

# FACTSHEET

**Gevolgen afname exploitatiemiddelen: In heel Nederland in totaal 1,6 miljoen uren schrappen in de dienstregelingen (10%) of de kaartjes tussen de 15 en 20% duurder (+PM NS) Alleen reparatie van € 335 miljoen kan dit voorkomen.**

## Inleiding

Door de werking van het SRP-contract tussen OC&W en OV-bedrijven ontvangen de gezamenlijke OV-concessiehouders in Nederland vanaf 2025 ca. 225 miljoen minder inkomsten van het rijk (middelen Studenten Reis Product, waarbij in 2026 nog de korting van 110 mln BDU komt), en daarmee dus middelen voor exploitatie. Vanaf 2025 en doorlopend de komende jaren moet het OV perspectief hebben op reparatie, anders zijn de gevolgen:

- Een afname van 1,6 miljoen dienstregelingsuren (als geen tariefstijging). Dit is ruim 10% minder dan in 2024 en ruim 20% minder dan in 2019.
- Of geen afname, maar dan een gemiddelde extra tariefstijging tussen de 15 en 20% voor bus en treinkaartjes
- Of combinaties van deze twee.

**Hierna beschrijven we:**

- **De afname van middelen decentrale overheden**
- **De gevolgen voor reizigers in meer detail**

## Afname middelen Decentrale Overheden

Per decentrale OV-autoriteit is het **geprognostiseerde** beeld vanaf 2025 voor wat betreft de middelen vanuit het Studenten Reis Product (definitieve cijfers begin april bekend)

Regio	Afname middelen in mln. €	% afname van totale reizigersopbrengsten
Groningen-Drenthe	11	10%
Flevoland	2	5%
Friesland	8	12,5%
Gelderland	14	10%
Limburg	10	10%
MRDH	17 (NB +55 BDU)	5% (NB. +15% via BDU)
Noord Brabant	15	12,5%
Noord Holland	5	10%
Overijssel	10	10%
Utrecht	9	7,5%
VRA	12 (NB + 55 BDU)	2,5% (NB. +12,5% via BDU)
Zeeland	2	10%
Zuid Holland	8	7,5%
<b>Totaal regio's</b>	<b>123 (NB + 110 BDU)</b>	
<b>NS</b>	<b>100</b>	
<b>Totaal</b>	<b>223 (NB + 110 BDU = 335)</b>	

### **Gevolgen voor reizigers algemeen**

Aangezien noch de concessiehoudende OV-bedrijven noch de provincies/vervoerregio's deze mindere opbrengsten structureel kunnen opvangen zal het mindere beschikbare budget zich richting 2026 uiteindelijk vertalen in

- ofwel minder aanbod (uitgedrukt in dienstregelingsuren, zie 4)
- ofwel hogere tarieven (uitgedrukt in procenten tariefstijging, zie 5)
- ofwel een combinatie van minder aanbod en hogere tarieven, zie 6)

### **4. Gevolgen indien volledig vertaald in voorzieningenniveau (DRU's)**

Indien alle DO's (dus exclusief NS) besluiten het mindere budget volledig te vertalen in minder aanbod van OV ontstaat het volgende beeld

Eén dienstregelingsuur heeft een gemiddelde kostprijs van plm. 137,50 euro

Een minder te besteden exploitatiebedrag van ca. 230 miljoen voor decentraal OV (SRP +BDU) komt neer op 1,6 miljoen DRU's afname, naar plm 13,5 miljoen DRU's over alle decentrale concessies in Nederland.

Dit is ruim 10% minder voorzieningenniveau t.o.v. 2024 (ruim 15 miljoen DRU's)

Dit is ruim 20% minder voorzieningenniveau t.o.v. 2019 (ruim 17 miljoen DRU's)

### **In praktijk moet je dan denken aan in alle delen van het land:**

- schrappen in frequenties, met vollere bussen/trams/metro's/regionale treinen als gevolg
- schrappen in ochtenduren, avonduren, weekenden, dalperioden overdag, en relatief weinig gebruikte lijnen met als gevolg minder bereikbaarheid van steden, dorpen, en voorzieningen als scholen, bedrijventerreinen, zorginstellingen, winkelcentra etc.
- minder haltes voor buslijnen, waardoor vooral inwoners dorpen en woonwijken verder moeten lopen/fietsen naar een halte
- geen uitbreidingen, bijvoorbeeld naar nieuwe woonlocaties, die daardoor moeilijker van de grond komen
- reizigersaantallen dalen hierdoor, met gevolgen voor congestie (meer files), ontplooiing (meer vervoerarmoede) energie (meer netcongestie) en klimaat (hoger uitstoot CO2 en NOx)

### **5. Gevolgen indien volledig vertaald in tariefstellingen**

Indien alle DO's zouden besluiten het voorzieningenniveau volledig op niveau 2024 te houden en alle derving (ca. 230 miljoen SRP + BDU) te vertalen in hogere tarieven betekent dit in het hele land een gemiddelde extra tariefstijging van tussen de 15 en 20% bovenop de reguliere tariefstijging door indexcorrecties.

In praktijk kiezen daardoor minder mensen voor het OV, met gevolgen voor congestie (meer files), ontplooiing (meer vervoerarmoede), energie (meer netcongestie) en klimaat (hoger uitstoot CO2 en NOx)

### **6. Combinaties van minder aanbod en hogere tarieven.**

Levert een mix op van bovenbeschreven effecten

### **7. Combinatie met huidige stagnerende groei**

Daar waar momenteel de groei van reizigers in het OV al stagneert op 90% van 2019 is een neerwaartse spiraal ons voorland, in heel Nederland, alle boven genoemde provincies/vervoerregio's: minder reizigers, minder reizigersopbrengsten, minder aanbod/hogere tarieven, minder reizigers, minder reizigersopbrengsten enz., met alle genoemde gevolgen van dien in steeds toenemende mate.

### **8. Concrete lokale effecten**

Zullen worden doorgevoerd in de dienstregelingen van 2026 en verder. Nu nog onderdeel van besluitvorming in alle provincies en vervoerregio's, die na de zomer van 2025 wordt afgerond.