
Van: Capelse Jeugdraad <cjr@capelleaandenijssel.nl>
Verzonden: vrijdag 19 maart 2021 12:43
Aan: +AW Griffie Albrandswaard; +BD Griffie Barendrecht; 'griffie@brielle.nl'; Griffie; 'griffie@delft.nl'; 'griffie@denhaag.nl'; 'griffier@hellevoetsluis.nl'; griffier; 'griffie@lansingerland.nl'; 'griffie@leidschendam-voorborg.nl'; 'griffier@maassluis.nl'; 'griffie@middendelfland.nl'; 'griffie@nissewaard.nl'; 'griffie@pijnacker-nootdorp.nl'; Johan van Straalen; 'griffie@rijswijk.nl'; 'info@griffie.rotterdam.nl'; 'jw.scherpenzeel@schiedam.nl'; 'griffie@vlaardingen.nl'; 'griffie@wassenaar.nl'; 'griffie@gemeentewestland.nl'; 'r.devries@westvoorne.nl'; 'griffie@zoetermeer.nl'
Onderwerp: Brandbrief ov-maatregelen
Bijlagen: Nota - onderbouwing brandbrief voorgestelde bezuinigingen OV.pdf; Brandbrief voorgestelde bezuinigingen openbaar vervoer jongerenraden.pdf

Goedemiddag,

De Capelse Jongerenraad heeft in samenwerking met jongerenraden in Nederland bijgaande brandbrief en nota geschreven over de voorgestelde bezuinigingsmaatregelen voor het openbaar vervoer in de MRDH-regio. Graag vragen wij jullie deze brief en bijbehorende nota te sturen aan het college van B&W en de gemeenteraad van uw gemeente.

Alvast hartelijk dank voor de moeite.

Met vriendelijke groet,
De Capelse Jongerenraad

Brandbrief voorgestelde bezuinigingen openbaar vervoer

Geacht College van Burgemeester en Wethouders en Gemeenteraad, beste burgemeester, wethouders en gemeenteraadsleden,

Naar aanleiding van de gepresenteerde plannen van de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag sturen wij u deze brief. Wij maken ons als jongeren en jongerenraden ernstig zorgen over de gepresenteerde plannen, omdat er in dit conceptplan hele grote en ingrijpende maatregelen zijn aangekondigd die niet alleen voor nu gevolgen zullen hebben, maar ook voor de komende jaren. Juist deze langetermijngevolgen hebben consequenties voor jongeren. Studenten maken veel gebruik van het ov en zijn hier vaak ook van afhankelijk om van A naar B te reizen. Studenten kunnen door het studenten-ov en een goede toegang tot het openbaar vervoer door het hele land reizen om onderwijs te volgen op een mbo, hbo of een universiteit naar eigen keuze. Wij maken ons zorgen over de toekomst van het ov, omdat wij verwachten dat de gepresenteerde plannen van de MRDH Rotterdam – Den Haag nog maar een voorproefje zijn voor wat het ov de komende jaren te wachten staat. Op 5 maart 2021 publiceerde het NRC een artikel waarin het scenario wordt geschetst dat als er nu niet extra overheidssteun komt voor het ov, er een krimp dreigt van 40% van het landelijke vervoersaanbod. Dan zou de situatie kunnen ontstaan dat de drempel om met het ov te reizen wellicht hoger wordt en ook de toegankelijkheid om met het ov te reizen zou kunnen afnemen. Dit baart ons als jongerenraden grote zorgen en daarom maken wij gezamenlijk een statement waarin we de politiek, van lokaal niveau tot landelijk niveau, oproepen om nu in actie te komen.

Wij bevinden ons op dit moment in een verschrikkelijke gezondheidscrisis waarbij ontzettend veel sectoren het financieel heel zwaar hebben, ook het openbaar vervoer. Toch vinden wij dat er heel voorzichtig moet worden omgegaan met bezuinigingen op het ov. Veel politieke partijen noemen het ov ook wel het vervoer van de toekomst. We moeten daarom ook zuinig met het personeel omgaan. Banen die nu verdwijnen zullen later moeilijk worden ingevuld. We willen niet dat er dadelijk minder bus-, tram- of metroritten kunnen worden aangeboden door de gevolgen van corona. Wij roepen daarom op dat politieke partijen nu in actie moeten komen. Blijf investeren in het openbaar vervoer zodat het ook toekomstbestendig is. We moeten voorkomen dat dadelijk de metro weer overvol met mensen rijdt door bezuinigingen.

Wij stellen dat we hier gezamenlijk een statement over moeten maken. Als jongeren hebben wij daarom hierbij een belangrijk signaal afgegeven dat wij deze bezuinigingsvoorstellen van de MRDH Rotterdam – Den Haag te ver vinden gaan.

Daarnaast vinden wij de plannen om fors te gaan bezuinigen op ov-boa's en andere controleurs binnen het ov erg ver gaan. In de plannen van de MRDH wordt bijvoorbeeld voorgesteld dat 25% van de controleurs in de tram zullen verdwijnen. Wij vinden dat niet bevorderlijk voor het veiligheidsgevoel in het ov. Veel jongeren geven aan dat zij zich vaak in de avond onprettig of onveilig voelen in het ov en door juist ook die controleurs die er nu nog wel zijn te ontslaan of minder in te zetten wordt de kans volgens ons groter dat het veiligheidsgevoel van reizigers van het ov lager wordt. Daarnaast verdwijnt bij ontslag van deze mensen veel kennis en expertise. Dat is volgens ons zorgelijk. Ook de service die deze mensen verlenen op de perrons, in de metro's, trams, en bussen zullen door deze bezuinigingen voor een groot deel verdwijnen. Wij vinden dat zeer onwenselijk omdat, juist ook de service een belangrijk onderdeel is binnen het ov.

Wij doen daarom concreet de volgende voorstellen:

1. Blijf investeren in het openbaar vervoer;
2. Schrap niet volledige bus-, tram- of metrolijnen. Blijf ze altijd aan de reiziger aanbieden, indien noodzakelijk met verminderde capaciteit;
3. Bezuinig niet op handhavers en controleurs. Behoudt hun expertise en kennis die ze hebben. Ze zijn van groot belang om het ov veilig te houden;
4. Zorg voor laagdrempelig openbaar vervoer op de lange termijn, die toegankelijk en betaalbaar is en blijft voor iedereen.

Verder wil ik u graag verwijzen naar de beleidsnota die u als bijlage heeft ontvangen. Hierin gaan wij specifiek in op deze brandbief.

Als laatste willen wij u bedanken dat u de tijd heeft genomen om deze brief door te nemen en wij wensen u veel wijsheid toe bij het nemen toekomstige besluiten.

Capelse Jongerenraad (gemeente Capelle aan den IJssel)

Jongerenraad Westland (gemeente Westland)

Jongerenraad Dordrecht (gemeente Dordrecht)

BOEIEE (gemeente Borger-Odoorn)

Jeugdraad Bergen op Zoom (gemeente Bergen op Zoom)

Jongerenraad Rhenen (gemeente Rhenen)

Veense Jongerenraad (gemeente Veenendaal)



NOTA – ONDERBOUWING VOORGESTELDE BEZUINIGINGEN OV

Nu de tijd om te investeren in het ov

Geschreven door: Arjan Benard



1. Toegankelijkheid van het openbaar vervoer

Wat ons betreft is een toegankelijk ov ontzettend belangrijk. Dit houdt concreet in dat mensen op een laagdrempelige en makkelijke manier met het openbaar vervoer moeten kunnen reizen van A naar B. Het reizen met het ov wordt pas laagdrempelig als mensen in de buurt van deze faciliteit gebruik kunnen maken en een alternatief vervoersmiddel minder aantrekkelijk is. Het alternatief wordt minder aantrekkelijk wanneer het duurder en/of minder duurzaam is om hiermee te reizen. Het wordt dan voordeliger om gebruik te maken van het ov. Daarnaast spreken wij van toegankelijk ov wanneer er op een laagdrempelige manier gebruik kan worden gemaakt van het ov en dit ook op een goedkope manier kan worden aangeboden.

Het ov is volgens ons pas toegankelijk wanneer:

- **Het openbaar vervoer dichtbij is.** Wanneer het ov aantrekkelijk wordt aangeboden zullen mensen eerder de auto of een ander alternatief aan de kant zetten. Die aantrekkelijkheid kan worden aangeboden door het ov dichtbij aan te bieden. Mensen willen snel gebruik kunnen maken van een vervoersmiddel dat hen van A naar B brengt. Het ov moet hier goed op inspelen. Door het ov dichtbij aan te bieden is de bereidheid onder mensen om met het openbaar vervoer te reizen ook veel groter. Mensen willen snel van een tram, bus of metro gebruik kunnen maken. Daarbij is het dus belangrijk dat deze dienst ook vaak en in de buurt kan worden aangeboden. Wanneer de bus bijvoorbeeld maar eens per uur rijdt zullen meer mensen kiezen voor de auto in plaats van het ov. Het is volgens ons belangrijk dat iedereen van het ov gebruik zou moeten kunnen maken en de afstand om van deze dienst gebruik te maken niet te groot wordt.
- **Het openbaar vervoer betaalbaar is voor iedereen.** Het ov is pas goed toegankelijk als het voor mensen goed betaalbaar is. Dat betekent concreet dat mensen op een goedkope manier gebruik kunnen maken van deze faciliteit. Het doel moet volgens ons zijn dat met het ov iedereen moet kunnen reizen, waarbij het niet zou moeten uitmaken of je een grote of een kleine portemonnee hebt. Daarom is het belangrijk dat mensen goedkoop een kaartje of een toegangsticket kunnen aanschaffen zodat iedereen in de samenleving van deze faciliteit gebruik kan gaan maken. Daarnaast leidt een goedkoop kaartje ertoe dat het alternatief, bijvoorbeeld de auto of de scooter, onaantrekkelijker wordt gemaakt, doordat het bijvoorbeeld duurder is om met de auto te reizen naar je bestemming dan met het ov. Oded Cats van de TU Delft geeft echter aan dat de prijs van een kaartje weinig invloed heeft

om mensen over te halen om met het openbaar vervoer te reizen.¹ Daarom vinden wij dat de betaalbaarheid van een kaartje in combinatie moet zijn met een goede kwaliteit van het ov. Wij denken dat juist de combinatie van aan de ene kant een goedkoop kaartje en aan de andere kant een goede kwaliteit van het ov ervoor kan zorgen dat mensen meer van het ov gebruik zullen gaan maken.

Punten van zorgen:

1. Wij maken ons zorgen over de toekomstige bereikbaarheid en toegankelijkheid van het ov. Wanneer er wordt besloten om bus-, tram- of metroritten te schrappen kan het ertoe leiden dat de toegankelijkheid, de mate waarin mensen gebruik kunnen maken van deze diensten, afneemt doordat mensen minder gebruik van deze diensten kunnen maken doordat hele ritten worden geschrapt of minder worden aangeboden. Zoals wij hiervoor al hadden aangegeven is het belangrijk dat het ov dichtbij is waardoor het onaantrekkelijk wordt om bijvoorbeeld met de auto te rijden. Door bijvoorbeeld buslijnen te schrappen omdat het minder wordt gebruikt dan andere buslijnen, zorg je ervoor dat mensen die normaal gesproken wel van deze buslijn gebruik maken de toegankelijkheid tot het reizen met het ov wordt afgenomen. Daarnaast kan er daardoor een situatie ontstaan waarbij deze mensen gebruik zullen maken van het alternatief, omdat die nu door deze bezuiniging aantrekkelijker wordt. Je kan namelijk de auto altijd gebruiken wanneer je wilt. Je hoeft niet te wachten om er gebruik van te maken.
2. Wij maken ons zorgen dat de prijs van het kaartje de komende tijd duurder zal worden. Hoe duurder een kaartje wordt, hoe minder mensen uiteindelijk gebruik zullen kunnen maken van deze faciliteit. Niet iedereen heeft een grote portemonnee en wij vinden dat juist het ov op een goedkope manier moet worden aangeboden voor iedereen in de samenleving dus ook voor de mensen die het niet zo breed hebben.
3. Wij maken ons zorgen dat het alternatief van het reizen met het ov zal toenemen als er op de eerder gestelde punten zal worden bezuinigd. De toegankelijkheid om gebruik te maken van het ov kan namelijk fors afnemen waardoor de aantrekkelijkheid van deze dienst ook kan afnemen.

¹<https://www.ovpro.nl/bus/2018/02/27/prijs-ov-speelt-nauwelijks-rol-bij-keuze-voor-auto/>

Punten van zorgen in de plannen van de MRDH Rotterdam – Den Haag:

- Onder andere het AD publiceerde op 3 maart 2021 het volgende artikel, namelijk ‘In de gepresenteerde plannen staat de tramlijn 7 in de avond en op zondag niet langer naar het Willemsplein zal rijden, de frequentie van lijn 20 zal worden gehalveerd en in de zomer zelfs geschrapt. Ook worden achttien weinig gebruikte tramhaltes samengevoegd. Verschillende buslijnen binnen en buiten Rotterdam gaan minder vaak rijden op onrendabele uren of vervallen helemaal.’² Deze plannen baren ons echt zorgen. Wij begrijpen echt dat niet alle aangeboden ritten even rendabel zullen zijn, maar er zullen altijd wel een aantal mensen zijn die er van gebruik willen maken. Ook al gaat het er maar om een paar. Door deze plannen en bezuinigingen komt de toegankelijkheid van het ov echt in gevaar. Dat moeten wij voorkomen. Mensen die in de zomer gebruik willen maken van lijn 20 kunnen door deze plannen hierdoor niet meer met lijn 20 in de zomer reizen. Dat vinden wij erg onwenselijk. Mensen die in de avond gebruik willen maken van deze lijn hebben hierdoor geen toegang meer daartoe. Dat kan ertoe leiden dat mensen zullen kiezen voor een ander vervoersmiddel zoals de auto, de scooter of de fiets. Een vervolg daarvan kan zijn dat deze mensen uit gewenning blijvend voor het alternatief zullen kiezen. Dit is juist wat je wilt voorkomen en wij vinden dat het dan ook belangrijk is dat mensen altijd van de RET-diensten gebruik moeten kunnen maken. Het schrappen van hele ritten is volgens ons onacceptabel. Bij hele onrendabele ritten vinden wij dat er dan eerst moet worden overwogen of die bepaalde rit minder zou kunnen worden aangeboden, in plaats van helemaal niet meer. Zo houd je de mogelijkheid voor mensen om met ov te kunnen blijven reizen, alleen neemt de hoeveelheid van het aanbod qua tijd wellicht iets af.
- Eén van de ideeën in deze plannen is dat buslijn 37 (in Capelle aan den IJssel) zal worden geschrapt. Hier zijn wij het niet mee eens. Er is een aantal mensen dat afhankelijk is van deze buslijn en wij vinden het onacceptabel dat deze mensen hun vervoer wordt afgenomen door de voorgestelde bezuinigingen.
- In de plannen staat daarnaast de dienstregeling van bus 31 op zondag zal worden geschrapt. Wij zijn tegen dit voorstel, omdat daardoor op zondag de bereikbaarheid van het ov zal afnemen. Mensen moeten altijd gebruik kunnen maken van vervoersdiensten. Wij zijn zoals eerder al gezegd tegen het schrappen van lijnen. Wij vinden het daarnaast erg belangrijk dat mensen niet alleen gebruik kunnen

² <https://www.ad.nl/rotterdam/forse-bezuiniging-openbaar-vervoer-in-rotterdam-en-regio-ritten-schrappen-en-minder-sociale-controle~aad094af/>

maken van de metro, maar daarnaast ook van de bus. De bus is een vervoersmiddel dat heel laagdrempelig kan worden aangeboden, omdat het veel meer opstapplaatsen heeft. Juist door het (deels) schrappen van de buslijnen 31 en 37 neemt die laagdrempeligheid en toegankelijkheid enorm af. Uiteindelijk vinden wij dat je dat wilt voorkomen, omdat je die laagdrempeligheid die het ov nu heeft graag zou willen behouden zodat je ervoor kunt zorgen dat mensen ook in de toekomst gebruik blijven maken van het ov.

2. Druk in het openbaar vervoer

Buiten de coronacrisis om ervaren veel jongeren dat het vaak erg druk is in het openbaar vervoer. Normaal gesproken maken heel veel studenten en andere jongeren die onderwijs volgen gebruik van het ov. Daarnaast maken ook veel mensen die naar hun werk reizen gebruik van deze faciliteit. Het is volgens ons belangrijk dat het ov daarom voldoende vaak rijdt zodat zoveel mogelijk mensen ook van deze dienst gebruik kunnen maken en daarnaast dat er wordt gekeken dat de bus-, metro- en tramritten niet te vol met passagiers worden. Wij vinden dat de plannen die nu zijn gepresenteerd, en wellicht in de toekomst ook nog worden genomen gericht zijn op het aantal passagiers dat nu, tijdens de duur van de coronacrisis, gebruik maakt van het openbaar vervoer.

Om drukte in het Openbaar Vervoer te voorkomen vinden wij dat:

- **De bus-, tram- en metroritten voldoende rijden, ook buiten corona om.** Het is naar onze mening ontzettend belangrijk dat de ov-maatschappijen voldoende ritten aanbieden aan hun reizigers zodat het niet te druk in de bus, tram of metro wordt. Buiten corona om kennen veel ov-reizigers nog veel situaties waar het bijvoorbeeld in de metro heel druk was en er eigenlijk geen plek meer voor ze was. Bijvoorbeeld de metro's zaten vaak overvol. Daarnaast vinden wij het ook belangrijk dat er niet alleen aandacht moet zijn voor de drukke ritten maar juist ook voor de ritten die mensen wellicht wat minder gebruik van maken. Hier koppelen we onder andere ook de toegankelijkheid tot het ov aan toe. Het is namelijk belangrijk dat ov-reizigers makkelijk en snel van de ov-dienst gebruik moeten kunnen maken en ze daarbij niet het gevoel hebben dat het te druk in de bus is en de reizigers zich daardoor onprettig voelen om met het ov te reizen. Juist door rustigere ritten te schrappen of te verminderen kan de druk van mensen die reizen met de ritten die nog wel worden aangeboden groter worden. Dat vinden wij geen goed plan, omdat

wij vinden dat het ov juist ook moet uitstralen dat het ov er voor iedereen is en ook iedereen hier mee kan reizen. In dit beeld passen metro's met te veel reizigers absoluut niet.

- **Er voldoende moet worden geïnvesteerd om toekomstige toename van het aantal passagiers die met het ov reizen op te kunnen vangen.** Door de coronacrisis rijden fors minder mensen met het openbaar vervoer dan ervoor. De toekomst van het ov is ook nog op dit moment onzeker. Zo zegt Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), geciteerd: 'door de coronacrisis is de onzekerheid van de toekomstverwachting groter dan anders.' Toch zijn wij ook van mening dat er vooral ook moet worden geïnvesteerd in het ov om in de toekomst de toename van het aantal passagiers op te vangen. Na corona is het namelijk goed mogelijk dat mensen weer veel gebruik zullen maken van het ov. In de besluitvorming die nu wordt genomen wordt vaak het beeld geschetst dat de komende jaren het aantal reizigers die gebruik maken van het ov minder zal zijn dan voor de coronapandemie. Wij denken echter dat er rekening gehouden moet worden met het scenario dat het aantal reizigers al eerder zal terugkeren op het oude niveau. We vinden het enorm belangrijk dat er ten alle tijden moet blijven worden geïnvesteerd in het openbaar vervoer, omdat het goed moet zijn voorbereid op een toekomst die het ov ook aan kan.

Punten van zorgen:

1. Wij maken ons zorgen of er in de toekomst, ook na corona, nog wel voldoende bus-, tram- en metroritten zullen zijn als het scenario ontstaat dat het aantal passagiers sneller zal toenemen tot het oude niveau van voor de pandemie dan nu vaak wordt geschetst. Wij maken ons zorgen dat het ov dan niet voldoende is voorbereid om hier snel genoeg op te kunnen reageren. Wij vinden het belangrijk dat er ook juist nu wordt geïnvesteerd in het openbaar vervoer in tijden van crises omdat, er ook een tijd na de crises zal zijn en wij vinden het belangrijk dat het ov dan ook klaar is om het fors extra reizigers te kunnen vervoeren van opstappunt tot bestemming van de locatie van de reiziger.
2. Wij maken ons zorgen dat de besluitvorming die nu voor de komende jaren worden genomen nadelige gevolgen zullen hebben voor de komende jaren. Zoals in ons eerste punt van zorg dat wij hebben, hebben wij aangegeven dat besluitvorming die nu plaatsvindt vaak wordt gemaakt met het scenario in het achterhoofd dat het aantal gebruikers van het ov de komende jaren nog flink onder het oude niveau (uit 2019) ligt. Wij hebben echter ook het beeld geschetst dat dit scenario over het

aantal reizigers in het ov over de komende jaren nog steeds onzeker is. Wij hebben zorgen dat door deze besluitvorming het ov de komende jaren daardoor nog niet klaar zal zijn om (mogelijk) extra reizigers op te kunnen vangen. Uiteindelijk hebben namelijk veel partijen de ambitie dat mensen meer met het openbaar vervoer zullen reizen en de auto wat vaker links laten liggen. De vervoersdiensten moeten daarop wel voldoende zijn voorbereid zodat ze hier goed op kunnen inspelen en voldoende ritten kunnen aanbieden.

Punten van zorgen in de plannen van de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag:

- De frequentie van de metro tussen Kralingse Zoom en Alexander in Rotterdam-Oost zullen in deze gepresenteerde plannen de komende jaren omlaag worden gebracht. Dat vinden wij onverstandig. Veel jongeren ervaren namelijk juist ook op die lijn en locatie vaak een drukte in de metro. Juist door die frequentie omlaag te brengen kan volgens ons de situatie ontstaan dat het heel druk kan worden tussen deze stukken.

3. Veiligheid in het openbaar vervoer

Wij vinden het ontzettend belangrijk dat mensen het gevoel hebben dat het veilig is op het perron, in het station en in de bus, metro of tram. Mensen moeten zich ten alle tijden veilig voelen in het openbaar vervoer. Controleurs, handhavers en andere medewerkers van vervoersdiensten zorgen voor het veiligheidsgevoel van mensen. Deze mensen doen naar onze mening ook ongelooflijk belangrijk werk. Ze zorgen ervoor dat er gevolgen zijn voor mensen die geen geldig treinkaartje bij zich hebben, treden op tegen overlast op het perron, station of in de tram, metro of bus.

Voor het veiligheidsgevoel in het ov is het van het belang dat:

- **Er controleurs zijn die optreden tegen mensen die overlast veroorzaken of mensen die geen geldig kaartje bij zich hebben.** Wij zijn bang dat juist in tijden van crises er wordt bezuinigd op de controleurs. Wij raden af om hierop te bezuinigen. Controleurs zijn ook volgens jongeren van groot belang. Door hun uniform en uitstraling geven zij een bepaald beeld af dat zij optreden tegen onrecht en dat geeft veel mensen ook ergens een fijn gevoel. Veel jongeren ervaren in de avond reizen met het ov als zeer onprettig. Ze voelen zich vaak niet comfortabel of zelfs veilig in de metro, tram of bus. Dat zijn vervelende signalen en juist extra handhaving zou dat veiligheidsgevoel van deze reizigers kunnen toenemen. Zij geven ook aan dat ze op dit moment (ook al voor corona) nog maar weinig

handhavers/controleurs tegenkomen ten opzichte van vroeger. Wij raden vooral aan juist extra te investeren in de controleurs en wellicht het team uit te breiden. Door extra controles en handhaving kan ervoor worden gezorgd dat mensen zich veiliger voelen om vooral ook 's avonds te kunnen reizen met het ov. Wij hebben begrip voor dat de huidige situatie financieel onhoudbaar is, maar door te bezuinigen op die handhavers kan het veiligheidsgevoel nog verder afnemen waardoor wellicht minder mensen gebruik willen maken van het openbaar vervoer.

- **Er voldoende handhaving capaciteit is zodat zij hun werk veilig kunnen doen en er voldoende kan worden gehandhaafd.** Er moet voldoende capaciteit van handhavers zijn. Het is ontzettend belangrijk dat er blijvend wordt geïnvesteerd in de handhaving. De meeste politieke partijen hebben in hun verkiezingsprogramma staan dat ze veel meer in het ov willen investeren en bijvoorbeeld ook nieuwe metrolijnen willen ontwikkelen. Wij vinden het dan ook belangrijk dat er voldoende controleurs zijn zodat mensen die zonder kaartje reizen ook sneller kunnen worden opgespoord en worden aangepakt. Door voldoende capaciteit te hebben kunnen handhavers hun werk goed en veilig doen. Juist door te voorkomen dat er wordt bezuinigd op die controleurs voorkom je een toename aan zwartrijders en een afname van het veiligheidsgevoel wanneer mensen rijden met het openbaar vervoer.
- **Handhavers niet weg te bezuinigen of flexibel te mobiliseren maar meer te investeren in handhavers die op elke lijn meer controles kunnen doen.** Jongeren gaven aan dat bijvoorbeeld in de regio Rotterdam er maar bepaalde metrolijnen of buslijnen zijn waar regelmatig wordt gecontroleerd. Bij de andere lijnen wordt er voor hun gevoel nauwelijks gecontroleerd. Volgens ons is dat niet echt bevorderlijk voor het veiligheidsgevoel, omdat de toezichthouders maar op een aantal plekken werken. Wij willen dat er vaker wordt gecontroleerd om het veiligheidsgevoel te vergroten, en ook zeker in de avond, ook bij lijnen waar het percentage zwartrijders/overlastgevers misschien wel lager ligt. Het is volgens ons belangrijk dat mensen blijven zien dat er toezicht wordt gehouden, misdaad niet loont en mensen die zich niet aan de regels houden worden aangepakt.

Punten van zorgen:

- Wij maken ons zorgen dat er vooral op controleurs en handhavers de komende jaren flink wordt bezuinigd waardoor ze wellicht zelfs voor een groot deel zullen verdwijnen uit het beeld van de mensen die nu met het ov reizen. Wij vinden dat dat echt moet worden voorkomen. Het veiligheidsgevoel onder reizigers is

namelijk zeer belangrijk, dat bepaalt uiteindelijk of mensen met het ov willen reizen of niet.

- Wij maken ons zorgen dat de komende jaren het veiligheidsgevoel in het ov mogelijk zal afnemen door structureel minder controles in te voeren. Wij maken ons zorgen dat bezuinigingen ertoe leiden dat mensen zich onveiliger voelen in het ov en daardoor mogelijk minder willen reizen met het ov.
- Wij maken ons zorgen dat er dadelijk minder controles zullen plaatsvinden waardoor het aantal zwartrijders mogelijk zal toenemen. Juist door voldoende controleurs in te zetten die actief controleren wordt in ieder geval het signaal afgegeven dat men er alles aan doet om het aantal zwartrijders minimaal te houden en dat zwartrijden ook niet loont door actief tegen hun op te treden. Daarvoor is uiteraard voldoende personeel nodig.

Punten van zorgen in de plannen van de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag:

- In de plannen staat aangegeven dat er 25% van de tramritten gaat rijden zonder controleur. Mogelijk zullen er nog meer banen voor controleurs verdwijnen. Wij willen concreet dat er geen banen verdwijnen voor toezichthouders, controleurs en handhavers. Zij zijn een belangrijke schakel tussen de reiziger en de vervoersdienst. Daar moet niet op bezuinigd worden.