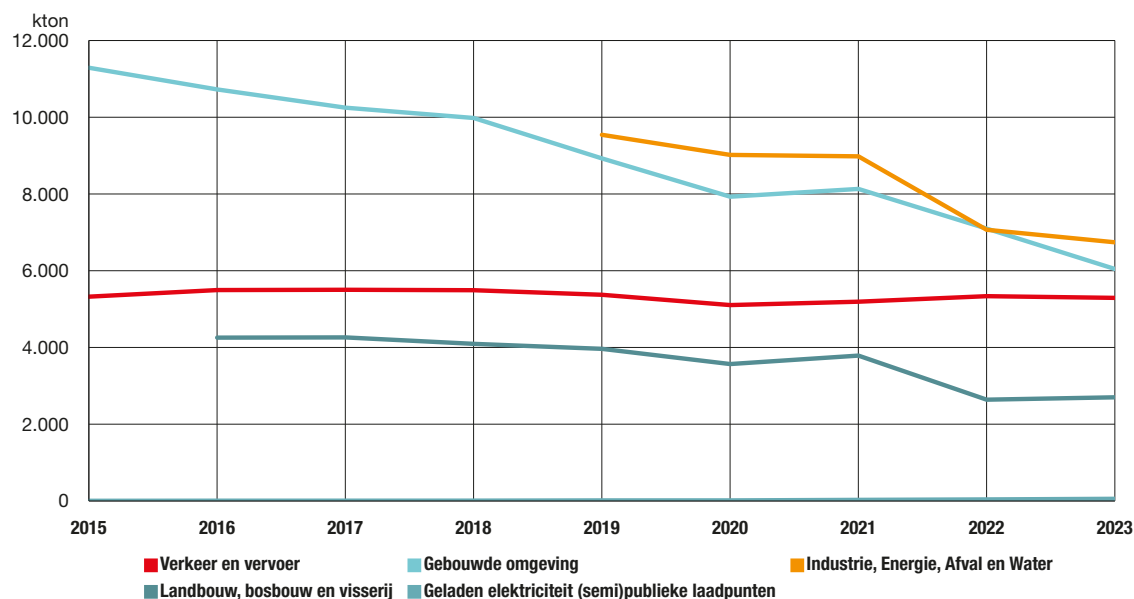
Elk Statenlid dat binnen de provincie wil reizen - maar dat geldt evengoed voor elke kiezer die een Statenlid vertegenwoordigt - wordt gesteld voor een onmogelijke keuze. Hoewel de CO₂-uitstoot overtuigend veel lager is, is het openbaar vervoer eigenlijk geen optie. Vanuit financieel oogpunt en ook wat betreft reistijd legt het openbaar vervoer het af tegen de auto. De markt heeft het openbaar vervoer niet goedkoper, niet beter en niet efficiënter gemaakt. Toch zijn er veel redenen om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. In het volgende hoofdstuk gaan we in op de redenen. De CO₂-uitstoot is een belangrijke, maar er zijn er veel meer.

3. Het openbaar vervoer in 2025

3.1 Klimaat

In het vorige hoofdstuk hebben we gezien dat reizen per openbaar vervoer veel minder CO₂ uitstoot dan reizen met de auto, maar dat zowel de prijs als de tijdbesteding reizen per openbaar vervoer niet aantrekkelijk maken. Waarom is dat zo'n probleem? Vanwege de klimaatverandering. De uitstoot van broeikasgassen, en dan met name CO₂, leidt direct tot de opwarming van de aarde.¹³ Het Nationaal Klimaatakkoord heeft als centraal doel vastgesteld het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen in Nederland met 49% ten opzichte van 1990.¹⁴ Figuur 6 laat zien dat de meeste belangrijke sectoren in Zuid-Holland goed op weg zijn. De sector verkeer en vervoer (mobiliteit) is een uitzondering. Sinds 2015 is de uitstoot in deze sector zelfs licht gestegen, van 5.316,3 kiloton in 2015 naar 5.328,3 kiloton in 2023.¹⁵

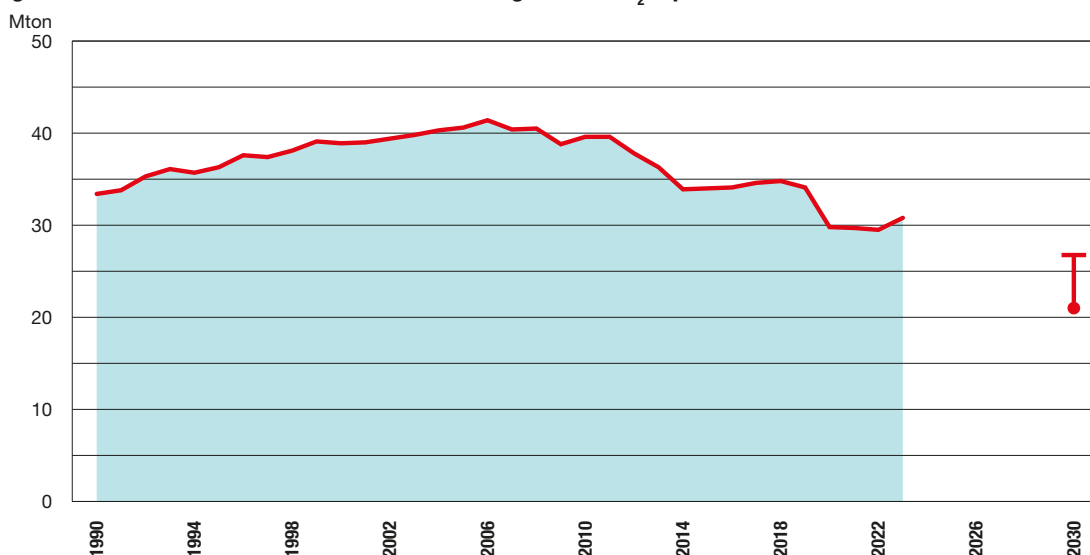
Figuur 6: CO₂-uitstoot sectoren Zuid-Holland, kton



Bron: <https://klimaatmonitor.databank.nl/dashboard/dashboard/co2-uitstoot>

Ten tijde van de coronacrisis werd er daadwerkelijk fors minder gereden, maar die daling is inmiddels weer voorbij, zoals we zien in Figuur 7 over de landelijke cijfers. Zo we al op koers waren om de streefdoelen te behalen, zijn we dat nu niet meer. Bovendien kunnen we verwachten dat het aantal reizigerskilometers zal toenemen door bevolkingsgroei en economische ontwikkeling.¹⁶ Goed en betaalbaar openbaar vervoer kan een belangrijke bijdrage leveren aan een lagere CO₂-uitstoot.

Figuur 7: Emissies mobiliteit en doelemissies raming 2030 in CO₂-equivalent



Uit het Landelijk Reizigersonderzoek 2024, gedaan in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat blijkt dat privéauto's verreweg de grootste uitstoot per gereden kilometer hebben en de grootste bijdrage in de totale emissies in het woon-werkverkeer (5.6 van in totaal 5.9 megaton).¹⁷

Figuur 8: CO₂-uitstoot woon-werkverkeer 2024

	Gem. emissiefactor TTW (gr CO ₂ / reizigerskm)	Totale afstand (mld. km / jaar)	CO ₂ uitstoot (Mton / jaar)
Auto (alleen)	137.4	40.5	5.6
Carpool (passagier)	68.7	1.7	0.1
Trein	2.0	8.4	0.0
Bus	86.0	1.1	0.1
Motor	113.0	0.7	0.1
Bromfiets / scooter	64.0	0.4	0.0
Fiets / e-bike	0.0	3.9	0.0
Tram / metro	0.0	0.6	0.0
Totaal	104.0	56.7	5.9

Bron: Landelijk reizigersonderzoek 2024

Dat aandeel daalde, maar die daling is gestopt als gevolg van het overheidsbeleid. Vanwege het afbouwen van de fiscale voordelen voor elektrische voertuigen geeft bijna 60% van de particuliere rijders aan niet langer elektrisch te blijven rijden. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) noemt dat zorgwekkend, en vraagt zich af of de beoogde milieuwinst wel gehaald zal worden.¹⁸

3.2 Files

Even leek het erop dat de files definitief verleden tijd zouden zijn. Tijdens de coronacrisis hadden veel mensen gemerkt dat ze best thuis konden werken. Ook om 9.00 uur beginnen bleek niet voor iedereen noodzakelijk. Toch is de filedruk weer flink gestegen. In 2024 meldde de ANWB op basis van cijfers van TomTom dat er 8% meer files op de weg stonden.¹⁹ In Zuid-Holland - samen met Brabant de drukste provincie - nam de filezwaarte toe met 3%. Als oorzaak voor de stijgende verkeersdrukke wijst de ANWB onder andere naar de vele wegwerkzaamheden. Dat is echter een tijdelijk euvel, bovendien vonden de werkzaamheden vooral plaats in Noord-Holland en Utrecht. In Zuid-Holland werd daarentegen de Corbulotunnel bij Leiden geopend en in december 2024 ook de Blankenburgverbinding bij Vlaardingen. Vooralsnog trekt die laatste echter veel minder reizigers dan verwacht.²⁰

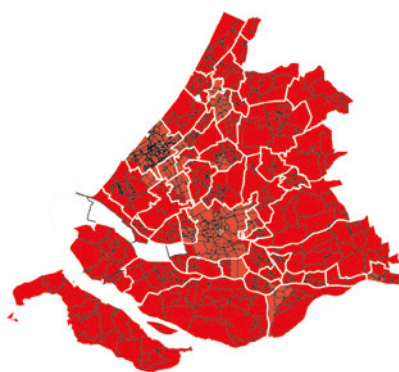
Naast de wegwerkzaamheden noemt de ANWB ook de bevolkingsgroei en de stijging van het aantal voertuigen. Deze oorzaken zijn niet tijdelijk en het is daarom zaak om na te denken over een structurele uitbreiding van andere oplossingen. Uiteraard kan het openbaar vervoer niet alle autogebruik vervangen, want voor mensen zoals loodgieters en bezorgers is de auto een essentieel hulpmiddel. Als echter de mensen voor wie het openbaar vervoer wel een reëel alternatief is zouden overstappen, zou dat wel degelijk een groot effect kunnen hebben op de filedruk. Uit onderzoek gedaan in opdracht van Rijkswaterstaat blijkt dat automobilisten wel degelijk te verleiden zijn de overstap naar openbaar vervoer te maken en dat eventuele koudwatervrees goed te overwinnen valt door pilots te doen.²¹

3.3 Vervoersarmoede

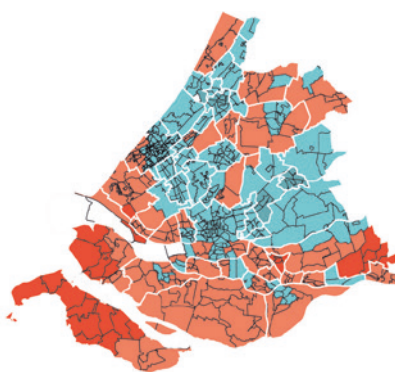
Gemiddeld heeft een huishouden in Nederland 1,1 auto's, en dat aantal stijgt. In 1990 was het gemiddelde 0,8. Toch heeft niet elk gezin een auto. Sterker: ruim een kwart doet het zonder. Deze mensen zijn om uiteenlopende redenen aangewezen op de fiets, het openbaar vervoer of deelvervoer. Voor wie in de stad woont en de voorzieningen dichtbij heeft of beschikking heeft over goed openbaar vervoer, is dat geen probleem. Maar niet iedereen is zo fortuinlijk. Van de 25% van de bevolking met het laagste inkomen kan 60% zich helemaal geen auto veroorloven.

Prof. Karel Martens introduceerde het begrip vervoersarmoede. Vervoersarmoede gaat over 'het niet kunnen komen waar je zou willen komen, waardoor je deelname aan maatschappelijke activiteiten belemmerd wordt'. Dat betreft het bezoek aan winkels en sportclubs, familie en vrienden, maar ook aan de werkplek. Wie zijn werkplek niet binnen een redelijke reistijd kan bereiken, kan de baan in veel gevallen niet uitvoeren.

Figuur 9: Bereikbaarheid banen per fiets



Figuur 10: Bereikbaarheid banen per ov



Figuur 11: Bereikbaarheid banen per auto



0 - 10.000 10.001 - 30.000 30.001 - 70.000 70.001 - 150.000 150.001 - 250.000 250.001 - 360.000

Bron: <https://www.kimnet.nl/atlas-van-de-auto#gebiedentypologie>

Figuren 9, 10 en 11, afkomstig uit de Atlas van de Auto, van KIMnet, laten het verschil zien in bereikbaarheid van banen afhankelijk van het beschikbare vervoermiddel.²² Rood duidt op een lage bereikbaarheid, blauwgroen op een hoge bereikbaarheid. Wie buiten de grote stad woont en alleen de beschikking heeft over een fiets, heeft soms maar een paar honderd banen binnen bereik. Wie daarentegen een auto heeft, kan in sommige gevallen uit meer dan een kwart miljoen banen kiezen.

Mertens stelt dat mensen het recht hebben zich te verplaatsen en dat het de plicht is van de overheid om dat mogelijk te maken: “Gebrek aan mobiliteit en bereikbaarheid - vervoersarmoede - beperkt de bewegingsvrijheid van grote groepen mensen en hun kansen op werk, het gebruik van voorzieningen en sociale contacten. Dat is niet eerlijk.”²³ Mertens heeft met een aantal studenten onderzoek gedaan naar vervoersarmoede in Rotterdam-Zuid: “Lage inkomensgroepen [bleken] grote problemen te hebben met het vinden van een baan. Hun kansen op werk liggen op bedrijventerreinen aan de rand of buiten de stad, die moeilijk of niet bereikbaar zijn met het ov.”²⁴

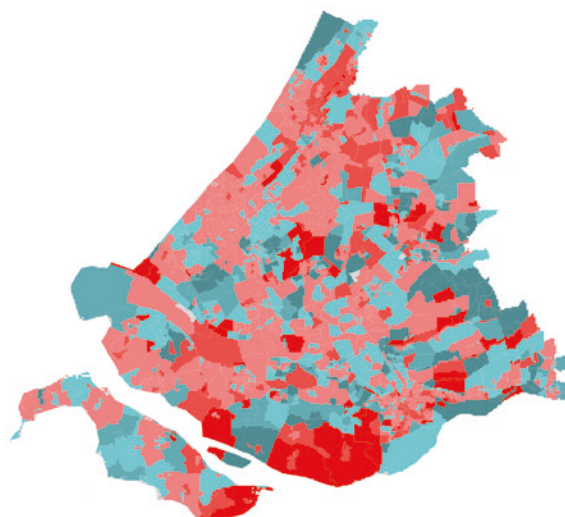
De inzichten van Mertens worden bevestigd door het Nederlands Instituut voor Budgetvoorlichting (Nibud). In zijn Mobiliteitsrapport 2024 heeft het Nibud berekend dat pas voor mensen met een inkomen vanaf 1,5 keer modaal geldt dat zij hun minimale vervoersbehoefte kunnen bekostigen.²⁵

3.4 Bereikbaarheid werknemers

Los van vervoersarmoede (vooral van belang voor de reizigers) is een slecht dekkend ov-net óók een probleem voor werkgevers. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) publiceerde in september 2024 een onderzoek waaruit bleek dat het afschalen van het openbaar vervoer heeft geleid tot een absolute daling van de bereikbaarheid van voorzieningen (zie Figuur 12).²⁶

Figuur 12: Verschil aantal banen per persoon (2012-2022)

-50% of minder (afname)
-50 - -25
-25 - 0
Geen verschil
0 - 25
25 - 50
Meer dan 50% (toename)



Bron: CBS, LISA, bewerking PBL

Dat heeft ook gevolgen voor de bereikbaarheid van banen. “Hoewel de fiets in combinatie met ov bijdraagt aan de bereikbaarheid van banen,” zo schrijven de auteurs, “is dit nog altijd aanzienlijk lager dan de autobereikbaarheid. De beschikking over een auto is hierdoor voor [de lager opgeleiden] steeds meer een voorwaarde voor toegang tot werk.”

Vergelijkbare conclusies zijn te trekken uit het genoemde Landelijk Reizigersonderzoek 2024.²⁷ Daaruit blijkt dat ruim 80% van de reizigers hun dagelijkse gewenste activiteiten makkelijk uit kunnen voeren, een leven kunnen leiden zoals zij willen en alle activiteiten kunnen ontplooiën die zij willen. Ook wordt de bereikbaarheid van de gewenste activiteiten als goed ervaren. Dat geldt met name voor mannen, voor ouderen, voor hoger opgeleiden, voor zelfstandig ondernemenden en niet-werkzoekenden en voor autobezitters.

Maar voor vrouwen, jongeren, lager opgeleiden, werkzoekenden en in mindere mate mensen in loondienst en mensen zonder auto geldt dat vaker niet, zeker als zij in minder stedelijk gebied wonen. Zo'n 650.000 mensen kunnen zich geen auto veroorloven. Een ander deel ziet zijn wens gedwarsboemd door bijvoorbeeld een beperking, ouderdom, medicijngebruik, ruimtegebrek of een rijontzegging.²⁸ Volgens de schattingen van KIMnet heeft zo'n 6% een auto die het eigenlijk niet kan betalen, het zogeheten 'gedwongen autobezit'.²⁹ Autobezit gaat dan ten koste van levensonderhoud of uitgaven aan andere zaken.

3.5 Arbeidsvoorwaarden chauffeurs

Voor chauffeurs in het openbaar vervoer maakt het nogal wat verschil of ze in vaste dienst zijn of dat hun contract tijdelijk is. In een onderzoek getiteld *Effecten van openbaar aanbesteden in het Openbaar Vervoer* dat in 2020 gedaan werd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, constateren de onderzoekers dat “[...] concessie-wisselingen leiden tot verminderde loyaliteit van het personeel en werkgevers hebben minder belang in investeren in werknemers.”³⁰ Marktwerking heeft met name negatieve gevolgen gehad op het gebied van werkzekerheid, ziekteverzuim en werkdruk.

Onder werkdruk wordt verstaan dat er te weinig tijd is voor pauzes, dat er sprake is van rituitval door materieelgebrek en personeelstekort, dat vakantie- en verlofaanvragen lastiger zijn dan in het verleden en dat bij ziekteverzuim druk wordt uitgeoefend om zo snel mogelijk weer aan de slag te gaan. Als oorzaak wordt genoemd dat er relatief weinig 'lucht' zit in de dienstregelingen.³¹

Ook de overgang van een concessie heeft gevolgen voor het personeel. Vaak gaat die gepaard met stress en verhoging van de werkdruk. Het personeel voelt zich meer verbonden met het werk dan met het bedrijf en dat leidt tot minder saamhorigheid tussen vaste en flexibele medewerkers. De chauffeurs krijgen bovendien te maken met veranderingen op alle vlakken. Zo kan een andere standplaats betekenen dat de reistijd van thuis naar het werk toeneemt. Een nieuwe concessie kan ook betekenen - we hebben dat recent gezien bij de start van de nieuwe concessie bij Qbuzz - dat de chauffeurs te maken krijgen met ontevreden reizigers. Ook wanneer de vaste krachten wel worden overgenomen - het bedrijf is daartoe bij wet verplicht - kan het zijn dat uitzendkrachten niet meegaan. Dat kan leiden tot extra werkbelasting bij het overige personeel.

In een reactie op een internetconsultatie over de initiatiefwet Provinciale inbesteding vervoersconcessies van PvdA en NSC wijst FNV erop dat de te hoge werkdruk leidt tot “[...] bovenmatig ziekteverzuim onder de chauffeurs, waardoor de werkdruk voor collega's verder wordt opgeschroefd en waardoor het aantal uitgevallen ritten verder toeneemt.”³² Tegelijkertijd maken de factoren die leiden tot werkdruk de sector minder aantrekkelijk voor nieuwe werknemers, waardoor het personeelstekort eerder toe- dan afneemt.”

Een heel ander beeld geeft de regio Gooi- en Vechtstreek, die het doelgroepenvervoer in 2021 in eigen hand nam.³³ Wethouder Hugo Bellaart van Gooise Meren wijst erop dat de problemen met het werven van chauffeurs kleiner zijn. “Hoewel ook Vervoer Gooi en Vechtstreek te maken heeft met het huidige chauffeurstekort, speelt dat probleem toch minder dan bij andere vervoerders”. Ook de kosten van de aanbesteding zijn lager: “Bij inbesteden geldt dat het proces in principe maar één keer gedaan hoeft te worden. Dat geeft ruimte om te investeren, zonder dat je rekening hoeft te houden met de mogelijkheid dat die investering weer moet worden afgeschreven.” De klanttevredenheid steeg naar 8.0 in 2023, en zelfs naar 8.3 in 2024.

3.6 Eenzaamheid

Eenzaamheid, in het bijzonder bij ouderen, is een groot probleem in Nederland.³⁴ Een derde van de Nederlanders voelt zich matig eenzaam, één op de tien Nederlanders voelt zich ernstig eenzaam. Aanhoudende eenzaamheid kan leiden tot gezondheidsrisico's, minder betrokkenheid in de samenleving en het gevoel dat welzijn of geluk tekortschiet. Het kan leiden tot hart- en vaatziekten, depressie, de ziekte van Alzheimer en zelfmoordgedachten. Eenzame senioren blijken 14% meer kans te hebben op een vroege dood.

Uit onderzoek gedaan in opdracht van de provincie Zuid-Holland in maart 2022 blijkt dat inwoners die buiten de stad wonen minder eenzaam zijn, zij het op voorwaarde dat zij vaker de deur uitgaan voor bijvoorbeeld werk, school of een bezoek aan familie.³⁵ Wanneer er geen openbaar vervoer is en de inwoner geen auto heeft, kan dat lastig worden. De onderzoekers benoemen dat “[...] een verminderde mobiliteit door onvoldoende financiële middelen, een (gevoel van (lichamelijke)) beperking of ouderdom ertoe bijdraagt dat de actieradius van deze inwoners wordt beperkt en daarmee de mate van eenzaamheid hoger ligt.³⁶ Verbeterde mobiliteit kan de eenzaamheid verminderen, niet alleen doordat de eenzame persoon zelf een grotere actieradius krijgt, maar ook omdat familie en vrienden hem of haar gemakkelijker kunnen bezoeken.

3.7 Conclusies

Ons land is meer en meer ingericht voor automobilisten, zoveel is duidelijk. Helaas raken we daardoor steeds vaker in de knel. Enerzijds worden steeds meer mensen vanwege toenemende vergrijzing en een groeiende kloof tussen arm en rijk te oud of te arm om een auto te hebben.³⁷ Dat leidt tot vervoersarmoede in de vorm van eenzaamheid of problemen om de werkplek te bereiken. Anderzijds wordt ons wagenpark alleen maar groter door een groeiende bevolking en economische ontwikkelingen. Het CO₂-probleem is nog bepaald niet opgelost, en ook het aantal files lijkt alleen maar toe te nemen.

De vermarkting van het openbaar vervoer heeft niet geholpen bij het voorkomen van deze situatie, integendeel. De vermarkting van het ov heeft geleid tot een verschraving van het aanbod, een stijging van de prijzen en gezondheidsproblemen bij chauffeurs. In ons omringende landen is er daarom al gekozen voor het opnieuw in eigen hand nemen van het openbaar vervoer. Daar gaan we in het volgende hoofdstuk op in.

4. Remunicipalisatie: ov terug in eigen hand

Zoals gemotiveerd in de voorgaande hoofdstukken, heeft de invoering van de marktwerking in het openbaar vervoer niet de beloften waargemaakt die er gedaan waren. Het openbaar vervoer is niet beter of goedkoper geworden. Mogelijk is het efficiënter geworden, maar of dat het gevolg is van marktwerking, is zeer de vraag. In elk geval lijkt het er sterk op dat dat effect is uitgewerkt. Er zijn zo weinig aanbieders dat marktwerking niet langer werkt. Het zou goed zijn als de mogelijkheid om het openbaar vervoer weer in eigen hand te nemen die de Europese richtlijn biedt, en die sinds het aannemen van de *Wet provinciale investering* ook in Nederland beschikbaar is, ook wordt benut en wordt geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving.

In dit hoofdstuk tonen we aan dat er diverse voorbeelden zijn van regio's en steden in Europa die het openbaar vervoer weer in eigen hand hebben genomen. De hindernis zit hem in de nationale wetgeving. Met het initiatiefvoorstel van Habtamu de Hoop (GroenLinks-PvdA) en Olger van Dijk (NSC) tot wijziging van de *Wet personenvervoer 2000 in verband met het mogelijk maken van provinciale investering van openbaar vervoerconcessies (Wet provinciale investering vervoerconcessies)* ligt de weg open om het openbaar vervoer weer naar eigen wens en behoefte in te vullen en de misvatting te herstellen dat een bedrijfstak die niet geschikt is voor marktwerking toch per se door de markt moet worden uitgevoerd.

In dit hoofdstuk gaan we in op een aantal voorbeelden van Europese steden en regio's die het openbaar vervoer na een periode van aanbesteding weer in eigen hand hebben genomen, de zogeheten remunicipalisatie, en we besteden aandacht aan de redenen en effecten. Vervolgens laten we ons licht schijnen over de Europese richtlijn 2014/25/EU over kaders voor het aanbesteden van een aantal openbare diensten, en de *Wet personenvervoer 2000*, en tot slot over het wetsvoorstel waarmee De Hoop en Van Dijk die wet amenderen.

4.1 Duitsland

Niet alleen in Nederland, ook in Duitsland lukt het overheden soms niet om een aanbieder te vinden voor een ov-concessie. In 2022 gold dat tegelijkertijd voor het Nederlandse Zeeland (zie paragraaf 2.1) en de Duitse deelstaat Rijnland-Palts. Maar waar Gedeputeerde Staten in Zeeland zich gedwongen zagen om de eisen in het bestek ver terug te schroeven, konden de besturen in Rijnland-Palts gebruik maken van de mogelijkheid van de Europese richtlijn om het vervoer in eigen hand te nemen.

4.1.1 Bad Kreuznach en Mainz-Bingen (2022)

Het district Bad Kreuznach met de gelijknamige stad en het aangrenzende district Mainz-Bingen zijn samen goed voor circa 360.000 inwoners. Gezamenlijk richtten de twee districten en de stad een vervoersbedrijf op genaamd Kommunalverkehr Rhein-Nahe GmbH om daarmee de gewenste buslijnen zelf uit te voeren.³⁸ De besturen hebben 51% van de bussen in eigendom, de overige 49% wordt uitbesteed aan private bedrijven. Hoewel het bestuur van de deelstaat Rijnland-Palts al geruime tijd in handen is van SPD, Grünen en FDP werd de remunicipalisatie grotendeels uitgevoerd door een CDU-bestuurder, Bettina Dickes.

De nieuwe werkvorm valt samen met een uitbreiding van het openbaar vervoersstelsel. Met meer aandacht voor het leerlingenvervoer zijn de kosten aanzienlijk gestegen. Het openbaar vervoer in de regio's is fors uitgebreid en het feit dat de overheid weer directe zeggenschap heeft over de bedrijfsvoering en winstgevendheid niet meer de doorslaggevende factor is, maakt dat er ge-experimenteerd kan worden met aanvullende diensten. Zo wordt er gekeken naar de mogelijkheid om bussen boodschappen te laten bezorgen in afgelegen dorpen.

Met name in Bad Kreuznach, waar de bus weer een betrouwbaar vervoermiddel is, is het aantal reizigers toegenomen. In het landelijk gebied waar de bus niet meer dan een paar keer per dag rijdt, maken reizigers vooral in het weekend gebruik van de bus. De kosten voor de buskaartjes zijn gemiddeld met 5% gestegen, maar de waardering bij zowel

bestuurders als reizigers alsook de vakbond is groot. De inzet van schoolbussen is sterk verbeterd en ook de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs zijn beter geworden. Kritiek is er met name op het feit dat de infrastructuur nog niet is ingesteld op het toegenomen gebruik ervan, zoals bijvoorbeeld het wegonderhoud, de aanwezigheid van bushaltes en de brandstofvoorziening. Dat de diensten nog voor 49% worden uitgevoerd door commerciële bedrijven, wordt eerder gezien als een bezwaar dan als een voordeel.

**Brussel biedt
ruimte voor het
in overheidshanden
houden van het
openbaar vervoer**

4.2 Frankrijk

Waar in Duitsland het aantal steden dat het openbaar vervoer weer in eigen hand neemt vrij beperkt is, is Frankrijk volop bezig om af te stappen van het aanbesteden aan commerciële partijen. Tussen 1995 en 2022 zijn 29 Franse steden gestopt met het aanbesteden van hun ov, en de frequentie waarmee ze dat doen neemt toe. Slechts twee steden maakten de omgekeerde beweging.³⁹ De verantwoordelijke bestuurders zijn van zeer divers pluimage, variërend van Parti Socialiste tot Républicains. We bespreken een aantal voorbeelden.⁴⁰

4.2.1 Toulouse (2006)

Het bestuur van de stad Toulouse - vierde in dichtstbevolkte regio's in Frankrijk - nam in 2006 het openbaar vervoer over na twee jaar aanbesteding aan een commerciële partij. Toulouse koos voor een verzelfstandigd bedrijf, vergelijkbaar met de RET in Rotterdam. Het proces naar remunicipalisatie ging gepaard met een pittige strijd in een gepolariseerd politiek klimaat, maar een kleine 20 jaar later is Toulouse nog niet van mening veranderd.

4.2.2 Nice (2013)

De keuze van het stadsbestuur van Nice om het openbaar vervoer weer in eigen hand te nemen, had te maken met het feit dat de aanbestedingsronde in 2012 geen bevredigende kandidaten opleverde, onder andere vanwege dreigende prijsstijgingen. De Franse wet biedt deze mogelijkheid, en het stadsbestuur hoefde dus niet in te leveren op zijn programma van eisen. Net als Toulouse koos Nice voor een verzelfstandigd bedrijf, waarbij een paar lijnen worden uitbesteed aan onderaannemers.

4.2.3 Straatsburg (2019)

Anders dan Toulouse en Nice heeft Straatsburg - thuisstad van het Europees Parlement - zijn openbaar vervoer weer helemaal in eigen hand. Het bedrijf is onderdeel van de Eurometropool van Straatsburg en de regio Grand-Est. De keuze voor deze vorm hing samen met de mogelijkheden om een groot infrastructureel project vorm te geven. Daar paste deze vorm het beste bij. Kinderen tot 18 jaar reizen gratis in Straatsburg.

4.2.4 Grenoble (2021)

Grenoble besloot het openbaar vervoer vooral weer in eigen hand te nemen om af te komen van een zeer dominante uitvoerder die erin was geslaagd de financiële risico's af te wentelen op het stadsbestuur. Inmiddels is het vervoer geheel onder zeggenschap van een reeks van lokale overheden. Het openbaar vervoer in Grenoble is uitgebreid met diverse diensten, zoals deelauto's en -fietsen, lpg-stations en gratis ov voor kinderen op woensdag, zaterdag en zondag.

4.2.5 Montpellier (2022)

Sinds 2022 biedt Montpellier zijn half miljoen inwoners gratis openbaar vervoer aan. Om zijn milieudoelen te halen wil Montpellier zijn forenzen gratis laten reizen. De stad heeft daarvoor grotere vrijheid nodig dan een openbare aanbesteding mogelijk maakt. Gevolg van dit besluit is een toename van 23,7% in het gebruik van het openbaar vervoer, ook buiten de spits. Wel is besloten een aantal lijnen af te stoten.

4.3 Wettelijke (on)mogelijkheden: Europa en Nederland

Een aantal van de problemen waar de Duitse en Franse bestuurders tegenaan liepen, zijn ook in ons land bekend. Ook in Nederland zijn er aanbestedingen waar te weinig partijen op inschrijven en hebben bestuurders wensen en ambities die de markt niet kan of wil oplossen. Tot het aannemen van de *Wet provinciale inbesteding vervoersconcessies* was het in Nederland nog niet mogelijk om het openbaar vervoer weer in eigen hand te nemen wanneer de situatie daarom vraagt. De oorzaak lag niet in de Europese richtlijnen, maar in de Nederlandse *Wet personenvervoer 2000*.

4.3.1 Europese verordening (EG) 1370/2007

Artikel 5, tweede lid, van verordening (EG) 1370/2007, die gaat over het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg, is expliciet:⁴¹

“Als de nationale wetgeving het niet verbiedt, kan een bevoegde plaatselijke overheid [...] besluiten zelf openbare personenvervoerdiensten aan te bieden of onderhands een openbardienstcontract te gunnen aan een juridisch onafhankelijke entiteit waarover de bevoegde plaatselijke overheid [...] net als over haar eigen diensten zeggenschap uitoefent.”

Met andere woorden: Brussel biedt ruimte voor zowel het in overheidshanden houden van het openbaar vervoer, alsook het inbesteden van de diensten aan een zelfstandig bedrijf onder controle van de overheid.

4.3.2 Wet personenvervoer (2000)

Niet Brussel zegt dus dat openbaar vervoer dient te worden aanbesteed. Onze nationale wetgeving deed dat. Paragraaf 4 van hoofdstuk III van de *Wet Personenvervoer*.⁴²

“Concessies voor openbaar vervoer worden slechts verleend nadat daartoe een aanbesteding is gehouden, tenzij artikel 63a of artikel 64, eerste lid, van toepassing is.”

Met andere woorden: aanbesteden was verplicht, op twee uitzonderingen na. Artikel 64 doet uitspraken over het openbaar vervoer per trein, wat valt onder bevoegdheid van de minister. Nationaal beleid valt buiten het bereik van dit rapport. De andere uitzondering is gevolg van de *Wet aanbestedingsvrijheid ov grote steden*, die in 2011 werd aangenomen.

4.3.3 Wet aanbestedingsvrijheid ov grote steden (2011)

In 2011 dienden Jacques Monasch (PvdA), Farshad Bashir (SP), Ineke van Gent (GroenLinks) en Kees Verhoeven (D66) een wetsvoorstel in om de *Wet personenvervoer (2000)* te wijzigen “[...] teneinde inbesteding van openbaar vervoer mogelijk te maken in een plusregio die de gemeente Amsterdam, ’s-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat.” De cruciale passage is deze:

“Een concessieverlener voor openbaar vervoer, anders dan per trein, kan in een plusregio als bedoeld in artikel 104 van de *Wet gemeenschappelijke regelingen* die de gemeente Amsterdam, ’s-Gravenhage, Rotterdam of Utrecht omvat, een concessie verlenen zonder dat daartoe een aanbesteding is gehouden indien deze concessie wordt verleend aan een vervoerder waarop de desbetreffende plusregio net als over haar eigen diensten zeggenschap uitoefent.”

Vanwege wijzigingen in de wetgeving rondom plusregio's is de wet sindsdien aangepast om het bestuurlijke onderscheid tussen enerzijds Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, en anderzijds Utrecht recht te doen, maar de strekking van de wet is, dat deze vier grote steden zelf de vrijheid hebben om al of niet aan te besteden. Amsterdam laat zijn openbaar vervoer uitvoeren door het voormalige Gemeentevervoerbedrijf GVB,⁴³ Rotterdam en Den Haag laten hun openbaar vervoer via de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) uitvoeren door respectievelijk HTM Personenvervoer NV⁴⁴ en de Rotterdamse Elektrische Tram (RET). Utrecht heeft geen eigen vervoerbedrijf, maar heeft zijn ov onder de noemer U-OV uitbesteed aan QBuzz.

We moeten dus vaststellen dat er al mogelijkheden zijn voor overheden om het openbaar vervoer in eigen hand te houden. Bovendien is het mogelijk om de nationale wet aan te passen aan veranderende inzichten. Dat feit wordt ook bevestigd door de Raad van State in hun advies over de *Wet provinciale inbesteding vervoersconcessies*.⁴⁵

4.3.4 Wet provinciale inbesteding vervoersconcessies

Het initiatiefvoorstel van De Hoop (PvdA) en Van Dijk (NSC) dat in mei 2024 werd ingediend en in november 2025 werd aangenomen in de Eerste Kamer maakt de provinciale inbesteding van openbaar vervoersconcessies mogelijk.⁴⁶ Het voorstel verwijst naar de genoemde *Wet aanbestedingsvrijheid OV grote steden* uit 2011 en breidt de wet zodanig uit dat ook provinciale overheden die aanbestedingsvrijheid krijgen.

De indieners leggen de provinciale besturen niet op om gebruik te maken van inbesteding, maar willen wel de mogelijkheid bieden. Dat helpt ook om de positie van de provinciebesturen tegenover de aanbieders te versterken. Op deze manier wordt de afhankelijkheid van commerciële partijen immers sterk verkleind: de besturen kunnen de uitvoering zelf ter hand nemen. Ook wijzen de indieners erop dat de provinciebesturen nu al de mogelijkheid hadden om de opbrengstverantwoordelijkheid over te nemen, echter zonder daarmee regie en sturing op het aanbod te krijgen. Wel de lasten, niet de lusten. Ook dat euvel wordt verholpen met een aanpassing in de wet.

4.4 Conclusies

Er zijn goede redenen om het openbaar vervoer in eigen hand te nemen, zoals we in eerdere hoofdstukken hebben gezien. De problemen die Nederlandse ov-autoriteiten tegenkomen, worden ook door andere Europese autoriteiten gezien. In elk geval in Frankrijk is dat voor steeds meer gemeenten reden om af te stappen van aanbesteding.

Tot het aannemen van de *Wet provinciale aanbesteding vervoersconcessies* was het nog niet mogelijk om het openbaar vervoer in eigen hand te nemen, maar dat is niet omdat Brussel dat verbiedt. De diverse voorbeelden uit Duitsland en Frankrijk die we hebben besproken tonen dat aan.

Het zou goed zijn als Gedeputeerde Staten van Zuid Holland voortvarend aan de slag gaan met dit voorstel. Ook als het oprichten van een eigen ov-bedrijf voor dit college wellicht nog een stap te ver is, kan de theoretische mogelijkheid de onderhandelingspositie van het provinciebestuur versterken. Daarnaast is er de mogelijkheid om naast de opbrengstverantwoordelijkheid ook veel meer invloed te krijgen op de precieze uitvoering van het openbaar vervoer.

5. Aanbevelingen

“Alle mensen hebben recht op een eigen auto voor de deur, óók de arbeiders,” zei Joop den Uyl in de jaren zestig van de vorige eeuw. Mobiliteit en bereikbaarheid was iets waar iedereen recht op had. Een eigen auto gold als het toppunt van emancipatie. Maar al in 1973 kwam de eerste oliecrisis en moest Den Uyl daarop terugkomen. De autoloze zondag werd ingevoerd. Zo eenvoudig was de vooruitgang nu ook weer niet.

Inmiddels is de wereld vooral ingericht op autobezitters. Niet elk dorp beschikt meer over basisvoorzieningen: winkels, een school, een geldautomaat. De overheid gaat ervan uit dat mensen de auto kunnen pakken en een wijde actieradius hebben. Ook het dalend aantal bushaltes wijst daarop.

Maar ruim een kwart van de bevolking beschikt niet over een auto. Sommigen zijn te jong voor een auto, anderen zijn er fysiek niet (meer) toe in staat. Weer anderen kunnen zich geen auto veroorloven, maar voelen zich genooddaakt er toch een aan te schaffen en dan maar te bezuinigen op andere uitgaven. Nog weer anderen kiezen er zelf voor om alleen gebruik te maken van het openbaar vervoer en/of de fiets - als dat kan, met andere woorden als zij in een gebied wonen waar een voldoende dekkend ov-netwerk is.

Voor al deze mensen is goed werkend openbaar vervoer van groot belang. Om gebruik te kunnen maken van voorzieningen, om naar school of naar het werk te gaan, of om hun sociale netwerk te onderhouden.

Los daarvan zou de samenleving als geheel er profijt van hebben als meer mensen de auto zouden laten staan en de fiets of openbaar vervoer zouden pakken. Fietsen is gezond voor de fietser zelf, een daling van het aantal automobilisten is gunstig voor de uitstoot van CO₂ en daarmee voor iedereen. Een vermindering van het aantal files is, behalve voor de CO₂-uitstoot, ook gunstig voor automobilisten.

Recht op een eigen auto voor de deur is een achterhaald principe. Maar recht op bereikbaarheid geldt onverminderd. Openbaar vervoer moet daarin een grote rol spelen.

De kans dat de markt onze problemen oplost, is klein. Wanneer winst het doorslaggevende argument is, zijn alleen drukke lijnen op drukke tijden de moeite waard. Als we dezelfde redenering zouden volgen voor ons wegnnet, zouden we op den duur alleen nog zesbaanssnelwegen overhouden want waarom zou je duur asfalt neerleggen in een dorp waar bijna niemand woont? Omdat de problemen zichzelf niet oplossen is het zaak dat de overheid ingrijpt. Daarvoor moet het volgende gebeuren:

5.1 Draagvlakonderzoek

Aanbestedingen beginnen doorgaans met een marktconsultatie, waarmee in kaart wordt gebracht wat de markt te bieden heeft. Daarmee wordt de discussie echter op voorhand ingeperkt. De behoeften van gebruikers worden op een tweede plan gezet. Weliswaar doen vervoerbedrijven regelmatig klanttevredenheidsonderzoeken, maar daarin worden niet de behoeften betrokken van mensen die geen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Voor een integrale discussie over nut en noodzaak van het openbaar vervoer is het van belang dat de behoeften van alle inwoners meegenomen worden.

➤ Laat onderzoeken of er draagvlak is voor meer en beter openbaar vervoer, en zo ja, waar. Betrek daar ouderenbonden bij, gehandicaptenorganisaties, uitkeringsinstanties, onderwijsinstellingen, voedselbanken en werkgeversorganisaties.

5.2. Integrale toekomstvisie

Om te komen tot een integrale toekomstvisie voor het openbaar vervoer is het van belang om het breedst mogelijke perspectief te kiezen. Niet alleen de winstcijfers van de ov-bedrijven zijn van belang, ook de CO₂-uitstoot in de provincie, de filecijfers, de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en de leefbaarheid van kleine kernen.

➤ Betrek het draagvlakonderzoek bij de formulering van een integrale toekomstvisie op het ov. Kijk naar waar de files staan, waar de meeste reisbewegingen zijn en naar wat de behoeften van inwoners en werkgevers zijn.

5.3 Provinciaal vervoersbedrijf

De verwachting dat de markt de problemen van het openbaar vervoer zou oplossen is niet uitgekomen. Het openbaar vervoer is niet beter en niet goedkoper geworden. Zo er al positieve gevolgen waren op de efficiëntie van de bedrijfsvoering is dat effect uitgewerkt. De ov-markt blijkt niet geschikt voor marktwerking. De mogelijkheid die bepleit wordt in de initiatiefwet van Van Dijk en De Hoop om het openbaar vervoer weer in provinciale handen te kunnen nemen, maakt de positie van het provinciaal bestuur sterker en kan daarmee positieve druk zetten op het aanbestedingsproces.

Uit de Franse en Duitse voorbeelden die hier besproken zijn, blijkt dat een toenemend aantal gemeenten besluit het openbaar vervoer weer in eigen hand te willen nemen. Dat geeft de vervoersautoriteit meer regie en meer invloed. Het blijkt ook te leiden tot een toenemend gebruik van het openbaar vervoer. De kosten die gepaard gaan met het aanbestedingsproces kunnen sterk worden teruggebracht.

- Pak het initiatiefvoorstel van Van Dijk en De Hoop met beide handen aan, en doe een onderzoek naar de mogelijkheden. Met een eigen ov-bedrijf wordt zowel het aantal mogelijkheden vergroot alsook de eigen onderhandelingspositie versterkt.
- Besteed het openbaar vervoer in aan een zelfstandig ov-bedrijf, naar het voorbeeld van HTM en RET.

5.4 Openbaar vervoer in eigen hand

Een stap verder dan het inbesteden aan een zelfstandig ov-bedrijf is het oprichten van een eigen ov-bedrijf dat onderdeel uitmaakt van de provinciale organisatie. Beide zijn mogelijk volgens de Europese richtlijn. Voor een integrale aanpak van vervoersarmoede, een overmatige CO₂-uitstoot en toenemende files biedt een eigen ov-bedrijf meer flexibiliteit in de regie. De kosten van de aanbesteding vormen een belangrijke bezuiniging.

- Volg het voorbeeld van Duitsland en Frankrijk en haal het openbaar vervoer terug in eigen hand.



6. Verantwoording

Deze studie werd uitgevoerd, geschreven en gecoördineerd door Anne-Marie Mineur, onderzoeksmedewerker van de Zuid-Hollandse Statenfractie van de SP. Een deel van het onderzoek werd gedaan door John Burant van New Soil Analytics B.V.⁴⁷ Hij werkte mee aan hoofdstuk 1, over decentralisatie en vermarkting, en aan hoofdstuk 4, over remunicipalisatie. Bijdragen werden verder geleverd door de Duitse onderzoeker Anne Zetsche over de remunicipalisatie van openbaar vervoer in Bad Kreuznach (paragraaf 4.1), en door de Franse onderzoeker Séverine Picard over de remunicipalisatie van openbaar vervoer in Toulouse, Nice, Grenoble, Straatsburg en Montpellier (paragraaf 4.2). Voormalig fractievertegenwoordiger en huidig Statenlid Benjamin Broersma zorgde voor de data en de grafieken in hoofdstuk 2.

Het onderzoek werd op enkele vlakken beperkt door externe omstandigheden. Zo had de SP-fractie graag bericht over de financiële verschillen tussen de periode voor de invoering van de *Wet personenvervoer 2000* en de periode erna. Om te weten of het aanbesteden van openbaar vervoer inderdaad goedkoper is dan het uitvoeren in eigen huis, had de fractie graag inzage gehad in de kosten die de Rijksoverheid en de provinciale overheid maakten. Het bleek echter erg lastig om zowel de stap van decentralisatie (van Rijksoverheid naar provinciale en regionale overheid) als van privatisering (van overheid naar markt) uit elkaar te trekken. Ook van overheidswege is, voor zover de fractie heeft kunnen nagaan, dat verschil niet of nauwelijks in kaart gebracht.

Los daarvan is ook het archief van de provincie slecht toegankelijk. In de afgelopen decennia is de provincie overgestapt op een papierloos systeem. Het oude papieren systeem is daar echter niet of nauwelijks in meegenomen. De beperkte bevoegdheden van Statenleden en de complexiteit van de materie dwongen de fractie ertoe deze onderzoekslijn te verlaten.

Een andere onderzoekslijn die verlaten is, is het opzetten van een business case voor een in-house OV-bedrijf. OV-bedrijven zijn niet verplicht om hun bedrijfscijfers op meer dan oppervlakkig niveau openbaar te maken, en dat maakt een business case op zijn best schetsmatig. Uit de cijfers die beschikbaar zijn via de Kamer van Koophandel kan echter wel worden geconcludeerd dat de winstcijfers van de OV-bedrijven in Nederland zeer mager zijn, of zelfs negatief. Het is niet voor niets dat de internationale OV-bedrijven vrijwel zonder uitzondering in overheidshanden zijn - zij het dan in Duitse, Franse, Italiaanse of Israëlische. Dat voedt de gedachte dat de markt alle marge uit de markt heeft getrokken. De markt kan het niet nóg goedkoper doen dan ze het al doen, zonder ernstige schade toe te brengen aan het doel van het openbaar vervoer: mensen op betrouwbare en betaalbare wijze van A naar B brengen, in een systeem dat ook voor het personeel nog een redelijke boterham onder redelijke arbeidsvoorwaarden oplevert.

Dit onderzoek richtte zich daarom op de vraag of er nog wat te winnen valt met marktwerking. Die vraag is overtuigend beantwoord met 'nee'. Dat remunicipalisatie - het opnieuw in overheidshanden nemen van het openbaar vervoer - een overtuigende optie is, laten de Fransen en de Duitsers zien in een toenemend aantal regio's en gemeenten. De *Wet personenvervoer 2000* biedt daarvoor kansen. De SP ziet geen enkele reden om die niet te grijpen.

Eindnoten

- ¹ EBS is een controversieel bedrijf omdat het actief is in illegaal bezette Palestijnse gebieden op de Westelijke Jordaanoever. Het bedrijf staat wegens grove schendingen van de mensenrechten op de zwarte lijst van de Hoge commissaris voor de vluchtelingen van de Verenigde Naties.
- ² Utrecht had die mogelijkheid ook, maar heeft gekozen voor een reguliere aanbesteding. Het Utrechtse busvervoer wordt uitgevoerd door Connexxion, Qbuzz en Keolis.
- ³ I. Onur & B.K. Onur Tas, Optimal bidder participation in public procurement auctions. *International Tax and Public Finance* (2019) 26(3) pp. 595-617.
- ⁴ J.M. Groenendijk, J.M. de Heer, J.F. Meurs, R.I. Pieper en E. Rosbergen, Evaluatie Wp2000: Eindrapport functionele en doelmatigheidstoets, TwynstraGudde en µConsult (2005).
- ⁵ Het gaat hier om het Brabants bedrijf BBA, dat eind 2008 failliet is gegaan.
- ⁶ Zie *Decisio/Twynstra/inno-V*, Effecten van openbaar aanbesteden in het Openbaar Vervoer: Een overzicht van de ervaringen in de periode 2000-2020, p. 40; <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-d6ab9719-f895-417c-aea7-6713c255c68e/pdf>
- ⁷ Efficiencygegevens regionaal stad- en streekvervoer, Twynstra Gudde (2010); <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-89381.pdf>
- ⁸ A.M.T. Mouwen, The Impact of Public Transport Reform: an Assessment of Deregulation Policies, Ph.D. thesis, Vrije Universiteit Amsterdam (2016); <https://research.vu.nl/en/publications/the-impact-of-public-transport-reform-an-assessment-of-deregulation>
- ⁹ KpVV/CROW, Staat van het openbaar vervoer 2023; <https://www.crow.nl/kennisproducten/staat-van-het-openbaar-vervoer-2023/>
- ¹⁰ KpVV/CROW, Staat van het openbaar vervoer 2024; <https://www.crow.nl/kennisproducten/ov-klantenbarometer2024/>
- ¹¹ Zie *Decisio/Twynstra/inno-V*, Effecten van openbaar aanbesteden in het Openbaar Vervoer: Een overzicht van de ervaringen in de periode 2000-2020, p. 32. De gegevens voor 2023 komen uit eigen onderzoek; <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-d6ab9719-f895-417c-aea7-6713c255c68e/pdf>
- ¹² Zie pagina 103 van <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2024-0017.pdf>.
- ¹³ Althans, die opvatting hangt 97% van de klimaatwetenschappers aan, en de SP volgt de wetenschap.
- ¹⁴ Zie www.klimaatakkoord.nl/klimaatakkoord/documenten/publicaties/2019/06/28/klimaatakkoord
- ¹⁵ Zie <https://klimaatmonitor.databank.nl/dashboard/dashboard/co2-uitstoot>.
- ¹⁶ Zie <https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2024/11/18/gestage-groei-van-reizigerskilometers-verwacht>.
- ¹⁷ Zie <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/02/17/landelijk-reizigersonderzoek-2024>.
- ¹⁸ Zie <https://www.evrijders.nl/nieuws/ev-en-berijdersonderzoek-2024>.
- ¹⁹ Zie <https://www.anwb.nl/verkeer/nieuws/nederland/2024/december/filezwaarte-2024>.
- ²⁰ Zie <https://www.ad.nl/rotterdam/toltunnel-nog-niet-in-trek-de-helft-minder-reizigers-dan-verwacht-mensen-moeten-wennen~a74bbaf8/>
- ²¹ Zie <https://open.rijkswaterstaat.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@26510/experimenten-gratis-goedkoop-openbaar/>
- ²² Zie <https://www.kimnet.nl/atlas-van-de-auto#gebiedentypologie>.
- ²³ Zie <https://repository.ubn.ru.nl/handle/2066/179700>
- ²⁴ Zie <https://www.verkeerskunde.nl/artikel/vervoersarmoe-de-in-rotterdam-zuid-vk-5-2013>
- ²⁵ Zie <https://www.nibud.nl/nieuws/gemiddeld-vervoersgebruik-te-duur-voor-mensen-met-modaal-inkomen/>
- ²⁶ J. Bastiaanssen en M. Breedijk, Beter bereikbaar? Veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen in Nederland tussen 2012 en 2022', PBL; <https://www.pbl.nl/publicaties/beter-bereikbaar>.
- ²⁷ Zie <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/02/17/landelijk-reizigersonderzoek-2024>.
- ²⁸ Zie T. Zijlstra en A. Durand, Financieel Autoloos; <https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2025/03/21/financieel-autoloos>.
- ²⁹ Zie https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/publicaties/2022/02/22/het-wijdverbreide-autobezit-in-nederland/KiM+brochure+Het+wijdverbreide+autobezit+in+Nederland_def+A.pdf, pp. 8-9.
- ³⁰ Zie <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/06/11/bijlage-3-eindrapport-effecten-openbaar-aanbesteden-van-het-ov-decisio-inno-v-twynstragudde>, p. 76
- ³¹ Ibidem p. 79
- ³² Zie <https://www.internetconsultatie.nl/vervoersconcessies/reacties>
- ³³ Zie <https://www.mobiliteit.nl/contractvervoer/2025/04/24/quasi-inbesteden-werpt-vruchten-af-voor-regio-gooi-en-vechtstreek/>
- ³⁴ Zie <https://www.mijngezondheidsgids.nl/overige/ouderenzorg/eenzaamheid-bij-ouderen-een-kwalijk-probleem/>.
- ³⁵ Zie <https://kennis.zuid-holland.nl/onderzoeken/eenzaamheid-in-zuid-holland/>, p. 5.
- ³⁶ Ibidem, p. 46.
- ³⁷ Zie <https://www.groene.nl/artikel/toch-ongelijker>.
- ³⁸ Zie https://de.wikipedia.org/wiki/Kommunalverkehr_Rhein-Nahe
- ³⁹ Zie <https://www.lagazettedescommunes.com/936040/privatisation-des-transportes-publics-urbains-en-france-la-remunicipalisation-lautre-tendance-de-fond/>
- ⁴⁰ Zie https://shs.hal.science/halshs-04221839v1/file/LAET_Working_Paper_2023_03.pdf
- ⁴¹ Zie <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32007R1370#d1e730-1-1>

⁴² Zie <https://wetten.overheid.nl/jci1.3:c:BW-BR0011470&hoofdstuk=III¶graaf=4&z=2024-01-01&g=2024-01-01>

⁴³ Sinds de verzelfstandiging in 2007 waarbij GVB een naamloze vennootschap werd, is de oorspronkelijke naam Gemeentevervoerbedrijf verlaten en heet het bedrijf NVU. Zie <https://trams.fandom.com/nl/wiki/GVB>.

⁴⁴ Sinds 2002 heet de Haagse Tramweg Maatschappij HTM Personenvervoer N.V., zie <https://www.htm.nl/over-htm/spreekbeurt/hoe-het-allemaal-begon/>.

⁴⁵ Zie <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?-did=2025D18247&id=2024Z08964>

⁴⁶ Zie <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/wetsvoorstellen/detail?cfg=wetsvoorsteldetails&modal=true&qry=wetsvoorstel%3A36569>

⁴⁷ www.newsoilanalytics.com/

SP.