



WijReizen**Samen** – *reis je mee?*

Visie op de toekomst

Auteurs: Afrim, Jesse, Joris, Lennart, Manuel, René, Victor, met dank voor de bijdrage van alle afdelingen.

Datum: April 2026

Versie: 1.0

Status: DEFINITIEF

Inhoudsopgaaf

Inleiding.....	3
Waar Nederland ontspoot.....	4
De ecologische impact is enorm.....	4
Marktwerking leidt tot achteruitgang.....	5
De sociale ongelijkheid neemt toe.....	7
.....	8
WijReizenSamen onderweg naar oplossingen.....	9
Een beter milieu...begint bij het systeem.....	9
Openbaar Vervoer weer van ons.....	10
Investeringen in kwaliteit en capaciteit.....	10
Arbeidsvoorwaarden vormen de basis van beter OV.....	11
Toegankelijk voor iedereen.....	11
Haal het geld waar het zit.....	11
Over WijReizenSamen.....	12
Oorsprong.....	12
WijReizenSamen Nederland.....	12
Hoe zijn we georganiseerd.....	12

Inleiding

WijReizenSamen is een collectief dat als doel heeft om via actie en dialoog invloed uit te oefenen. Wij strijden voor goed openbaar vervoer (OV) als publieke dienst, toegankelijk voor elke reiziger. Met de beste arbeidsvoorwaarden voor OV-werkers.

Mobiliteit voor iedereen, zonder de voortgang van ons bestaan op deze planeet verder te vertragen.

WijReizenSamen droomt van een wereld waarin het voor iedereen mogelijk is om gebruik te maken van OV dat je overal heen brengt op elk gewenst moment. Woon je in de stad of op het platteland, ben je jong of oud, heb je een handicap of hulp nodig bij je reis: het openbaar vervoer is dé optie voor jou en mij.

We komen van ver. De afgelopen decennia is de kwaliteit van het OV sterk achteruitgegaan¹. Arbeidsvoorwaarden van OV-werkers staan onder druk. Naar ons inzicht is dat een direct gevolg van de marktwerking die zijn intrede deed in 1998. Gekenmerkt door decentralisatie en aanbestedingen is deze bestendigd in 2001 met de Wet Personenvervoer 2000. De ongelooflijk ineffektieve, vervuilende auto viert ondertussen hoogtij. Mobiliteit wordt hierdoor meer en meer, alleen beschikbaar voor wie de middelen heeft.

Dit accepteren wij niet. Een betere toekomst is mogelijk: Mobiliteit voor iedereen met betere arbeidsvoorwaarden voor het OV-personeel. Een groene toekomst en meer directe, democratische besluitvorming.

Maar een betere toekomst realiseer je niet zonder een plan of een punt aan de horizon.



Fig: Green Mobility in a Modern World (illustratie door ITF/OECD)

¹ <https://nos.nl/artikel/2538537-ov-gaat-achteruit-de-auto-is-sneller-zelfs-in-de-spits>

Waar Nederland ontspoord

Op dit moment is (de toegang tot) mobiliteit in Nederland ongelijk verdeeld². Bovendien is het huidige systeem zeer vervuilend. Investerings zijn hoofdzakelijk gericht op individueel personenvervoer en wegverkeer, in plaats van (een versterking van) het collectieve alternatief: een fijnmazig en hoogwaardig OV. Als het gaat om ticketprijzen is het Nederlandse OV een van de duurste OV-systemen ter wereld.

De ecologische impact is enorm

Ons personenvervoer heeft een enorme negatieve klimaatimpact:

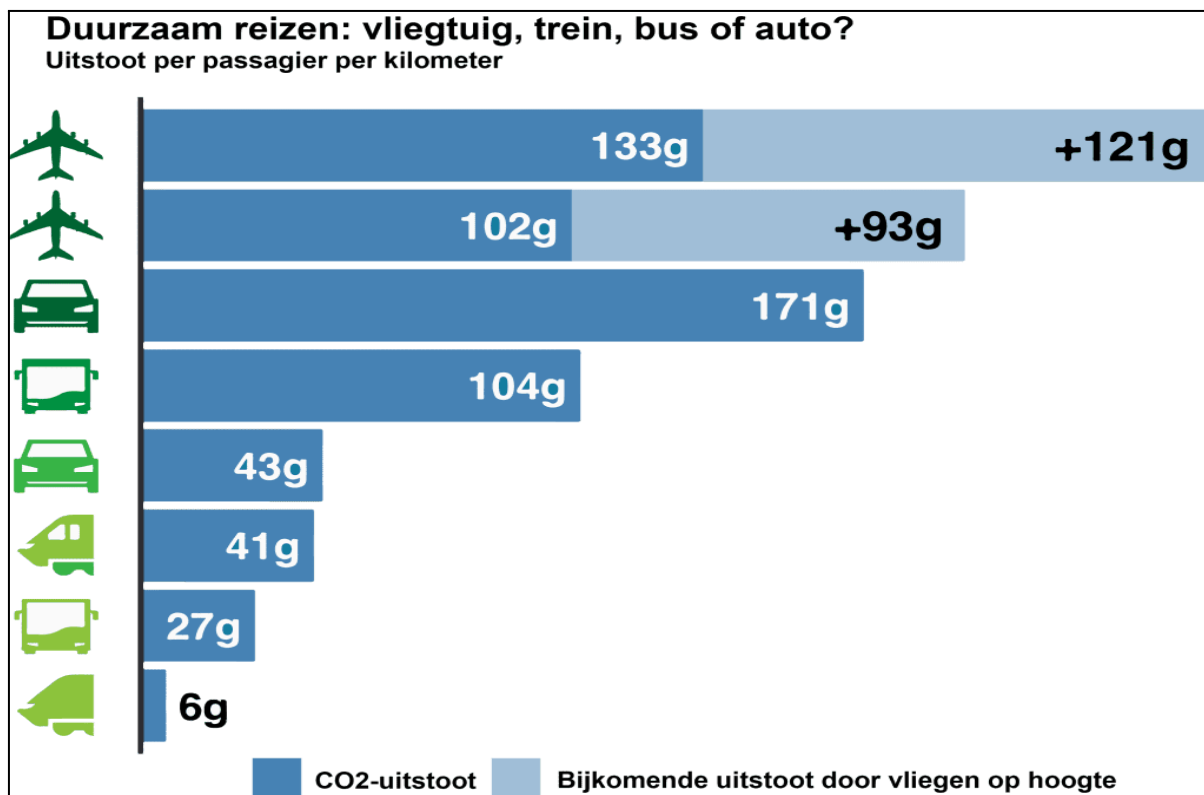
- In Nederland wordt ongeveer 68% van de totale afgelegde afstand per auto afgelegd³, tegenover een veel kleiner deel via bus, tram en trein. Het ruimtegebruik per reiziger in het OV is vele malen efficiënter dan in een auto.
- Mobiliteit is in Nederland verantwoordelijk voor ongeveer 20% van de CO₂-uitstoot. De helft daarvan wordt vooral veroorzaakt door personenauto's die op fossiele brandstoffen rijden. Daarnaast zorgt wegverkeer voor 25% tot 30% van de stikstofuitstoot en 10% tot 15% van de fijnstofuitstoot in ons land.
- Elektrische auto's lossen de ecologische problemen⁴ niet op. Voor de productie van de auto en van de batterij zijn nog steeds enorme hoeveelheden grondstoffen nodig waarvan het opgraven en verwerken ervan verwoestend is voor mens en planeet. Het doet daarnaast niets tegen het inefficiënte ruimtegebruik en het benodigde asfalt.
- Het internationale personenvervoer in Europa is momenteel ingericht op vliegverkeer. Ook daar is bijvoorbeeld de CO₂-uitstoot ten opzichte van treinvervoer 7 tot 15 keer zo groot.
- De conclusie dat de huidige hoeveelheid asfalt in Nederland op termijn onbetaalbaar⁵ wordt is een actuele zorg voor deskundigen van infrastructuur en wegbeheer. Asfalt is momenteel de meest gebruikte verharding vanwege de relatief lage aanlegkosten, in vergelijking met beton. Maar onderhouds-intensiteit en stijgende grondstofprijzen zorgen voor financiële druk op de lange termijn.

² <https://www.socialevraagstukken.nl/mobiliteitsarmoede-kansenongelijkheid-vergroot-door-verkeerde-keuzes/>

³ <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/feiten-cijfers-mobiliteit/vervoerkeuzen-aantal-kilometers/>

⁴ <https://natuurenmilieu.nl/onderwerpen/reizen-vervoer/elektrisch-rijden/elektrische-autos-en-accus-dit-is-wat-je-moet-weten/>

⁵ <https://www.bnr.nl/nieuws/bouw-infrastructuur/10587315/achterstallig-onderhoud-aan-wegen-kost-bv-nederland-nu-al-7-miljard-per-jaar>



In de bovenstaande afbeelding⁶ is te zien dat een vliegtuig veruit het meeste uitstoot heeft. Een passagiersauto met slechts 1 persoon doet hier echter niet ver voor onder. De trein wint het in het algemeen van elk voertuig. Voor het verbruik van de auto is een gemiddeld verbruik van auto's op diesel genomen. Bij de uitstoot van vliegtuigen is naast de CO2-uitstoot een bijkomend effect van uitstoot door vliegen op hoogte weergegeven.

Marktwerving leidt tot achteruitgang

Marktwerving in het OV staat door verschraving de sociale cohesie en de gelijkwaardigheid van stad en streek stevig in de weg. Sommige regio's hebben praktisch geen, slecht bereikbaar of ontoegankelijk OV. Goed en betaalbaar openbaar vervoer is voor WRS geen op zichzelf staande maatregel. Het is een strategische pijler van systeemverandering. Een bijdrage aan sociale gelijkheid, veiligheid en ecologische duurzaamheid is de opbrengst voor Nederland die hieruit voortvloeit. Mits het gepaard gaat met de-privatisering, democratisering en structurele investeringen. Met speciale aandacht voor de verbinding met het streekvervoer. Inbesteding van het OV door provincies is een goede eerste stap⁷ maar geen eindstation.

Vanaf de jaren '90 wordt de marktwerving in het OV toegelaten. Eerst op het spoor en daarna ook in het streekvervoer. Met het doel om de efficiëntie te verhogen en kosten te beheersen. Veel van het OV in Nederland wordt geregeld via concessies. Commerciële bedrijven 'bieden' op de bevoegdheid om voor een bepaalde periode het OV in een regio te organiseren. Het huidige concessiemodel stimuleert kostenreductie boven kwaliteit.

⁶ Bron: DBEIS: Greenhouse gas reporting: conversion factors 2019

⁷ <https://nos.nl/artikel/2581139-marktwerving-iets-minder-heilig-met-eigen-vervoersbedrijf-voor-provincies>

Het belang van de OV-bedrijven is om winst te maken en niet om reizigers zo goed mogelijk te vervoeren. Het argument dat een trein of bus vooral 'warme lucht verplaatst'⁸ wordt gebruikt als argument om een lijn te schrappen. Men is blind voor het argument dat diezelfde trein of bus vervoerszekerheid biedt binnen een mens- en milieu gerichte samenleving. Het OV moet er zijn, het moet er staan en de kwaliteit moet goed genoeg zijn, om te zorgen dat mensen er ook daadwerkelijk mee willen (gaan) reizen.

De resultaten op het gebied van aanbestedingen vallen structureel tegen. Zelfs in het huidige politieke klimaat wordt bij het bestuur van de provincies de mogelijkheid van inbesteden weer als optie overwogen. Tegelijkertijd wordt hard gewerkt aan implementatie van 'mobiliteitshubs'⁹ in de regio, waar kleinere private partijen de zgn. 'last mile' verzorgen. In combinatie met post- en pakketdiensten en WMO-vervoer. Wmo-vervoer (zoals regiotaxi) is bedoeld voor mensen die niet zelfstandig of met hulp van anderen kunnen reizen met het openbaar vervoer of de auto.

WRS ziet dat mobiliteitshubs grote gevolgen voor arbeidsvoorwaarden met zich meebrengen: zo willen veel buschauffeurs geen 'taxidiensten' gaan doen omdat dit fundamenteel ander werk is dan dat van buschauffeur, daarnaast is de CAO veel slechter.

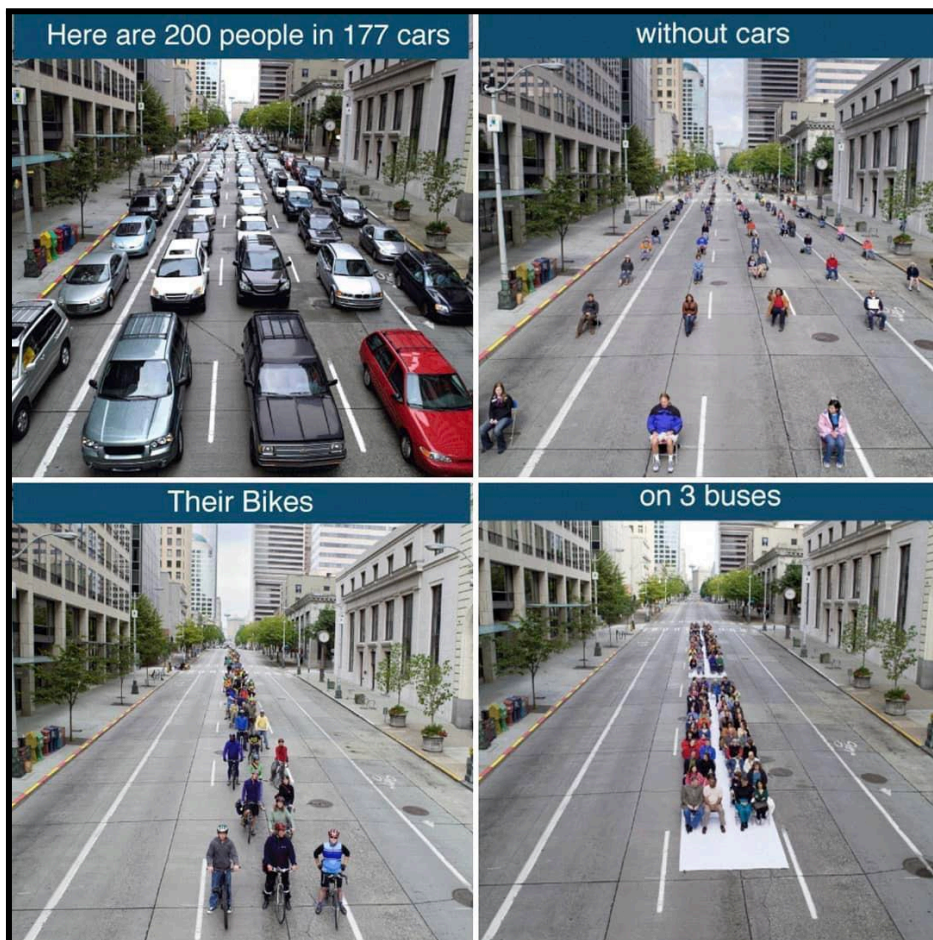


Fig: weggebruik auto vs. fiets vs. bus. Bron: Reddit.com

⁸ Wouter Koolmees, de baas van de Nederlandse Spoorwegen (NS), heeft in juli 2023 de uitspraak gedaan dat de NS grote delen van de dag "slechts warme lucht" verplaatst. Het zou daarbij gaan om treinen die buiten de spits rijden.

⁹ <https://reizendoorzeeland.nl/inzoomen-1>

De sociale ongelijkheid neemt toe

OV-kosten vormen een relatief zware last voor lage- en middeninkomens. Nederland heeft na Zwitserland het duurste OV ter wereld. De voorgenomen bezuiniging¹⁰ van het huidige kabinet is dan wel van de baan¹¹ maar voorlopig is er geen uitzicht op daling van de prijs.

Reizigers en OV-werkers hebben praktisch geen democratische zeggenschap over het OV. Het bestuur van het OV is gefragmenteerd. Langetermijnplanning en verduurzaming van het OV wordt hierdoor belemmerd.

Vooraf op het platteland, maar ook aan de randen van steden worden steeds meer lijnen wegbezuinigd en wordt de dienstregeling steeds slechter. Van oudsher zijn OV-verbindingen ingericht op woon-werkverkeer. Het faciliteert vooral mensen met een fulltime baan, maar niet mensen die veel zorgtaken verrichten of zelf zorg nodig hebben. Veel belangrijke bestemmingen (zoals ziekenhuizen en huisartsenposten) zijn steeds slechter bereikbaar. De fysieke toegankelijkheid van stations, treinen en bussen neemt de laatste jaren toe, maar is nog niet op gewenst niveau.

Ruim 7400 vrouwen vulden na een oproep van Pointer en AD de enquête over onveilige plekken in. Negen van de tien respondenten gaf aan dat ze zich onveilig voelen op (trein-, metro-, en busstations, 82 procent voelt zich onveilig in het ov¹².

Veel mensen, en vooral vrouwen, mijden als ze dat kunnen het OV vanwege het risico op seksueel geweld.¹³ Droge en windluwe schuilplekken bij haltes, op perrons en stations zijn steeds schaarser. Bovenstaande zaken zijn zeer problematisch voor mensen die afhankelijk zijn van OV: jongeren, ouderen, mensen met een handicap, mensen met weinig geld, mensen zonder rijbewijs etc.



¹⁰ <https://www.ov-nl.nl/kabinet-laait-kans-liggen-om-toekomst-openbaar-vervoer-veilig-te-stellen/>

¹¹ De Tweede Kamer heeft in maart 2026 ingestemd met een amendement waardoor €448 miljoen aan geplande bezuinigingen voor 2026 en 2027 van de baan is.

¹² <https://pointer.kro-ncrv.nl/partijen-willen-na-uitzending-pointer-meer-aandacht-voor-sociale-veiligheid-in-ov-0>

¹³ <https://www.doorbraak.eu/hoe-het-ov-ingericht-is-voor-en-door-mannen-en-hoe-dat-te-veranderen/>

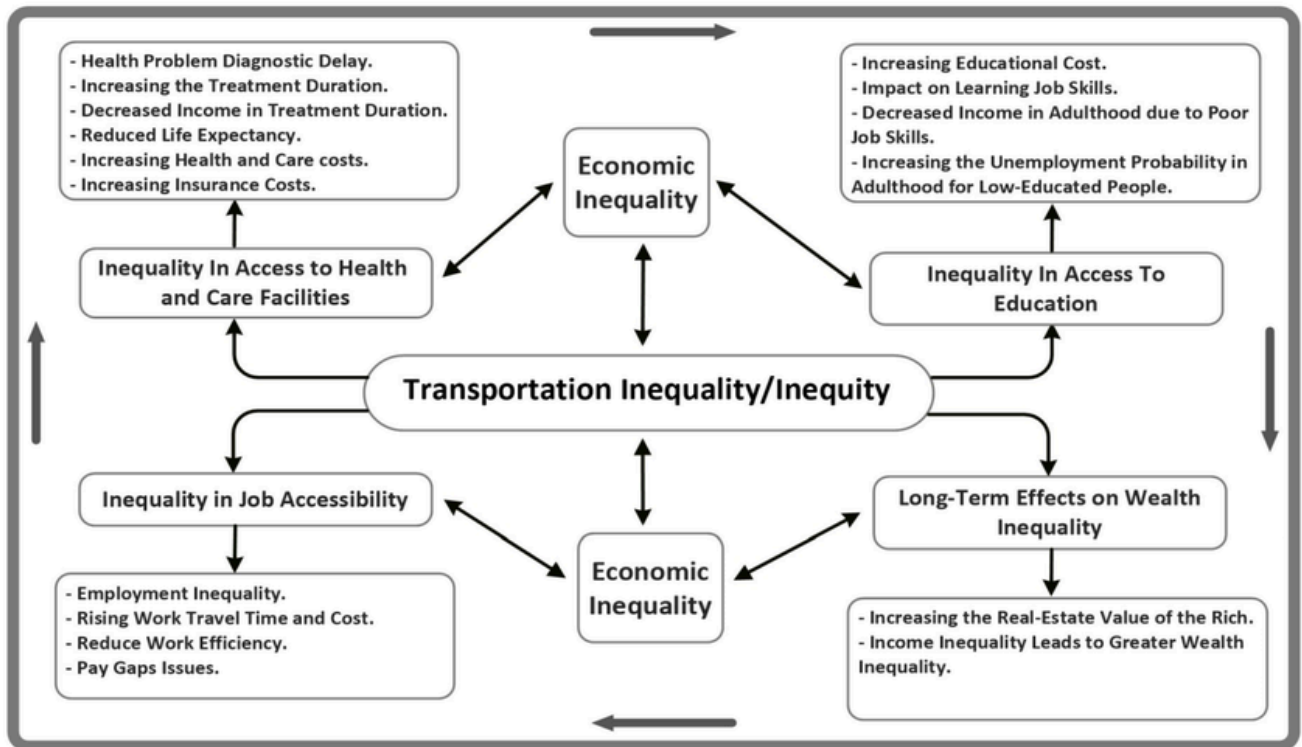


Fig:Urban Transport Equality Comparison Doughnut. Bron: https://www.researchgate.net/publication/365149785_Comparing_Inequality_in_Future_Urban_Transport_Modes_by_Doughnut_Economy_Concept. Dit is een meta-studie uit 2024.

WijReizenSamen onderweg naar oplossingen

Een beter milieu...begint bij het systeem

Lopen is de schoonste manier van voortbewegen. Om langere afstanden snel te kunnen overbruggen is het OV een goede optie.

Het zorgt voor heel veel minder uitstoot van fijnstof, stikstof en CO₂ in vergelijking met de auto. Openbaar vervoer neemt ook veel minder ruimte in. In treinen en bussen passen veel meer mensen, dus er is veel minder materiaal en infrastructuur nodig. Dat betekent dat er veel meer ruimte is voor andere zaken als wonen en natuur.

Het is de enige logische manier om mobiliteit te verduurzamen.

WRS kijkt verder dan de haalbaarheid van de Sustainable Development Goals die Nederland heeft uitgezet voor 2030. WRS stelt een systeemverandering voor waarbij geld niet centraal staat in de beleidsmaatregelen. De planeet en de mens zijn het vertrekpunt. Binnen de morele kaders van gelijkwaardigheid, respect en inclusiviteit.

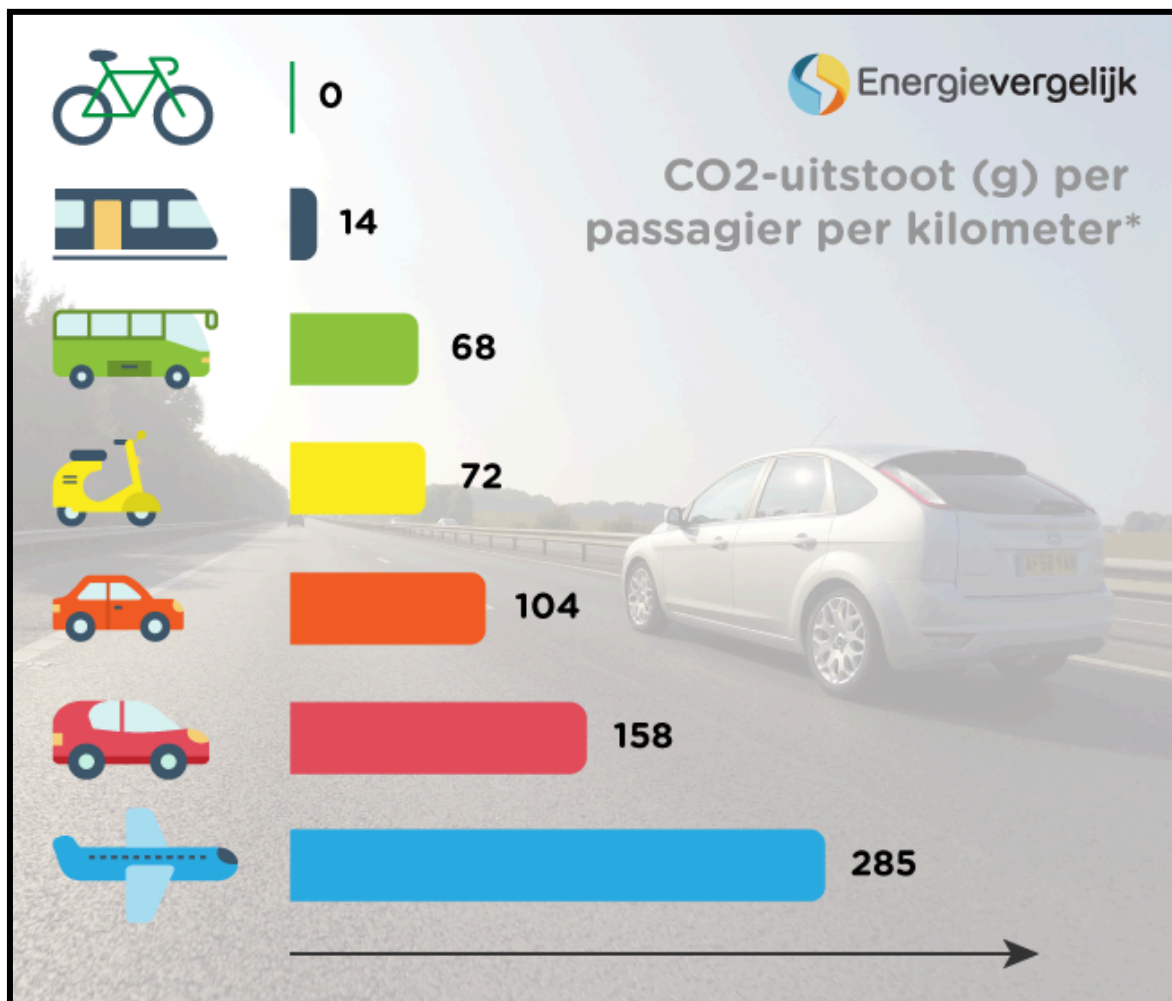


Fig.: CO2 uitstoot per passagier per KM, bron: <https://www.energievergelijk.nl/onderwerpen/co2-uitstoot>

Openbaar Vervoer weer van ons

OV is de meest sociale manier van mobiliteit en is een collectieve oplossing die de gemeenschapszin bevordert. Openbaar vervoer zou geen vehikel moeten zijn voor winst en private macht.

Inbesteden in het streekvervoer is een voorbeeld van een mooie stap richting de beëindiging van het concessiemodel. Wat WRS betreft is de volgende stap het volledig terugbrengen van het OV in Nederland naar publiek eigendom.

De besturing van dit OV vindt wat ons betreft plaats via directe, democratische controle op de organisaties door de meest direct belanghebbenden: reizigers en OV-werkers.

Bijvoorbeeld via een nationale OV-autoriteit met regionale democratische raden waarin reizigers en OV-werkers maximaal vertegenwoordigd zijn.

Investerings in kwaliteit en capaciteit

- Hogere frequenties, vooral in spits en regio's. Mentaliteitsverandering rondom de spits.
- Investerings in de spoorinfrastructuur naast uitbreiding van het spoornetwerk, voor een vergrote capaciteit aan treinen en verbeterde betrouwbaarheid,
- Uitbreiding van buslijnen, vooral op het platteland,
- Aansluiting, uitbreiding en verbetering van internationale treinnetwerken,
- OV-netwerken verbinden alle plekken in het land met elkaar, en zijn niet alleen ingericht op woon-werk verkeer maar ook op het verrichten of krijgen van zorg en het hebben van vrije tijd.
- Focus op de reiziger in plaats van op de winst.

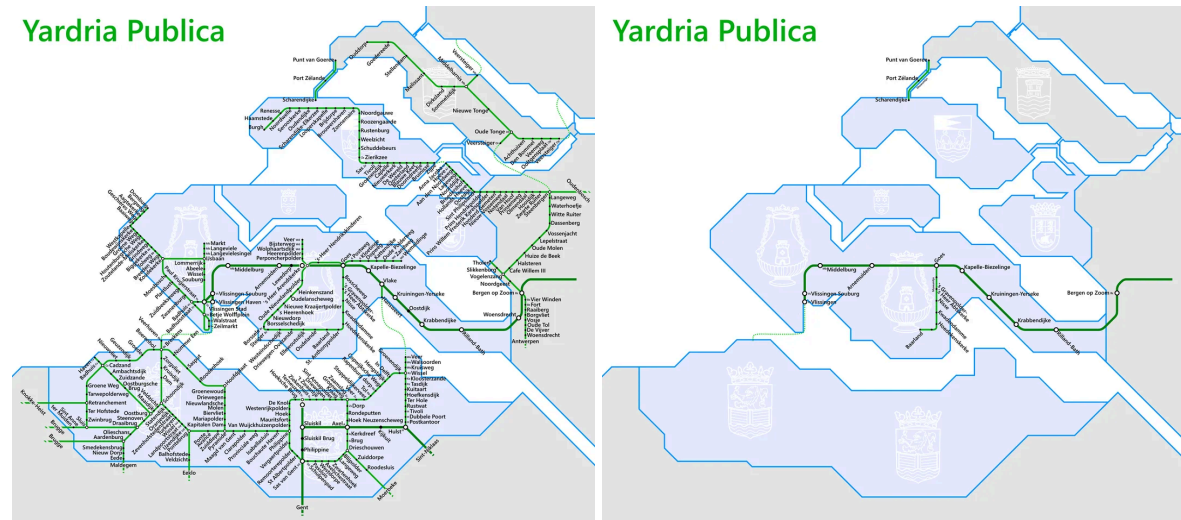


Fig.: Tramlijnen die hebben bestaan in Zeeland (links) vs. huidige lijnen (rechts). Bron: Reddit.com

Arbeidsvoorwaarden vormen de basis van beter OV

- OV-werkers houden het OV draaiende. Daarvoor zijn (blijvend) goede arbeidsvoorwaarden belangrijk. Het OV-netwerk uitbreiden houdt in: 'Betere arbeidsvoorwaarden'. Om nieuwe mensen aan te trekken en vast te houden. Wat wij horen terugkomen van OV-werkers is bijvoorbeeld: we willen een gezonde werkomgeving, rijdbare roosters, voldoende pauzes en rusttijd voor veilig vervoer, tijd om reizigers met (hulp-)vragen fatsoenlijk te kunnen helpen, een eerlijke beloning.
- Drastische verbetering van de veiligheid voor OV-werkers.
- Op grote schaal een democratische inrichting van de besluitvorming invoeren door o.a. de werkers hierbij te betrekken.

Toegankelijk voor iedereen

- Het OV als publieke dienst die voor iedereen toegankelijk is. Dit vereist in ieder geval een veel goedkoper OV. Op termijn misschien zelfs gratis. Het is belangrijk om geen onderscheid naar inkomen of status te maken. We willen daarom af van de verschillende klassen in de trein. Om stigma en bureaucratie te vermijden.
- Al het OV (zowel de haltes en stations als het vervoer zelf) is voor iedereen fysiek toegankelijk^{14, 15}
- Al het OV is voor iedereen veilig, specifiek voor vrouwen en LHBTQIA+ mensen die nu vaak te maken hebben met respectloos gedrag¹⁶ in het OV.
- Het OV wordt voor iedereen inclusief ingericht. Het OV, en in bredere zin de urbane buitenruimte, is vaak ingericht voor en door witte cis mannen¹⁷. Vrouwen, ouderen, mensen met een beperking en andere groepen hebben andere wensen, behoeften¹⁸ en eisen met betrekking tot het ontwerp, de inrichting en vormgeving van ons OV.

Haal het geld waar het zit

Voor de realisatie van deze voorstellen is structurele publieke financiering nodig. De jaarlijkse opbrengsten uit kaartverkoop en de jaarlijkse totale kosten (ca. €7–8 mld.) zijn te vervangen door bijvoorbeeld de afschaffing van fossiele subsidies (ca. 40 mld¹⁹.) en progressieve vermogens- en winstbelasting.

Een gezonde leefbare omgeving betekent lagere ziektekosten. Minder uitstoot en ruimtegebruik betekent meer ruimte voor woningbouw en andere zaken waarvoor Nederland nu op slot zit. Zie ook de neerwaartse spiraal van bezuinigen op ov waardoor ook minder snel gebouwd²⁰ kan worden.

¹⁴ <https://www.mensenrechten.nl/actueel/nieuws/2023/12/05/crpd-monitor-2023>

¹⁵ www.mobiliteit.nl/ov/2025/12/26/nederlands-ov-nog-steeds-onvoldoende-toegankelijk-voor-mensen-met-een-beperking/

¹⁶ <https://www.movisie.nl/sites/movisie.nl/files/2024-11/Lhbtiqa%2B%20monitor%202024.pdf>

¹⁷ <https://www.inholland.nl/nieuws/openbare-ruimte-is-ontworpen-voor-mannen-vrouwen-voelen-zich-er-onveilig/>

¹⁸ <https://www.treinreiziger.nl/alle-sprinters-hebben-voortaan-een-rolstoeltoegankelijk-toilet/>

¹⁹ <https://nos.nl/artikel/2490599-fossiele-sector-krijgt-tussen-39-7-en-46-4-miljard-euro-subsidie-nog-meer-dan-gedacht>

²⁰ <https://www.mrdh.nl/nieuws/bouw-300000-woningen-vertraagd-bezuinigingen-openbaar-vervoer>

Over WijReizenSamen

Oorsprong

Begin 2024 zijn in Duitsland klimaatactivisten van FridaysForFuture en OV-werkers in de transportsector WirFahrenZusammen gestart met acties om de bevolking samen te brengen in een klassenalliantie voor beter klimaat en betere arbeidsomstandigheden. Hun uitgangspunten zijn geformuleerd vanuit een eco-socialistisch perspectief. Het heeft geleid tot een groot succes: de tarieven voor OV zijn sterk gedaald en de omstandigheden voor OV-werkers zijn verbeterd.



WijReizenSamen Nederland

In Nederland probeert WijReizenSamen de macht van de reizigers en die van de OV-werkers samen te brengen met de mobilisatiekracht van de klimaatbeweging.

In het openbaar vervoer komen de belangen van klimaatactivisten en OV-werkers? op een logische manier samen. Want we hebben méér OV nodig in een klimaatbestendige toekomst. De belangen van OV-werkers, de klimaatbeweging en de reizigers zijn: 'Beter, meer, goedkoper, bereikbaar en toegankelijk OV én goede arbeidsvoorwaarden'.

Daarnaast zijn er al plekken waar het openbaar vervoer gratis is. Zoals in Luxemburg, {in weg} Hasselt, Tallinn, Maryland en op vele andere plekken wereldwijd. De lessen van 5 jaar gratis OV in Luxemburg tonen dat beschikbaarheid, betrouwbaarheid en het gemak van altijd gratis instappen, hebben geleid tot een solide systeem van trams, bussen en treinen. Een steeds groter gedeelte van de bevolking maakt hier gebruik van. Ook als ze een auto hebben.

Hoe zijn we georganiseerd

- WijReizenSamen bouwt aan een beweging van reizigers, onderzoekers, klimaatgroepen, vakbonden, OV-werkers en elke andere bondgenoot die een bijdrage levert aan de invulling van onze visie.
- Onze beweging wordt gedragen door lokale groepen. Mensen komen in hun woonplaats of regio bij elkaar om lokale issues te bespreken en aan te pakken. Denk aan acties rondom (de gevolgen van) een concessieovergang, de toegankelijkheid van een station of aan het steunen van OV-werkers bij vastgelopen Cao-onderhandelingen.
- Periodiek overleggen de afdelingen samen in een afdelingsoverleg of tijdens een landelijke themadag.
- We maken de kennis die we opdoen en nieuws over onze acties zo goed mogelijk toegankelijk voor anderen. Via de website, socials, nieuwsbrieven en de media.