

[titelpagina, buitenblad, p.1]

‘Gratis’ openbaar vervoer

Waarom? Wie? Wanneer? Wat?
Wat kost het? Wat levert het op?

EEN POLITIEKE KEUZE

Dr. Michel van Hulten
September 2006

Op deze brochure rust copyright.

Wordt de inhoud commercieel gebruikt dan kan dat alleen nadat afspraken met de auteur zijn gemaakt. **Schriftelijk!** (p/a Buitenplaats 49, 8212 AB Lelystad).

Voor zover het maken van kopieën is toegestaan op grond van de Auteurswet, dient de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoeding te worden voldaan aan de Stichting Reprorecht, Siriusdreef 22-28, Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.reprorecht.nl. Voor het overnemen van delen van de tekst is op hetzelfde adres gevestigd Stichting PRO (Publicatie- en Reproductierechten Organisatie gevestigd, www.cedar.nl/reprorecht.

Ik ben uiteraard een groot voorstander van verspreiding van de ideeën vervat in deze brochure onder al diegenen die zich inzetten voor de invoering van 'gratis' openbaar vervoer.

Informeer mij vooraf als U (delen van) de tekst voor dat doel wilt gebruiken.

© Michel van Hulten, Buitenplaats 49, 8212 AB Lelystad

Tel. 0320-221279,

e-mail: michelvanhulten@planet.nl

www.gratisopenbaarvervoer.nl

Vormgeving en productie: MDesign, Lelystad, www.mdesign.nl

Drukwerk: Krips, Meppel

‘Gratis’ openbaar vervoer

Waarom? Wie? Wanneer? Wat?
Wat kost het? Wat levert het op?

EEN POLITIEKE KEUZE

Op de achterflap van mijn boek over <‘gratis’ openbaar vervoer> uitgegeven in **1972** schreef ik al:

‘Communicatie wordt een steeds belangrijker doel van het stedelijk leven. We zullen daarmee dus ook in onze stedenbouw en ruimtelijke ordening rekening moeten houden. Voorzover deze communicatie door de verplaatsing van personen dient te geschieden, moeten wij er ons op instellen dat deze verplaatsingen zullen gaan behoren tot het maatschappelijk dienstenpakket dat ‘gratis’ ter beschikking wordt gesteld, een dienstenpakket dat volledig geïntegreerd wordt in de wijzen waarop wij wonen, werken en recreëren. Uiteraard wordt het wel betaald, maar die betaling geschiedt niet meer door de aankoop van een kaartje, maar door de betaling van een heffing die gekoppeld kan worden aan de hoogte van het inkomen en aan de woning of aan de arbeidsplaats. Niet de mate van gebruik van de transportmiddelen wordt bepalend voor de prijs, maar de algemene beschikbaarheid en het inkomenniveau.’

In de 70-er jaren en daarna koos de politiek niet voor ‘gratis’ openbaar vervoer, maar koos voor de ‘vrijheid’ van een auto voor iedereen. Dat doen we nog steeds. Als in de politiek over ‘verkeersbeleid’ wordt gesproken, gaat het altijd over ‘autobeleid’. Doe je dat niet dan ben je een ‘autohater’, je doet aan ‘autotje pesten’. Toch heeft overdag vrijwel de helft van de bevolking geen toegang tot het autosysteem, maar is afhankelijk van lopen, fietsen en het openbaar vervoer, dat we tegelijkertijd steeds verder afbreken.

Iedereen kan zien dat naarmate er meer privé-auto's zijn en naarmate we meer autorijden, het verkeer steeds meer vastloopt en onze reisdoelen steeds moeilijker bereikbaar worden. Is dat ons gewenste toekomstbeeld? Overal waar nu twee auto's staan of rijden, staan of rijden er over vijftien jaar drie?

Tijd om het verkeersbeleid te herzien? Of blijven we doorgaan met meer asfalt aan te leggen en meer van de auto afhankelijk te worden, in de wetenschap dat dit het probleem van de bereikbaarheid niet oplost?

INHOUDSOPGAVE

‘GRATIS’

Commercieel gratis – 6, Gratis en kwaliteit – 7, De NS en ‘gratis’ – 8,
‘Gratis’ bij andere bedrijven – 9, Kwaliteit is belangrijker – 9.

ARMOEDE

Verschraling van het OV – 11, Rijke en arme mensen – 12, Ouderen en armen – 13,
Zelf kiezen – 13, Lege stoelen – 14.

FIETS

Meer bus, evenveel fiets – 16, Mobiliteit bevorderend – 17, Overconsumptie – 17,
Milieubeleid – 18, Verkeersveiligheid – 18.

HET IS AL ZOVER

Reeds 60% ‘gratis’ – 20, Anderen betalen mee – 20, Meer meebetalers – 21, (Overheden
– 21, Rijkswaterstaat – 21, Bedrijven – 22, Incidenteel – 23, Zwartrijders – 23),
Tegen alle subsidie voor OV – 24.

BUITENLANDSE ERVARINGEN

België – 25, Vergelijking Nederland Vlaanderen – 28, Basismobiliteit – 29,
Engeland – 31, Vandalisme – 31, Ierland – 32.

WAT KOST HET?

Onbekend – 32, Schimmig in Lelystad – 33, Zeeland – 33, Roze strippenkaarten – 34,
Totale kosten – 34, Mobiliteit, asfalteren is geen oplossing – 34, Kosten rijzen de pan uit
– 35, Financieel-economisch – 35, Kansen bieden – 36.

WAT LEVERT HET OP?

Kiezen voor collectief vervoer of voor de particuliere auto – 36, Kiezen voor subsidie op
parkeren of op OV – 37, Verticaal en horizontaal vervoer – 38, Nut – 39, Fasering – 39,
Gratis openbaar vervoer is bereikbaarheid – 40, Mobiliteit of bereikbaarheid? – 40,
Rekenen – 41.

Achterflap:

Het Parool 8 juni 2005

TER ZAKE door Kees Tamboer, *de droom van Michel van Hulten*.

‘GRATIS’

‘Gratis’ is nooit gratis. Iets ‘cadeau’ geven kost altijd wat en dient een ander doel. Een vriendschap bezegelen? Een contract van een vriendelijk ‘toefje’ voorzien? Bijvoorbeeld wanneer de aannemer of de opdrachtgever een cadeau aanbiedt als het hoogste punt wordt bereikt, of een gebouw wordt opgeleverd? De bos bloemen die een soliste ontvangt aan het eind van haar optreden? Een huwelijkssluiting waarbij de wederzijdse schoonfamilies cadeaus uitwisselen? Een staatsbezoek waarbij koningen en presidenten elkaar fêteren? Maar ook het kind dat bij de slager een plakje worst voor niets krijgt wanneer moeder vlees komt kopen?

Als je iets ‘gratis’ krijgt, dan wordt een verwachting gewekt. Cadeaus zijn wederkerig in het sociale en economische verkeer. Waarom krijgt een kind dat plakje worst? Omdat de slager hoopt dat het helpt om de moeder weer in de winkel te laten terugkomen. Als zij meer komt en koopt, maakt hij meer winst en verdient hij een beter belegde boterham. Waarom staatsbezoeken? Omdat landsbelangen ermee gediend worden. Soms zijn dat niet meer dan platte economische belangen, gezien de stoet ondernemers die meegaan met zo’n staatsbezoek en die dat niet doen uit ‘oranjeliefde’, maar ter behartiging van hun bedrijfsbelangen.

Je kunt ook op een andere manier tegen ‘gratis’ aankijken.

Steve Stevaert (de man die in 1997 in Hasselt met ‘gratis’ openbaar vervoer begon en die later in België ‘minister van mobiliteit, sociale economie en gelijke kansen’ werd - alleen al die ministerstitel is iets om op te letten!) doet dat door te schrijven:

In een socialistische visie is gratis een sturend gegeven, dat herinnert aan de natuurlijke staat der dingen, aan het ‘Aards Paradijs’ waar alles gratis is, aan de geschiedenis van de menselijke utopie, namelijk het verlangen naar een wereld waar wat noodzakelijk is, ook bereikbaar is voor iedereen. In de echte wereld is gratis een herverdeelmecanisme, een sociale constructie, een middel om mensen formele rechten te geven op basisbehoeften en om ongebreideld winstbejag ten koste van de mens tegen te gaan. In een conservatieve of neo-liberale visie is gratis iets wat de economie aanzwengelt, aanzet tot consumeren en dus tot accumulatie van kapitaal voor een beperkt aantal mensen. Gratis gaat hier niet over menselijke waardigheid, niet over solidariteit, niet over gemeenschapszin, niet over waarden maar over waarde. Het gaat over ‘hebben’ en niet over ‘zijn’. Het gaat over de gratis autoradio die je bezit, tegenover gratis openbaar vervoer dat je als mens mobiel maakt, ongeacht je inkomen of mogelijkheden. Het ene stimuleert de aankoop van een wagen, het andere biedt mensen het recht op basismobiliteit, op een warme samenleving, die iedereen kansen geeft en die de kosten solidair spreidt naar draagkracht en vermogen.

Als een gemeente op koopzondagen de bus ter plaatse ‘gratis’ maakt, dan gebeurt dat ter bevordering van de omzetten van de middenstand. Tegelijkertijd wordt beoogd dat weliswaar meer mensen naar de stad komen, maar zonder extra (en liefst met minder) auto’s en met minder overlast. Meer bezoekers, en toch minder auto’s, minder benzinestank uit de uitlaten, en minder tekort aan parkeerruimte.

Maar als een gemeente alle stadsbussen ‘gratis’ maakt voor gehandicapten, senioren en kinderen dan dient dat allereerst een sociaal doel. Zij behoren tot ‘doelgroepen’ die moeilijker in staat zijn zelf in hun gemotoriseerd vervoer te voorzien, ofwel omdat ze fysiek er niet toe in staat zijn (te zwak, te oud, te jong), ofwel omdat ze het niet betalen kunnen. Voor gehandicapten betekent het dat ze meer mobiliteits-kansen krijgen dan de beperkte hoeveelheid ‘gratis’ kilometers die hen met gespecialiseerd vervoer wordt toegewezen. De senioren kunnen vrijer kiezen voor blijvende deelname aan het leven in de eigen leefomgeving, ‘achter de geraniums vandaan komen’, en bijvoorbeeld gemakkelijker contact blijven houden met hun oude woonbuurt. De kinderen krijgen meer vrijheid en daardoor meer mogelijkheden deel te nemen aan sportclubs en andere naschoolse activiteiten in andere stadsdelen of dorpen.

Commercieel ‘gratis’

Het commerciële ‘gratis’ dient voor klantenbinding, imago-verbetering, stimulering van de verkoop, winstvergroting. Bovendien, mensen vertellen het aan elkaar door, dat levert weer extra klanten en bezoekers op. Dat wordt wel heel duidelijk in de toeristische sector, een steeds belangrijker sector in onze economie.

De toeristische aantrekkelijkheid van Nederland voor ouderen en gehandicapten stijgt met een sprong, zodra heel de wereld en in het bijzonder onze Europese buurlanden weten, dat in Nederland de bus voor hen ‘gratis’ is. ‘Gratis’ aangeboden openbaar vervoer als ‘lokmiddel’ in de verwachting dat onze toeristische omzet zal stijgen. Een duidelijk voorbeeld van ‘de kost’ die voor ‘de baat’ uitgaat.

Op Ameland betaalt sinds 1 april 2006 een deel van het op toeristen gerichte bedrijfsleven (hotel, appartementenbedrijf, campings) voor eenderde deel mee aan de kosten van het lokale openbaar vervoer. Het andere tweederde deel van die kosten wordt gelijk op betaald door het gemeentebestuur en het vervoerbedrijf zelf. Daardoor kon de halvering van de dienstverlening op het eiland voorkomen worden die op die datum had moeten ingaan wegens rijksbezuinigingen op het budget van OV-bedrijven.

De gasten van het sponserende bedrijfsleven op het eiland krijgen nu hun OV gratis, de gemeente kon bedingen dat de 440 senioren op het eiland voortaan ook ‘gratis’ openbaar vervoer genieten na 9 uur ’s-morgens, en het vervoerbedrijf (in dit geval Arriva) kan doorgaan met de taak waarvoor het bestaat, namelijk op een fatsoenlijke manier de bevolking van dienst blijven met volwaardig openbaar vervoer dat zelfs nog met een lijn kon worden uitgebreid naar drie lijnen.

Op een geheel andere wijze heeft de commercie ook belang bij het ‘gratis’ maken van openbaar vervoer. Het geld dat niet wordt uitgegeven aan reiskosten blijft niet in de portemonnee zitten maar wordt op een andere wijze besteed. In Engeland heeft de regering uitgerekend dat het op 1 april 2006 ‘gratis’ gemaakte lokale busvervoer voor alle 60-plussers, alleen al aan extra BTW ongeveer 50 miljoen pond meer belasting zal opleveren, doordat mensen het geld dat ze uitsparen op autorijden en openbaar vervoer, nu uitgeven aan andere producten (het OV is in Engeland BTW-vrij). De regering krijgt

een deel terug van het geld dat ze uitgeeft om dit ‘gratis’ vervoer mogelijk te maken. De middenstand vaart wel bij de extra bestedingen.

Ministers van Financiën noemen zoiets graag ‘inverdien-effecten’. Bedrijven maken ook van die calculaties. Reizigers die de *Metro* ‘gratis’ lezen, krijgen die krant cadeau van de betalende adverteerders die er belang bij hebben dat hun advertenties door velen gezien worden. Bovendien staan in elk nummer wel een aantal advertenties die producten ‘gratis’ aanbieden. Dat gebeurt niet voor niets. *Spits*, het andere ‘gratis’ dagblad, en *Metro* samen worden dagelijks door 1,75 miljoen mensen gelezen. Dat is leuk voor de adverteerders. De OV-reizigers pakken de ‘gratis’ krant niet alleen mee, ze hebben ook nog tijd om te lezen, reizend in bus, tram en trein. Ze hebben dan ook tijd om advertenties te lezen. Daar betalen die adverteerders voor. Zakelijk wordt nu zelfs al bekeken of er geen ruimte op de markt is voor een ‘gratis’ dagblad, huis aan huis bezorgd.

In de handel is ‘gratis’ puur commercieel gedrag, want wat bij een deel van de boodschappen ‘gratis’ wordt weggegeven, moet bij een ander deel terugverdiend worden. Logisch, geen bedrijf kan zich veroorloven kosten te maken die onbetaald blijven. ‘Gratis’ OV betekent dat anderen dan de instappende reizigers zoveel belang hebben bij het ‘gratis’ OV, dat zij bereid zijn de rekening te betalen. Die anderen, dat kan de overheid zijn (van land, provincie of gemeente, en dan betalen we het via de belastingen). Even zo goed kunnen het ook de werkgevers zijn en dan betaalt iedereen eraan mee via de prijsstelling van producten en diensten. Maar het kunnen ook de forenzen zijn die toch met de auto naar het werk willen komen en bereid zijn de tol te betalen die opgelegd wordt als een soort congestieheffing, zoals dat nu rond het centrale deel van Londen gebeurt. Of de inwoners die er een autoluwe of autoarme stad mee ‘verdienen’ met gezondere lucht en minder ongelukken

‘Gratis’ en kwaliteit

Voor sommigen betekent ‘gratis’: het kan niet goed zijn. De kwaliteit kan niet deugen. Toch zegt niemand dat de ‘gratis’ boeken die de NS af en toe uitdelen, of de mobieltjes, bioscoopkaartjes en hotelkamers, die adverteerders ‘gratis’ aanbieden, minderwaardig zijn. Wat zou er mis zijn met ClubMed wanneer dat bedrijf, gespecialiseerd in het verkopen van geheel verzorgde vakanties, in de zomer van 2006 in de krant per advertentie ‘Kinderen verblijven gratis’ aanbiedt, met de toevoeging ‘alles is inbegrepen, u bespaart wel tot € 473 per kind’, en met een typografisch verzwaard woord ‘gratis’. We hebben die ‘cadeaus’ maar wat graag.

Zo is dat ook met het ‘gratis’ OV. De ‘gratis’ maanden bij een NS-abonnement, of de (bijna) ‘gratis’ reisdagen voor ouderen bij hun NS-voordeel-urenkaarten zijn mooi meegenomen. Er wordt zelfs een stevig robbertje gevochten tussen belangenbehartigers van senioren en de NS als die laatsten dreigen in 2005 de gratis reisdagen af te schaffen. De Jumbo-supermarkt in Dokkum kreeg nationale publiciteit toen in april 2006 begonnen werd met het ‘gratis’ ophalen van klanten vanaf centrale punten in omliggende dorpen zonder supermarkt waar alle openbaar vervoer verdwenen was (Oostmahorn, Peasens-

Modderga, Nes, Wierum, Hantumhuizen, Hantum, Brantgum en Foudgum). De supermarkt verhoogde de kwaliteit van zijn dienstverlening. Het levert ongetwijfeld extra klandizie op en Jumbo kreeg 'gratis' landelijke publiciteit. De klanten hebben een uurtje de tijd om boodschappen te doen en worden vervolgens mét bagage voor de huisdeur weer afgeleverd.

De Saxion Hogescholen in Deventer gaan per september 2006 studenten die in de Achterhoek bij hun ouders thuis blijven wonen, 'gratis' met de bus halen en brengen om leerlingen te werven. 'Saxion wil met deze maatregel voorkomen dat ze te veel studenten uit de Achterhoek kwijtraakt aan hbo-instellingen in het beter bereikbare Arnhem'. Dit lijkt enigszins op het beleid van de Vlaamse Gemeenschap in Brussel dat Nederlandstalige studenten die studeren aan Nederlandstalige instellingen van hoger onderwijs in de stad, 'gratis' stedelijk openbaar vervoer aanbiedt om het Vlaamse karakter van de stad te versterken.

De NS en 'gratis' OV

Wat zegt de NS zelf in zijn brochure '*Uw nieuwe Jaarkaart*', geldig vanaf 1 januari 2005? Ik citeer:

'een jaarkaart kost per jaar hetzelfde als 10 gelijkwaardige maandkaarten;
u reist dus twee maanden 'gratis' (cursief van mij, MvH),

en even verderop: betaling per jaartermijn geeft een extra korting van 4%. Overigens staat in de brochure voor 2006 bij de prijs voor een jaarkaart, alleen nog maar: 'u betaalt tien maanden'. Twee maanden 'gratis' komt bij de NS niet meer over de tong!

Andere acties van de NS? In 2005 en 2006 deelde het bedrijf liefst 50.000 'spannende boeken' gratis uit. Ook in 2005, kondigde de NS aan een gratis OV-chipkaart te gaan geven aan zijn 1,8 miljoen vaste klanten (die moeten de kaart dan wel nog opladen!), anderen betalen straks aan het loket 7,5 euro voor die kaart. Met deze OV-chipkaart kan de treinreiziger straks ook tanken, parkeren (Q-park), een auto huren (Greenwheels), een fiets stallen bij het station, en een croissant op het station betalen.

In juli 2005 adverteert de NS met het volgende bericht (o.a. in Metro 12 juli 2005):

NS wil topsporters daadwerkelijk een stapje verder helpen. Daarom bieden we A- en B-sporters en jonge talenten die bij het NOC*NSF zijn geregistreerd, een jaarkaart voor de trein aan. "Geweldig dat NS mij en andere sporters gratis treinreizen aanbiedt. Dit soort initiatieven helpen ons om onze ambities waar te maken. Het zal mij zeker helpen op weg naar Peking in 2008", vertelt Dennis van der Geest, judoka. Alle topsporters die op het aanbod ingaan, krijgen symbolisch een 'eigen zitplaats' in de trein. Op de grond voor 'hun' stoel komt een afbeelding met de naam van de sporter en een afdruk van zijn of haar blote voeten of schoenen. Zo reist u binnenkort misschien wel door Nederland op de stoel van Erben Wennemars.

De *hotelier van Houthem St.Gerlach* beveelt zijn hotel niet alleen aan met de behaalde vijf sterren, maar ook met gratis transfer voor zijn gasten naar de treinstations van Houthem, Valkenburg en Maastricht. Voor de gasten is dat leuk, die hotelier betaalt vast niet de volle prijs en de NS vult zijn stoelen. De *KLM* vervoerde gedurende enkele jaren

zijn vlieggasten gratis van en naar elke Nederlandse bestemming per trein. De *Thalys* doet niet anders. Vanaf eind juni 2005 kun je gratis met de trein of de bus van Heerlen naar Aken om van daaruit verder te reizen met de hogesnelheidstrein Thalys naar Parijs of Keulen.

‘Gratis’ bij andere bedrijven

In een *Spits* of een *Metro* spettert het woord ‘gratis’ van de advertentiepagina’s. Mobieltjes zijn ‘gratis’ bij een ‘2-jarig abonnement!’. *Albert Heijn* geeft een ‘gratis’ 2^e bioscoopkaartje bij elke € 20 aan boodschappen’ in de periode van 6 t/m 26 juni 2005 (en soortgelijke acties op andere momenten). *KRAS Stervakanties* adverteerde voor reizen naar Andorra of Thüringen (bijv. in de *Volkskrant* op 24 mei 2005) met ‘gratis overnachten in 4-sterren hotels’.

De topman van de Ierse prijsvechter *Ryanair*, Michael O’Leary, zegt op 22 juli 2004 in *NRC Handelsblad* dat bij hem ‘binnen tien jaar alle stoelen gratis zullen zijn’ en betoogt verder: ‘De inkomsten komen uit andere bronnen zoals commissies van hotels, autoverhuurbedrijven en luchthavens die blij zijn met passagiers’.

In Noord-Brabant is in het ‘weekend van de vervoering’ de stads-, streek- en buurtbus ‘gratis’ met als motivering ‘om de Brabantse bevolking opnieuw kennis te laten maken met het openbaar vervoer als alternatief voor de auto’ (persbericht Provincie dd 29 juni 2006). De burgemeester van Londen gebruikte hetzelfde argument toen hij onlangs de bussen in Londen ‘gratis’ maakte voor jongeren tot 16 jaar.

In al deze, en vele andere, gevallen betekent ‘gratis’ dus, dat op andere delen van het te leveren product of dienst, de winst gemaakt wordt die het voor de bedrijven economisch verantwoord maakt om het ‘gratis’ deel ook inderdaad gratis te leveren. Het is puur commercieel gedrag. En er is niemand die zegt dat die gratis boeken, OV-chipknip, mobieltjes, bioscoopkaartjes, hotelkamers, de gratis maanden bij een NS- of bus-abonnement, de gratis stoelen van Ryanair, of die gratis transfers van KLM, Thalys en hotel, minderwaardig zijn.

Kwaliteit is belangrijker?

Een veel gehoord argument tegen het aanbieden van ‘gratis’ OV is dat reizigers wel komen en best willen betalen als de kwaliteit maar goed is, bedoeld wordt: als die kwaliteit maar verbeterd zou worden. Maij-Weggen, toen nog minister van V&W, duidde dat symbolisch aan met het voorstel in en bij het OV ‘een krantje en croissantje’ uit te delen. Sommige OV-bedrijven installeren nu al koffie-automaten bij haltes en overstap-knooppunten. Kwaliteitsverbetering wordt ook gezocht in beter beschutte wachtplaatsen bij de haltes, betere kwaliteit bussen, gemakkelijker stoelen, klantvriendelijker chauffeurs. Allemaal welkome maatregelen waar verder niets op tegen is, maar uit vele onderzoeken blijkt dat het de reizigers allereerst gaat om snelheid, prijs, betrouwbaarheid en frequentie, en dan pas om comfort en zitplaatsen, en dat broodje en die krant daar zorgt de reiziger zelf wel voor. De zwaarstwegende klantenwensen maken

het OV juist veel duurder, terwijl de reiziger toch niet meer wil betalen en de overheid de kostendeckingsgraad wil verhogen. Dat kan allemaal niet samen gaan. Bovendien roepen vele vervoersdeskundigen en politici al jaren dat de kwaliteit omhoog moet en dat dan de reizigers wel komen. De feiten in de laatste decennia tonen aan dat het zo niet werkt.

Maar zodra ergens het OV 'gratis' wordt aangeboden, dan vliegt het gebruik omhoog. In Vlaanderen steeg in luttele jaren tijds het aantal ritreizigers van 260 miljoen per jaar naar 517 miljoen. In Hasselt verdertienvoudigde het gebruik in acht jaar tijd. Op Ameland melden de chauffeurs dat onmiddellijk nadat de bussen 'gratis' werden voor de 65-plussers, tot dan toe niet geziene senioren plotseling van de bus gebruik gingen maken. Als er eens ergens een dag 'gratis' OV wordt aangeboden stromen de reizigers toe.

'Gratis' blijkt een sterke invloed op de vraag te hebben.

De *Telegraaf* kopte op 22 januari 2006: 'Prijzen aanzienlijk lager dan in Nederland. Belgen stappen massaal in de bus'. En iets verderop in de tekst 'grote klapper bij onze zuiderburen zijn echter de gratis kaartjes. Zo reizen alle 65-plussers voor niets'. De krant constateert ook dat prijs kennelijk wel degelijk wat uitmaakt.

Armoede

De 'autolobby' is in Nederland sterk en goed georganiseerd. De ANWB (ook al is het van oorsprong een 'wielrijdersbond') en BOVAG-Rai zijn sterke organisaties met veel leden, gevreesd in het politieke milieu. Iedereen kent wel de radiospotjes die ons nu vrijwel dagelijks meedelen: 'de grootste politieke partij in Nederland is de boerenpartij'. Het is nog maar de vraag of de sterkste partij niet de 'autopartij' is en of de autolobby niet nog veel meer voor elkaar krijgt dan de gezamenlijke boeren, hun organisaties en hun vertegenwoordigers in de politiek.

Ons verkeersbeleid is mede door die sterke autolobby bij uitstek gericht op de auto en de automobilist. In financieel opzicht is dat begrijpelijk. Er gaat in die branche meer dan 40 miljard euro om, bijna tien procent van ons gehele bruto nationale product. Weinig aandacht is er voor de maatschappelijke realiteit dat bijna een kwart van de huishoudens in Nederland niet over een auto beschikt. Een tweede kwart van de huishoudens heeft wel een auto voor de deur staan, maar die is overdag weg met de kostwinner naar zijn of haar werkplek. Bij elkaar heeft overdag de helft van de bevolking geen toegang tot particulier gemotoriseerd vervoer en is afhankelijk van lopen, fietsen en van het openbaar vervoer. Dat laatste wordt dan bovendien door het gevoerde verkeersbeleid steeds verder ontmanteld, terwijl tegelijkertijd allerlei dienstverlening (onderwijs, gezondheidszorg, maar ook winkels, kerken, banken, sportgelegenheden, enz.) meer en meer geconcentreerd wordt en uit de woonwijken en kleinere dorpen verdwijnt. Dat had eigenlijk tot groei van het OV moeten leiden opdat iedereen het had kunnen blijven gebruiken. Maar zo is het niet gegaan.

Vershraling van het OV

De minister van Verkeer en Waterstaat wil van 'vershraling' van het openbaar vervoer niet weten. Onverdedigbaar, omdat een op haar verzoek verricht en door het ministerie betaald onderzoeksrapport door *NEA Transportonderzoek en -opleiding* klip en klaar stelt dat 'het aanbod van OV-diensten tussen 2000 en 2004 eerst daalde met 3% en in het laatste jaar met nog 0,5% meer' en voorts vaststelt: 'het aantal bediende haltes daalde met 9,5%, het aantal lijnen met 7,7%'.

Als dat geen vershraling is? Tien maanden eerder concludeerde de studiedienst van Rijkswaterstaat nog heel wat somberder. Dat rapport kreeg als titel '*OV gedeeld door twee: wat doen we ermee?*' en werd dan ook eerst 'onder de pet' gehouden. Het kwam politiek niet zo goed uit want het concludeerde, op grond van gegevens uit de jaren 2001-2003, dat het OV op het platteland met een derde, en in de stad met 10 procent gedaald was, en dat binnenkort voor halvering gevreesd dient te worden.

De autolobby ziet weinig heil in het OV: 'het kost miljarden per jaar aan subsidies die beter gebruikt kunnen worden voor de aanleg van weginfrastructuur' en geliefd is de stelling 'de bus haalt je waar je niet bent en brengt je waar je niet hoeft te zijn'.

Het OV wordt nog enigszins gewaardeerd omdat zelfs de meest fervente autorijder inziet dat de miljoen reizigers per dag die in de trein stappen (plus de reizigers in bus, tram en metro) in elk geval de congestie op de weg niet verhogen. Een automobilist heeft 50 m² wegruimte nodig, een reiziger met de bus 3 m² en met de tram slechts 1,5 m².

Uitgerekend is dat om in één spitsuur 8.500 reizigers te vervoeren 10 treinen nodig zijn, of 55 trams, of 100 autobussen, of 5.700 personenauto's, die dan ook nog elk 25 m² parkeerruimte nodig hebben. Automobilisten hebben veel belang bij een veelgebruikt openbaar vervoer! Het is voor hen trouwens ook een reserve-systeem voor als de eigen auto eens wegvalt.

Tegen ieders verwachting in, is het opmerkelijk dat organisaties als ROVER, de Fietsersbond en Milieudefensie in hun afwijzing van het 'gratis' OV dichterbij de autolobby dan bij politieke partijen als de PvdA en de SP en de ouderenbonden.

Dit blijft ook binnen die organisaties niet onopgemerkt als ik mag afgaan op een e-mail (27 febr. 2006) van de voorziter van ROVER aan zijn bestuursleden waarin hij ze laat weten 'ik ben dus al een tijdje gestopt met het voluit uitdragen van onze twijfels rond 'gratis OV'. Zijn motivatie: 'het ROVER-standpunt levert geen cent extra op voor het OV' waardoor 'we ons belachelijk maken' en 'begrijpen mensen die ROVER op wat afstand een goed hart toedragen er geen jota van'. Inderdaad, zo is dat!

Rijke en arme mensen

De sympathie aan de linkerkant van het politieke spectrum voor 'gratis' OV, berust vooral op de gedachte dat het een bijdrage kan leveren aan armoedebestrijding. Daarvoor is men bereid de portemonnee te trekken. Anders gezegd, het is te gek voor woorden om 'rijke mensen' voor niets met het OV te laten reizen. Tot zelfs in het CDA vind je dan een woordvoerder sociale zaken die wel wat ziet in 'gratis' OV, terwijl de verkeers-

woordvoerder net zo fel tegen is als de (CDA-)minister van Verkeer en Waterstaat tot voor kort was.

Sociaal-psychologisch werkt het stigmatiserend om 'de armen' (in alle leeftijdsgroepen) 'gratis' OV aan te bieden en 'de rijken' niet. Dat doen we met de AOW-toekenning bij het bereiken van de leeftijd van 65 jaar toch ook niet? Dat krijgt iedereen, fiscaal wordt dat recht getrokken bij de heffing van de inkomstenbelasting.

Technisch-administratief is er nauwelijks een probleem omdat vele gemeenten al criteria ter bepaling van een 'armoede-grens' en een erkennings-procedure hebben vastgesteld, veelal resulterend in de een of andere vorm van een 'stadspas', die dan tevens recht zou kunnen geven op 'gratis' openbaar vervoer. Met de invoering van de OV-chipkaart wordt dat nog gemakkelijker door voor arme senioren die kaart te voorzien van een 'nul-tarief'.

'De rijken' uitzonderen is echter overbodig. Van hen 'die het wel betalen kunnen' zullen er toch weinigen zijn die - omdat het 'gratis' is geworden - plotseling hun auto zullen laten staan. Alleen aan 'de armen' gratis verstrekken van het OV laat het verkeersvoordeel verloren gaan van het iedere keer weer opnieuw moeten kiezen voor reizen met het reeds betaalde, want 'gratis', OV of met de auto met nog steeds per rit te betalen variabele ritkosten. Onnodig wordt de kans op congestievermindering weggegooid die haalbaar is als meer ouderen iedere keer opnieuw deze afweging zouden maken en meer zouden kiezen voor het OV, in plaats van voor de eigen auto. Met de toenemende vergrijzing en de onder ouderen toenemende neiging auto te blijven rijden omdat ze nu meer dan vroeger een rijbewijs hebben en houden, en er toch al een auto voor de deur staat, gaat deze factor steeds zwaarder meetellen.

Belangrijk is het herverdelingseffect van 'gratis' OV: het legt meer van de geldslasten van bus, tram en metro bij de rijken (via de progressieve inkomstenbelasting) die er minder gebruik van maken, en meer van de gebruikslusten bij de armen die - arm in geld en/of in fysieke mogelijkheden - minder betalen voor hun mobiliteit en meer gebruiken. En dat zonder vaststelling van criteria, selectie-procedures, bezwaren-commissies, bewijsstukken en controle. Ook zonder de kans te lopen op jojo-effecten als gevolg van wijzigende inkomens bij 65-plussers die daardoor dit jaar wel, en volgend jaar niet 'gratis' OV krijgen. Onvermijdelijk, zodra het recht op 'gratis' OV niet generiek aan de hele leeftijdscategorie van de senioren wordt toegekend.

Als onderscheid gemaakt gaat worden tussen ouderen die het OV 'wel' en ouderen die het 'niet' kunnen betalen, dan komt ook onmiddellijk de vraag op hoe dat moet buiten de eigen woongemeente? Worden de uitgereikte 'stadspassen' overal geldig verklaard, of juist niet? Laten we dat probleem over aan de chauffeur en conducteur die aan reizigers met een stadspas uit bijvoorbeeld Rotterdam dan uit moeten leggen dat 'gratis' in Rotterdam nog niet betekent ook 'gratis' in Amsterdam? Of volgen we het Britse voorbeeld dat per 2006 het lokale busvervoer in de eigen woonomgeving voor 60-plussers 'gratis' heeft gemaakt met het voornemen dat in 2008 uit te breiden tot 'gratis' waar dan ook in het land. Anders gezegd, de Britten hebben een 'tussenstap' gezet, die voor de meeste ouderen toch veel betekenis heeft omdat, zeker in hun leeftijdsgroep, de

naaste omgeving van de woning vrijwel alle reisdoelen omvat. Deze ervaringsperiode biedt de Britse regering ook de kans om eventueel in 2008 toch net even iets anders met dit onderwerp om te gaan dan nu voorzien wordt.

Ouderen én armen

Er is overigen niets op tegen om naast het ‘gratis’ maken voor alle senioren, gehandicapten en kinderen tot 6 jaar, ook de mogelijkheid te openen dat elke gemeente zelf kan beslissen tot welk inkomenstekort aan inwoners onder de 65 jaar ‘gratis’ OV wordt aangeboden. Op basis van wederkerigheid dat vervolgens voor geheel Nederland geldig verklaren, zou een belangrijke toevoeging zijn zonder andere voordelen te schaden. Als van het begin af alle gehandicapten onder de 65 jaar mee worden genomen in het ‘gratis’ OV, dan zijn vermoedelijk velen uit de ‘armen’-categorie al geholpen.

Zelf kiezen?

Armoede is een relatief begrip. Niemand in Nederland kan ‘arm’ genoemd worden in vergelijking met bewoners van een sloppenwijk in een derdewereldland. Wel zijn er verschillen in elke maatschappij en dus ook in Nederland tussen mensen en bevolkings-categorieën naar de mate waarin zij in staat zijn financiële middelen te besteden voor de doelen die zij zich stellen. Wie dan hardere keuzes moet maken is relatief ‘armer’ dan diegenen die zich daarbij meer vrijheden kunnen veroorloven. Iedereen moet kiezen waarvoor het eigen inkomen te gebruiken. Niemand kan alles tegelijk, ook al zijn we nog zo rijk. Je moet dus zelf kiezen tussen brood kopen of een buskaartje? Niet verhongeren is belangrijker dan ergens niet naar toe kunnen gaan? Natuurlijk is het onverdraaglijk als in Nederland medeburgers zouden verhongeren. Voor mensen met een (te) laag inkomen zijn er dan ook allerlei ‘vangnetten’ en wordt daarmee verhongeren voorkomen.

Maar inmiddels heeft onze maatschappij zich wel zo ontwikkeld dat als je volwaardig mee wilt doen, je wel gemotoriseerd mobiel moet kunnen zijn, dat is geen vrije keuze meer. Vele reisdoelen zijn niet meer lopend of op de fiets bereikbaar. De concentratie van woon-, werk- en dienstfuncties, en de toenemende ruimte die we per persoon in gebruik nemen, maken in steeds verder groeiende mate dat onmogelijk. Als je geen auto betalen kan en ook het betalen van ritten per bus, tram en metro te duur is, dan ben je ‘vervoerarm’. Verdringen andere keuzes de uitgaven voor mobiliteit, dan is het een uitkomst als in de eigen omgeving reizen (en vrijwel alle bus-, tram- en metro-verkeer vindt plaats binnen een straal van nog geen 15 km van de eigen woning of arbeidsplaats) ‘gratis’ wordt. Het geld dat hiermee uitgespaard wordt kan dan nuttig worden ingezet voor andere levensbehoeften. Dit is ook een van de redenen om vooralsnog het ‘gratis’ OV niet uit te breiden tot de spoorwegen, vervoer dat in de regel niet gericht is op de eigen woonregio.

Pas enkele decennia geleden besloten we dat in alle bouwwerken hoger dan drie verdiepingen een lift moet worden ingebouwd. De bouwkosten worden meegenomen in de totale bouwfinanciering en de functioneringskosten in de huur of in de bijdrage aan de

Vereniging van Eigenaren, afhankelijk van de mate van gebruik. Iedereen betaalt voor de beschikbaarheid. Waarom doen we dit wel voor de verticale verplaatsingen en niet voor de horizontale? Met een enkele uitzondering als de rollende banen op Schiphol.

We kunnen nog een stap verder gaan in onze redenering. Iedereen kan zien dat ons autosysteem aan het vastlopen is. Momenteel rijden onze 7 miljoen personenauto's op een wegennet van 135.000 km. Per auto net geen 20 meter. Op goede gronden wordt voorzien dat het wagenpark (bij deze cijfers wordt geen rekening gehouden met ongeveer 1 miljoen vrachtauto's) binnen 20 jaar nog met een derde tot de helft zal groeien. Begrijpelijk want onze welvaartsverwachting stijgt ook met 45%. Wij gaan tussen de 30% en 45% meer autokilometers rijden. Overal waar nu twee of drie auto's rijden of parkeren staan er over 15 à 20 jaar drie à vier. Onze wegenbouw kan daar niet tegenop. Zouden we daarvoor wel voldoende wegen willen bouwen, dan moeten we bereid zijn per jaar tenminste 6 miljard euro meer uit te geven aan wegenbouw. Niemand is daartoe bereid, ook geen van onze politici.

Meer dan nu zullen mensen die hun reisdoelen willen bereiken, gebruik moeten maken van gemeenschappelijk vervoer, met andere woorden van het OV. Niemand kan dat voor zichzelf alleen regelen. Dat kan alleen gezamenlijk zoals we dat doen voor onderwijs en gezondheidszorg, maar ook voor brandweer, politie, straatverlichting, riolering, trottoirs en fietspaden.

Onze politiek is wel gericht op financiering van de infrastructuur van het OV, maar verzuimt ervoor te zorgen dat die infrastructuur dan ook volop gebruikt wordt. Extra gebouwde rails waar één keer per uur een trein over rijdt, is ook een vorm van armoede. Maar ook de 'lege stoelen' in bus, tram, metro en trein zijn inmiddels berucht. Congestie op wegen en parkeerterreinen zijn we niet in staat op te lossen. Te lege bussen, trams, metro en trein zijn daar bovenop een 'dubbele armoede'. Die paradox voedt ook de onvrede met de huidige situatie.

Lege stoelen

Verkeersautoriteiten in Nederland en in België trekken totaal verschillende conclusies uit die lege stoelen. De Nederlanders zien die lege stoelen

'als bewijs dat er geen vraag is naar het OV-aanbod. We kunnen dus bezuinigen, het aanbod verminderen door lijnen, haltes en frequenties te schrappen'.

De misrekening die hierbij gemaakt wordt is dat mensen die eerder wel het OV gebruikten, dat blijven doen, ook als de dienstverlening wordt uitgedund.

Dat is een miskennis van de ketengevoeligheid van het OV. Wie 's-morgens geen bus meer kan pakken, komt er 's-avonds ook niet mee terug. Wie geen overstap binnen een redelijke wachttijd kan vinden, gaat thuis al niet weg met de bus. Is de avondbus uit de dienstregeling gehaald en kun je er dus niet meer mee thuis komen, dan kan dit betekenen dat je ook in de ochtend al niet meer met een bus heen gaat. De ontwikkeling spiraleert steeds verder naar beneden, de afbraak lijkt niet meer te stoppen. Het beleid dwingt ertoe.

Een deel van de reizigers blijft ongetwijfeld het OV gebruiken, zij hebben geen keus. Anderen moeten overstappen op de auto, congestie-verhogend, of als dat niet kan, moeten afzien van een reis waardoor hun leven verarmt.

De Belgische autoriteiten trekken een geheel andere conclusie:

‘als die stoelen toch al rondrijden en alle kosten zowel financieel als ten aanzien van het milieu toch al gemaakt zijn, dan bieden we die stoelen desnoods ‘gratis’ aan, opdat ze gevuld worden’.

Praktisch gezien kiest de Belgische politiek voor de meest kwetsbare groepen die het meest baat hebben bij het voortbestaan van het OV: ouderen, kinderen, gehandicapten. Dit blijkt geen misrekening. Reizigers uit deze groepen komen massaal op het OV af. Dat loopt weer vol en bewijst daarmee zijn bestaansrecht. De arbeidsvreugde van het personeel stijgt, want het is ook voor een bestuurder of conducteur plezieriger werken met een vol voertuig dan met een leeg. Het meerdere gebruik kostte aanvankelijk niets extra. In eerste instantie werd immers gebruik gemaakt van de lege stoelen die toch al rondreden zonder noodzaak extra voertuigen of extra personeel in te zetten. Pas toen door de extra ‘gratis’ reizigers voertuigen weer vol raakten, moest ook het OV-aanbod weer worden uitgebreid en dat kostte wel extra geld. Maar als de voertuigen gevuld rondrijden willen politici ook wel besluiten er meer te laten rijden en willen zij daarvoor budget vrijmaken. Wat ook gebeurde. Eenmaal weer groeiend OV-aanbod trok vervolgens opnieuw betalende reizigers aan vanwege de verbeterde dienstverlening. De spiraal omhoog was gevonden.

De fiets

‘Gratis openbaar vervoer trekt waarschijnlijk vooral fietsers aan’.

‘Dat vind ik nu typisch een argument van mobiliteitsexperts die geen gratis openbaar vervoer willen’, is de directe reactie van de Vlaamse minister van mobiliteit Kathleen van Brempt (in een interview in *Verkeerskunde* nummer 4-2006). Zij voegt er nog aan toe dat ‘in Hasselt het fietsgebruik de laatste jaren bijvoorbeeld is toegenomen, terwijl men daar ook gratis de bus kan nemen’.

Het NEA/Ministerie van V&W rapport van december 2005, *Hasselt ten opzichte van het OV in vergelijkbare Nederlandse steden*, p. 6, constateert dat ‘het fietsgebruik in Hasselt altijd op een naar Nederlandse begrippen laag niveau is geweest en dat invoering van het Gratis OV het fietsgebruik niet sterk heeft beïnvloed’. Op p.15 wordt hieraan nog toegevoegd dat het gebruik van de (nu ‘gratis’ voor iedereen) stadsbus in Hasselt tussen 1996 en 2004 is verdertienvoudigd. ‘Desalniettemin is het gebruik van auto en fiets voor zover bekend en gemeten niet substantieel gedaald’.

Meer bus, evenveel fiets

De nieuwigheid was er gauw vanaf, maar er bleef groei. Het aandeel van de bus in de verplaatsingen is flink gestegen, vooral toegeschreven aan het verhoogde aanbod (zes maal meer buskilometers). Hoewel een exacte voormeting ontbreekt en een aanzienlijk deel van de nieuwe reizigers aangeeft vroeger de fiets of de auto te hebben gebruikt, is er weinig effect op het gebruik van fiets en auto. Het gemeentelijk budget dat Hasselt besteedt aan het openbaar vervoer is verviervoudigd naar circa € 1 miljoen in 2003 (1,1% van de stadsbegroting). Per inwoner 15 euro per jaar.

Bovendien geldt voor geheel Vlaanderen dat een van de begeleidende maatregelen bij het steeds verder 'gratis' maken van het OV juist is de bevordering van het fietsen. Op scholen wordt er veel aandacht aan gegeven, en een royaal plan van aanleg van nieuwe fietspaden is volop in uitvoering. Sommigen fietsen niet meer, maar pakken de bus of tram, anderen pakken juist thuis de fiets om naar bus of tram te gaan.

Verplaatsingsgewoonten veranderen. Als niet meer voor de deur de auto gepakt wordt, maar je gaat eerst naar de halte van het OV, dan doe je dat lopend of op de fiets. Vervolgens is de kans groot dat aan het eind van je OV-reis, je naar je bestemmingsadres dan ook nog eens loopt of fietst. Met andere woorden, er is geen eenduidige oorzaak en gevolg voor gebruik van fiets en 'gratis' OV.

Toch blijft de Nederlandse Fietsersbond zeggen dat mensen de fiets laten staan als het openbaar vervoer 'gratis' wordt. Hun vertegenwoordiger zei het ook op 10 juni 2006 tegen Steve Stevaert in een debat georganiseerd door de PvdA in Rotterdam, met als bedenkelijke toegift dat 'Stevaert's informatie niet klopte' toen hij (Stevaert) de achteruitgang van het fietsen ontkende. Wie zou zo iets beter kunnen weten, het rapport van V&W en de voormalige burgemeester en huidige inwoner van Hasselt, of een Nederlandse fietsersvertegenwoordiger?

Ook het meest recente rapport geschreven in opdracht van V&W, *Benchmark OV Vlaanderen* (21 april 2006), spreekt andere taal, na vele cijfers, trends en analyses gepresenteerd te hebben: 'de conclusie lijkt gerechtvaardigd dat de toename in het gebruik van het OV niet geleid heeft tot een afname in het fietsen en lopen'. En - zo gaat dat rapport verder - 'in Nederland is er evenmin een verband te zien tussen fietsen en lopen en het OV-gebruik' (p. 72). Aan die veronderstelde achteruitgang van lopen en fietsen, voegt ROVER als bezwaar nog toe dat 'gratis' reizigers gemakkelijker ertoe komen zelfs ook maar één halte-afstand mee te reizen. Dat zou het verkeer enorm vertragen. Waar die veronderstelling vandaan komt vermeldt ROVER niet. Zelfs als het waar zou zijn, dan is ook waar dat bij 'gratis' OV het oponthoud door in- en uitstappende reizigers aanzienlijk bekort wordt doordat kaartcontrole vermindert of verdwijnt, en er geen tijd meer verloren gaat aan reizigers die niet in staat zijn om snel de benodigde geldstukken in hun portemonnee te vinden.

mobilititeit-bevorderend

Het voorgaande laat wel duidelijk zien dat invoering van 'gratis' OV de mobiliteit bevordert. Maar dat is toch juist de bedoeling? Waar het om gaat is dat we schadelijker mobiliteit verminderen (vervangen van autorit door OV-gebruik) en dat we mensen die nu lijden onder 'vervoerarmoede' meer kansen bieden om in de maatschappij te (blijven) functioneren. 'Gratis' OV beoogt ouderen 'achter de geraniums vandaan te halen', gehandicapten meer kansen te geven op reismogelijkheden, en ouders meer hun kinderen te laten meenemen, met als nevenvoordeel dat die spelenderwijs leren gebruik te maken van het OV. Nu kennen jongeren veelal beter de verkeerspleinen van het rijkswegennet dan dat ze een vertrekstaat van de NS kunnen lezen of weten langs welke route een bus rijdt.

De Belgische minister van Verkeer deelde onlangs mede dat in Vlaanderen tussen 1995 en 2004 het aandeel autogebruik in het totaal van de reizigerskilometers gedaald is van 91,3% naar 89,4%, in Nederland steeg het van 86,8% naar 88,0%, uitgerekend wat we niet zouden willen!

ROVER, Milieudefensie en GroenLinks zien niets of maar heel weinig in 'gratis' openbaar vervoer omdat het mobiliteit-bevorderend werkt en daar zijn ze tegen want dat is vervuילend. Het NEA-onderzoek betreffende Hasselt bevestigt ook dat de mobiliteit is toegenomen: het busvervoer groeit en het vervoer per fiets of auto is niet gedaald. Inderdaad, mensen die tekort komen aan inkomen of fysieke mogelijkheden (oud, jong, gehandicapt) gaan zich na invoering voor hen van 'gratis' openbaar vervoer meer verplaatsen. Maar zijn zij de eersten die de last moeten dragen van een wegwijzend openbaar vervoer? Of is ook het recht op bereikbaarheid van alle bestemmingen voor iedereen een zinvol resultaat van verkeersbeleid en wordt dat recht niet beter ingevuld door het 'gratis' te verstrekken aan goed gekozen doelgroepen?

Overconsumptie?

Mobiliteitbevordering kan overgaan in overconsumptie. Wie mag bepalen wanneer er sprake is van overconsumptie? En als je daar al van wilt spreken, slaat dat dan meer op diegenen die tienduizenden kilometers per jaar per auto afleggen, of op diegenen die - met name in hun eigen leefomgeving - de mogelijkheid krijgen of behouden zich te verplaatsen?

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat vindt dat 'gratis' reizen met het openbaar vervoer onverschilligheid en overconsumptie in de hand werkt en dat het bovendien veel geld kost. 'Laat mensen betalen voor het openbaar vervoer, dan hebben zij er meer waardering voor'.

Waarom niet tenminste een deel door de reizigers zelf laten betalen zoals nu het geval is? Nergens is aangetoond dat er oorzakelijk verband zou zijn tussen 'gratis' vervoer en 'onverschilligheid en overconsumptie'. Integendeel, niemand gaat alleen maar om wat rond te rijden veel gebruik maken van het OV. Je maakt gebruik van vervoer, als je

ergens heen wilt, als je een reisdoel hebt. Dat reisdoel is zelden of nooit 'alleen maar in een bus zitten'. Het ministerie heeft overigens inmiddels feitelijk ook afstand genomen van dit argument door nu het overstappen van de auto op het 'gratis' OV zeer te prijzen, met name overal waar het ministerie dit laatste organiseert om congesties bij aanleg en verbouw van wegen te voorkomen.

milieubeleid

Verminderend particulier autogebruik dat vervangen wordt door OV-gebruik, vermindert per reiziger de CO₂-uitstoot en de hoeveelheid fijn stof in de atmosfeer. De normen voor 'toelaatbare (wat een dwaze norm als het schadelijk is) luchtvervuiling' worden op steeds meer plaatsen overschreden. Plaatselijk is dat rechtstreeks van belang voor de volksgezondheid. Met name de factor 'fijn stof' is tot voor kort zeer verwaarloosd. Jaarlijks overlijden 18.000 slachtoffers tien jaar eerder dan verwacht zou mogen worden zonder die luchtvervuiling. Op wereldschaal gezien kan de betekenis voor de opwarming van de aarde en de komende klimaatsverandering nauwelijks overschat worden. De uitstoting van schadelijke stoffen door het autoverkeer vormt een groot deel van de oorzaken voor deze opwarming en klimaatsverandering. De uitstoot van CO₂ (per gereden kilometer per persoon) ligt bij trein en bus op ongeveer een derde van die bij het vliegtuig; bij de auto is de uitstoot viermaal zo groot als bij trein en bus (rond de 0,05 kg CO₂ per km, auto 0,20).

Voor fietsers is daarom ook de ontwikkeling van het 'gratis' OV heilzaam. Kinderen die van en naar school fietsen, werknemers die naar hun werk fietsen, ouderen die een ommetje rijden, en dat dagelijks doen in gebruikelijke ongezonde verkeersdampen worden er beter van als ze of zelf die ritten kunnen maken per OV, of kunnen fietsen op straten waar minder gereden wordt. Geen vader of moeder zou zijn kinderen nu de reeds beruchte Veerkades in Den Haag en soortgelijke straten elders op mogen sturen om naar school te gaan als hun gezondheid hen lief is!

verkeersveiligheid

Goed OV spaart doden en gewonden die - afgezien van het persoonlijke leed dat wordt voorkomen - ook economisch voor de gehele maatschappij zeer kostbaar zijn. Statistisch gezien betekent elke 'gespaarde' verkeersdode ook dat er 8 ernstig- en 26 licht-gewonden minder zijn. Voor de slachtoffers zelf, hun naasten en de maatschappij in zijn totaliteit, betekent dit groot persoonlijk en economisch verlies (kosten van geneeskundige verzorging en gederfde inkomsten en productie, nog afgezien van kosten van verzekering, politie en eventuele rechtszaken, kosten toegebracht aan anderen door versperring van de weg en de daaruit voortvloeiende congestie en filevorming. De 'waarde van een statistisch leven' (hoeveel geld hebben we er voor over om het risico op een dodelijk ongeluk te verminderen?) is berekend op 4 miljoen euro.

Voor de stad Gent weten we hoeveel bestuur en bevolking ervoor over hebben om met name nachtelijke verkeersongevallen te verminderen. In Gent rijden sinds 7 februari 2003 gratis nachtbussen. Elke vrijdag- en zaterdagnacht vertrekken er zes nachtlijnen om de drie kwartier van 23.30 tot 02.30 vanaf het Gentse stadscentrum (Korenmarkt). Door deze inzet van nachtbussen probeert de gemeente het aantal weekendongevallen (ten gevolge van alcohol in het bloed) te verminderen. Gent betaalt aan De Lijn voor deze dienstverlening per jaar 25.000 euro. De vraag wat dit spaart op de verkeers-veiligheidsrekening wordt wel gesteld maar kan niet met cijfers onderbouwd worden. Maar zelfs al scheelt het maar één verkeersdode per jaar, dan zijn de kosten reeds dik terugverdiend. Het probleem voor de Verkeers-schepen (wethouder) van de stad is dat de kosten wel op haar begroting staan, maar de opbrengsten bij onbekenden terecht komen, namelijk die stadsbezoekers die niet verongelukken. Die opbrengsten komen niet voor in de winst- en verliesrekening van de stad.

In 2003 kreeg het Gentse project de Eurochallenge Award van de International Road Transport Union (IRU). Eerder dat jaar kreeg het project ook al een eervolle vermelding van de jury van de Nederlandse CVOV-trofee, een prijs voor innovatief openbaar vervoer.

Tussen Amersfoort en Utrecht rijdt 's nachts ook een bus. Beoogd wordt commerciële exploitatie. Amersfoort betaalt het eerste jaar (2005/6) €11.000 aanloopkosten, de reizigers betalen 6 euro per rit. Voor commerciële exploitatie zijn 30 betalende reizigers per rit nodig. De 'opbrengst' aan niet-verongelukten wordt niet meegeteld. Ook hier zien we de tegentelling tussen maatschappelijke en bedrijfseconomische rentabiliteit. Omdat het aantal van 30 betalende reizigers niet gehaald wordt komt er vermoedelijk een eind aan dit experiment.

Voor Nederland worden de maatschappelijke kosten per jaar veroorzaakt door verkeers-onveiligheid berekend en geschat op een bedrag van in totaal 7 tot wel 12 miljard euro. Vergeleken met de berekende kosten van congestie en filevorming op onze hoofdwegen ter grootte van 1 à 2 miljard euro per jaar, kosten verkeersongelukken ons erg veel. Des te meer reden is er om te beseffen, en in ons verkeersbeleid te laten meespelen, dat de 'ongevals-waarschijnlijkheid' voor de autobus bijna 56 keer lager is dan in het autoverkeer. De Lijn (het OV-bedrijf van Vlaanderen) stelt zelfs dat 'wetenschappelijk bewezen is dat tram en bus zo'n 200 keer veiliger zijn dan de auto'. Overigens zou ook het overstappen van de fiets op bus en tram een aanzienlijke bijdrage leveren aan de verlaging van het aantal doden en gewonden in het verkeer. Dit wordt wel eens vergeten als geargumenteed wordt dat het overstappen van fiets op bus (bij 'gratis' OV) zo schadelijk is voor milieu en gezondheid.

Het is al zover

De principiële keus voor ‘gratis’ openbaar vervoer is allang gemaakt. Al tientallen jaren subsidieert de overheid het openbaar vervoer voor iedereen vanwege het maatschappelijk belang van dit vervoer. Bovendien wordt extra gesubsidieerd (‘roze kaarten’ en doelgroepenbeleid o.a. voor gehandicapten) voor hen die te oud, te jong, te arm, of gehandicapt zijn, en die daardoor geen toegang hebben tot het ‘autosysteem’. Al het openbaar vervoer is dus al jaren voor het grootste deel ‘gratis’. Het is geen ideologisch geloofsartikel van enkele OV-fanaten!

Reeds 60% ‘gratis’

Momenteel wordt in Nederland circa 60% (de reeds genoemde rond 1,3 miljard euro) van de exploitatiekosten van het lokale en regionale OV (bus, tram, metro) gefinancierd uit de BDU (Brede Doel Uitkering) die het rijk verstrekt aan de 12 provincies en de 7 WGR-plusgebieden (de grootstedelijke gebieden van Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht, Twente, Knooppunt Arnhem-Nijmegen en Stadsregio Eindhoven). De reizigers betalen nog 1 miljard. Daaruit zou moeten blijken dat de kostendeckingsgraad van bus, tram en metro (het deel van de kosten dat de individuele reiziger betaalt door een kaartje te kopen) bij ons veel hoger ligt dan in bijvoorbeeld Hasselt waar het op 1 juli 1997, ten tijde van de invoering van het ‘gratis’ openbaar vervoer op het stadsnet, berekend werd op 9%. (De spoorwegen worden voor ongeveer de helft gesubsidieerd door de rijksoverheid, ook een miljard euro).

Dit lage percentage zou moeten verklaren waarom invoering van ‘gratis’ OV in Hasselt zo veel gemakkelijker was, dan het nu zou zijn bij ons. De minister noemt deze 60% recent ook nog in haar brief aan de Tweede Kamer van 17 mei 2006 (Kamerstukken 30 368 in voetnoot 4). Uit de vergelijkende studie gemaakt van Hasselt en acht vergelijkbare Nederlandse steden door NEA/V&W (hiervoor al genoemd) citeer ik echter:

‘in de acht Nederlandse steden ligt de kostendeckingsgraad ook laag. Exacte recente gegevens ontbreken; naar schatting ligt de kostendeckingsgraad in de vergelijkbare Nederlandse steden tussen de 15% en 30%’ (p.16).

Anderen betalen al mee

Het ‘gat’ dat gevuld dient te worden als voor iedereen ‘gratis’ OV zou worden ingevoerd, is kennelijk minder dramatisch groot dan veelal gemeld. Bovendien laat de minister van V&W onvermeld (en voorzover ik weet zegt ze dit nooit) dat uit andere rijkskassen via speciale regelingen in aanzienlijke mate wordt bijgedragen aan de kosten van bus, tram en metro (en trein) voorzover de reizigers die geacht worden te betalen.

Onderwijs betaalde in 2004 circa 370 miljoen euro voor de OV-Studentenkaart, een bedrag dat van de studiebeurzen is afgehaald (€40 per student per maand), eigenlijk niets anders dan een door het onderwijs-ministerie aan alle studenten opgelegd collectief

afgesloten vervoerscontract. Veel deskundigen zijn het erover eens dat zonder dit contract het OV-busvervoer ten plattelande reeds geheel zou zijn verdwenen.

Sociale Zaken betaalt jaarlijks circa 900 miljoen euro (2003) aan 'doelgroepenbeleid' om 'de toegankelijkheid te verhogen van regulier OV en ook ter betaling van beschikbaarheid en betaalbaarheid van vraagafhankelijk OV'. Die doelgroepen omvatten leerlingenvervoer (90.000 reizenden), Wet REA (Re-integratie arbeidsgehandicapten, 25.000 à 30.000), ZZV (Zittend Ziekenvervoer, 100.000), AWBZ-vervoer (ca.140.000-150.000), Wvg-vervoer (800.000) en BRV Valys (55.000). Bij elkaar ongeveer 1.2 miljoen reizenden.

Meer meebetalers

Overheden

Niemand weet hoeveel in totaal anderen reeds bijdragen aan de betaling van OV-kosten. De Tweede Kamer betaalt voor alle Kamerleden op verzoek een OV-Jaarkaart. Defensie heeft een eigen regeling voor het personeel. Oorlogsveteranen hebben twee keer per jaar recht op 'gratis' OV voor deelname aan herdenkings-bijeenkomsten. Vele ambtenaren krijgen van rijk, provincies en gemeenten OV-jaarkaarten voor woon-werkverkeer. Die kunnen dan tevens goed gebruikt worden voor tenminste een deel van de dienstreizen. Vele andere organisaties, waterschappen, semi-publieke organisaties, Zelfstandige Bestuurs Organen, stichtingen, instellingen en ook ondernemers betalen via een collectieve arbeidsovereenkomst, dan wel in een individueel arbeidscontract, met de werknemers afgesproken vergoedingen voor het openbaar vervoer.

In Enschede heeft de Gemeenteraad besloten 'gratis' OV in te voeren voor de leerlingen van basisscholen voor 'schooluitjes' naar bijvoorbeeld musea, theater of zwembad met als neven-doel de kinderen te laten kennis maken met het openbaar vervoer.

Tilburg wil beginnen met 'gratis' reizen voor alle 55-plussers en jongeren tot 12 jaar. Dat gaat de gemeente een miljoen euro per jaar kosten. Vele andere gemeenten broeden op soortgelijke plannen.

Op 16 en 17 september 2006 werden alle stads-, streek- en buurtbussen in de provincie Noord-Brabant 'gratis' voor iedereen om 'de Brabantse bevolking opnieuw kennis te laten maken met het openbaar vervoer als alternatief voor de auto'. De provincie betaalt (zonder twijfel ook met grootgebruikers-korting).

Rijkswaterstaat

De allernieuwste vorm van 'gratis' OV is bedacht door Rijkswaterstaat. Met belanghebbende partijen rond de tafel wordt bekeken wanneer in de omgeving omvangrijk wegonderhoud de bereikbaarheid gaat bemoeilijken. Vervolgens wordt een plan opgezet om werknemers te 'verleiden' met het OV te gaan reizen. Ze kunnen 'gratis' reizen als ze de auto thuis laten staan. De kosten worden gedeeld door die bedrijven en RWS, en het ministerie van Financiën laat ook een veer. Bij het groot onderhoud aan de A9 (Gaasperdammerweg) ten zuidoosten van Amsterdam in de zomer van 2005 betaalden werkgevers en Rijkswaterstaat elk 1 miljoen euro om te bereiken dat van de 50.000 werknemers in het gebied van Amsterdam Zuidoost, Amstel Business Park en Diemen Zuid er zeker 5.000 hun auto zouden laten staan, 17.000 werknemers kregen een

kaart. De bedrijven kostte het €59,50 per pas voor de periode tussen eind mei en september dat de werkzaamheden zouden duren. Met deze pas konden werknemers gebruik maken van treinen, metro's en bussen uit het Gooi en Almere om naar stations in Zuidoost te komen. Het doel werd bereikt. Er waren voldoende 'overstappers' van auto op OV zodat extra congestie op de wegen in dit gebied uitbleef. Zelfs bleven na afloop 400 automobilisten gebruik maken van het OV.

En de minister was bekeerd tot het 'gratis' OV en wil dit nu meer.

Van 21 juli tot 15 september 2006 wordt aan honderdduizend werknemers die last dreigen te krijgen van de wegwerkzaamheden op de A4 en A10-zuid, een 'gratis' OV-pas verstrekt op afspraak tussen Rijkswaterstaat en de werkgevers in het 'getroffen gebied' (tussen Schiphol en Amstel Business Park), die de pas voor hun personeel betalen.

Bedrijven

Nedcar heeft voor zijn personeel een contract met Hermes in het Limburgse, ongetwijfeld tegen een gunstige grootgebruikersprijs waardoor de kosten deels liggen bij de werkgever en deels als winstderving bij de vervoerondernemer.

Sinds 2003 zijn al 350 bedrijven en overheidsinstellingen begonnen met het verstrekken aan hun werknemers van de *NS-Business Card*. Die worden hiermee aangemoedigd de files te mijden en meer te reizen met het OV in plaats van met de (lease-)auto. De NS verzorgen de administratieve rompslomp. Per maand worden alle reizen centraal afgerekend met het betrokken bedrijf. Geen gedoe meer met reisdeclaraties. De RABObank liet in juni 2006 weten aan 4800 werknemers zo'n kaart te gaan geven ook ter aanmoediging met de trein te reizen, terwijl de Bank betaalt. Bovendien ziet de Bank als voordeel dat er dan minder auto's en minder files op de weg komen, en dat het beter is voor het milieu, wat ook nog past in de bedrijfsfilosofie gericht op maatschappelijk verantwoord ondernemen.

We zagen al eerder dat de Jumbo-supermarkt in Dokkum betaalt voor zijn klanten uit de omgeving. Op Ameland betalen een aantal toeristische bedrijven, de gemeente en het vervoerbedrijf zelf, elk eenderde deel van de benodigde 45.000 euro per jaar om hun 'gratis' aanbiedingen te kunnen doen.

Op zaterdag 27 mei mocht van de NS iedereen 'gratis' reizen van het nieuwe station Vathorst heen en weer naar station Amersfoort 'ter kennismaking', het liep storm. Op zondag moest er weer betaald worden en waren de perrons 'weer akelig leeg'.

Sinds 2005 is buslijn 65, Groningen – Winsum – Zoutkamp, 'gratis' voor inwoners uit de gemeenten De Marne en Winsum die beschikken over een WVG-pas (Wet Voorzieningen Gehandicapten) waarmee ze tegen OV-tarief gebruik kunnen maken van de Regiotaxi. Het 'gratis' OV stimuleert de WVG-ers gebruik te maken van de goedkopere bus. Het is de bedoeling in 2006 uit te breiden naar de andere zes gemeenten in Noord-Groningen en daarna in de komende jaren naar de rest van Groningen en Drenthe. De twee provincies en de acht gemeenten betalen. De gehandicapten winnen aan mobiliteit en de gemeenten kost het minder. Bovendien worden de lege plaatsen in de bus nuttig gebruikt.

Incidenteel

Zo mogelijk nog minder is bekend van allerlei incidentele betalingen door overheden en bedrijven voor goedkopere of 'gratis' kaartjes bij evenementen of op speciale dagen. 'Gratis' reizen bij de Jaarwisseling, mede betaald door Heineken in samenwerking met de NS op het nachtnet. 'Eén piek'-kaartjes op speciale koopdagen of zelfs op alle dagen mits na 9 uur in tenminste een tiental steden. Bijdragen van bedrijven die meebetalen aan transferia en het er dikwijls aan verbonden 'gratis' transport van transferium naar stadscentrum en terug. 'Gratis' tram en bus voor bezoekers van de Stopera en het Concertgebouw in Amsterdam. Een proef tussen Den Haag en Leiden/Noordwijk in 2004, waarvoor de provincie een miljoen euro over had. Die proef lukte maar ten dele. Weliswaar verdrievoudigde het aantal passagiers op de bussen en nam 45% van de nieuwe reizigers op de bus vroeger de auto, maar de ruimte die zij vrijmaakten op de A44 werd onmiddellijk opgevuld door anderen die nu kans zagen wel met de auto te rijden waar ze voorheen van afzagen. Dit had voorkomen kunnen worden als gelijkopgaand met het overstappen van automobilisten op de bus, ook het aantal parkeerplaatsen in Den Haag zou zijn verminderd.

Zwartrijders

In Amsterdam verzorgen 'zwartrijders' hun eigen 'gratis' vervoer. Van 11,9 procent van alle reizigers in 2004, steeg dit naar 13,8 procent in 2005. Een op de acht reizigers. Op 30 mei 2005 liet de NS weten dat het nieuwe strengere boetebeleid per 1 juli 2005, naar verwachting dagelijks 4.000 à 6.000 minder 'zwartrijders' betekent, een daling met ongeveer 20 procent. Impliciet wordt hiermee aangegeven dat dagelijks 20.000 à 30.000 'zwartrijders' per trein reizen, dat is ongeveer 2 à 3 procent van alle reizigers.

Als we al die betalingen door 'derden' meetellen, wat betalen individuele reizigers nu dan nog van de totale exploitatiekosten van het bus- en tramvervoer? Als we dan hierbij ook nog bedenken dat bij 'gratis' maken van het OV de perceptiekosten (kosten verbonden aan de verkoop van de kaartjes) wegvallen, geschat op circa 15% van alle opbrengsten, dan komt logischerwijs de vraag op: waarom bundelen we al die betalingen niet in één systeem en maken we het OV voor de reiziger 'gratis'? We incasseren dan ook nog een aantal andere voordelen.

In geheel Nederland beseffen steeds meer bestuurders dat 'gratis' maken van het openbaar vervoer op allerlei manieren kan plaats vinden en vele doelen kan dienen. Dat het geen ideologische strijd is, hebben we al gezien. Het inzicht wint veld dat je door het OV anders te betalen je op velerlei wijze kunt variëren in de vorm van betalen en allerlei doeleinden hiermee kunt dienen.

Soms dient het ook een verkeersdoel, vermindering van het autoverkeer. Dat wordt meestal pas bereikt als invoering van 'gratis' OV gepaard gaat met andere maatregelen om stads- en dorpscentra en/of bepaalde wegen autovrij of autoluw te maken, zoals inrijverboden of kostenverhogingen voor auto's om er te rijden of te parkeren.

Wat we zien is dat voor steeds meer mensen het openbaar vervoer 'gratis' wordt of al is. De betaler wordt een ander, want betaald moet er worden, dat is onontkoombaar. Maar

het is niet altijd de staat en dus de belastingbetaler. Als bedrijven meebetalen dan is het logisch dat deze kosten worden doorberekend in de consumentenprijzen.

Waar het om gaat is dat zodra het voor de reiziger ‘gratis’ is geworden, dat er dan een andere afweging ontstaat op het moment dat de reiziger kiest voor een vervoermiddel. Óf ‘gratis’ met bus, tram en metro, óf betalen voor de kilometerkosten van de eigen auto.

.

Wie tegen ‘gratis’ OV is, moet tegen alle subsidie voor het OV zijn?

Wie tegen ‘gratis’ openbaar vervoer is, zou – om consequent te zijn – tegen álle subsidie op het OV moeten zijn. Overal waar de reiziger nu twee strippen moet laten afstempelen, worden het er dan zes. Iedereen weet dat dit een absurd voorstel is, het zou het einde betekenen van het openbaar vervoer. Het is dan zo duur dat je ‘een dief zou zijn van je eigen portemonnee’ als je wel met het OV zou reizen, omdat de auto dan zeker goedkoper is. Zelfs nu al is voor één persoon die alleen in een kleinere auto rijdt, dat rijden met die kleine auto goedkoper, dan in het openbaar vervoer stappen (volgens ANWB en Consumentenbond, 2005).

Toch blijft dan de vraag waarom de alsnog resterende kosten niet meer door de instappende reizigers laten betalen? Waarom nog meer subsidie? Juist tegengesteld aan het kabinetsbeleid van Balkenende II en III, tegengesteld aan dat van minister Karla Peijs van Verkeer & Waterstaat, dat er juist op is gericht in de vier jaar van 2003 tot 2007 toe te gaan van 40% naar 50% kostendekking door de reizigers op alle stads- en streekvervoer? Zij is daarin gelukkig niet geslaagd.

Ik neem aan dat iedereen intussen heeft begrepen dat ook al in 2004 en 2005 er volstrekt geen sprake meer was van betaling door de reiziger van 40%. De minister voerde een strijd tegen spoken en miste kijk op de realiteit.

Haar voorstel de kostendekkingsgraad te verhogen naar 50% zou een prijsverhoging van het openbaar vervoer in stad en streek betekenen met 25 procent . De overstap van bus naar auto voor hen die het betalen kunnen, zou nog waarschijnlijker worden.

Voor hen die dat niet kunnen betalen betekent het uitsluiting van het maatschappelijk verkeer zoals dat in een moderne maatschappij als de onze normaal is geworden. Er is dan ook geen politieke partij die dit serieus voorstelt. Zelfs de VVD niet.

Buitenlandse ervaringen

Het is onbegrijpelijk dat de invoering van ‘gratis’ openbaar vervoer in Nederland nog steeds zo uitdrukkelijk gemotiveerd moet worden. Onbegrijpelijk, omdat in diverse ons omringende landen het reeds bestaat, soms al tientallen jaren en we dus nauwelijks nog een risico lopen door het zelf in te voeren.

De meeste aandacht, als we naar het buitenland kijken, gaat dan veelal uit naar België. In 2005 en 2006 heeft Groot-Brittannië op dit beleidsterrein echter ook grote stappen gezet. Opmerkelijk is ook de ervaring die in Ierland is opgedaan met ‘gratis’ openbaar vervoer

voor ouderen en gehandicapten. Des te meer interessant omdat de Ieren al zo'n dertig jaar hiermee op ons voorlopen.

Sinds kort komt een nieuw argument naar voren. Uit een onverwachte hoek. Op langere termijn gezien vermindert het openbaar vervoer onze *afhankelijkheid van aardolie*, een product dat snel schaarser wordt. Volgens sommige onderzoekers zijn we de piek van de olieproductie al voorbij. Chevron (!) waarschuwt voor 'het nakende einde van het olietijdperk' en meldt dat in de meest recente voorbije 125 jaar evenveel olie is verbruikt, als we in de komende dertig jaar zullen verstoken. Die versnelling in het verbruik verhoogt de urgentie van het probleem. Chevron benadrukt ook al maandenlang in advertenties in 'The Economist' dat de wereld nog slechts één vat nieuwe aardolie ontdekt voor elke twee vaten die geconsumeerd worden. Die vertraging maakt de urgentie van het probleem nog groter.

In elk geval komt voor een groter deel dan ons lief is, onze benzine uit landen die politiek niet stabiel zijn waardoor niet gerekend kan worden op continuïteit van productie en leverantie. *The Economist* meldt op 24 juni 2006 dat de wereld beschikt, in de vorm van bewezen reserves, over 1.2 triljoen vaten olie. Die voorraad is genoeg voor de komende 41 jaar, als er geen verbruiksveranderingen optreden (zoals meer besparingen bij ons en meer verbruik in China en India). Meer dan de helft van die bewezen reserves ligt onder de grond in slechts vijf landen: Saoedie-Arabië, Iran, Irak, Kuweit en de Verenigde Arabische Emiraten. Geen landen waarvan wij graag afhankelijk zijn en ook geen landen waarvan voorspelbaar is dat het bestuur er stabiel zal zijn wat toch wel nodig is bij lange-termijn verwachtingen over onze toekomst. De bewezen reserves zijn het verst uitgeput in Noorwegen (over 9 jaar), Mexico (10 jaar), de VS (12 jaar).

België

Wereldfaam kreeg Hasselt in België door de invoering in 1997 van stedelijk 'gratis' openbaar vervoer voor iedereen op alle tijden van de dag. Het meest recente vergelijkende onderzoek naar wat er in Hasselt gebeurt, is in opdracht van het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd door 'NEA Transportonderzoek en -opleiding', gepubliceerd als *Hasselt ten opzichte van het OV in vergelijkbare Nederlandse steden* (nr.R20050254/30402/phi/cgr, december 2005, 16 p). Voor een vergelijkende studie is het merkwaardig te noemen dat wel voor Hasselt gegevens gepresenteerd worden over 1997 en 2004, maar voor de Nederlandse steden waarmee vergeleken wordt (Alkmaar, Almelo, Assen, Gouda, Hengelo, Leeuwarden, Roosendaal en Venlo) worden alleen gegevens over 2004 getoond. Komt met de gegevens voor 1997 erbij de vergelijking met Hasselt niet goed uit? 'De best presterende Nederlandse stad komt in de buurt van 50% van de Hasseltse prestatie' is het resultaat voor 2004.

Hasselt geeft 1,1% van de gemeentebegroting uit aan het 'gratis' OV voor iedereen. Viermaal meer als in 1997. Het busgebruik is tussen 1997 en 2004 verdertienvoudigd, desondanks is de omvang van het fiets- en auto-verkeer niet noemenswaardig verminderd. Een opmerkelijke verandering in het verkeerspatroon.

Het NEA/V&W-rapport besteedt geen aandacht aan deze uitkomst terwijl dit resultaat toch duidelijk aantoont dat door de invoering van het 'gratis' OV, velen nu wel deel hebben aan de mobiliteit in de stad die voorheen voor hen niet was weggelegd. Ze nemen nu (weer?) deel aan het maatschappelijk leven.

Het rapport besteedt ook nauwelijks aandacht aan de opbrengst in 'public relations'-waarde, allereerst aan naamsbekendheid voor de stad. Naar de PR-waarde kan alleen maar geraden worden! Vele andere gemeenten geven kapitalen uit om in binnen- en buitenland bekend te worden omdat dit voor de groei en bloei van de stad van grote betekenis zou zijn. Die kosten hoeft Hasselt niet meer te maken.

Het NEA-rapport bevestigt de gebruikelijke eenzijdige wijze waarop naar 'gratis' OV gekeken wordt. Invoering van 'gratis' OV is voor vele onderzoekers en politieke bestuurders niet meer dan een wat merkwaardige afwijking van het geijkte patroon. Het totaalbeeld van de rol die vervoer en verkeer in onze maatschappij spelen, en die 'gratis' OV zou kunnen spelen, ontbreekt.

De Nederlandse politiek, en tenminste sommige verkeersonderzoekers, weet zich nog steeds geen raad met de successen geboekt door het 'gratis' OV in Hasselt. De inleidende 'probleemstelling' van dit NEA-onderzoek erkent de 'spectaculaire groeicijfers' in Hasselt, maar 'deze groei is niet alleen te danken aan het gratis karakter van de OV-diensten, maar ook aan een substantiële gelijktijdige groei van het aanbod'. De vraag ontbreekt waarom het aanbod groeide? Had dat wellicht iets te maken met de enorme toeloop van reizigers nadat het OV 'gratis' was gemaakt? Ook ontbreekt de constatering dat wij in Nederland nu al jarenlang ons OV-aanbod uitdunnen, als het Belgische voorbeeld laat zien dat groeiend aanbod van OV tot meer reizigers leidt? Die aanname wordt bepaald niet gehanteerd in het Nederlandse verkeersbeleid.

Sinds 1 juli 1997 betaalt Hasselt de gedeelde opbrengsten (OV-tarief) aan De Lijn, circa 15 Euro/inwoner/jaar. Het jaartotaal aan reizigers groeide van 310.000 in 1997 naar 4.120.000 in 2004. Het aantal buslijnen is uitgebreid van 4 naar 9, het aantal busritten is gestegen van 84 naar 510 en het aantal haltes is verdubbeld tot 270. Dat alles voor een kostenpost op de gemeentelijke begroting van 1,1%. Van de nieuwe reizigers gaf 29% aan het OV gekozen te hebben vanwege het verbeterde aanbod en 22% vanwege het gratis karakter ervan.

Wat in Hasselt begon is uitgebreid tot geheel België. Inmiddels reist 25 procent van de 6 miljoen Vlamingen met een 'gratis' OV-kaart: alle gehandicapten, alle 65-plussers, alle 6-minners, alle kinderen tot 12 jaar die meereizen met een abonneehouder: namelijk alle meer dan 200.000 houders van een Buzzy Pazz (€157 per jaar voor 12 tot 24-jarigen in Vlaanderen), de omnipassen voor het gehele net (€199 per jaar in Vlaanderen, in 2003 al bijna 100.000), de seniorenpassen, de gecombineerde abonnementen van de NMBS, De Lijn, TEC, de abonnementen van Brussel en de dienst- en familievrijkaarten van De Lijn. Eveneens alle medewerkers van de Belgische Post en Telefoondiensten, met als jongste toevoeging per 1 december 2004 alle federale ambtenaren. Naast de gewestelijke regelingen hebben inmiddels meer dan 100 van de 300 gemeenten (alleen al in

Vlaanderen, stand per 1 april 2005) eigen aanvullingen op deze vrijstellingen van betaling door de reiziger voor delen van hun bevolking. De minister van Verkeer noemde onlangs dat 1.100 bedrijven inmiddels collectief 'gratis' OV-kaarten voor hun personeel inkopen.

Aanvankelijk gold nog een beperking tot de uren na 09.00 uur 's-morgens. Die beperking is geschrapt omdat bleek dat die feitelijk geen betekenis had. Ouderen, kinderen en gehandicapten rijden voor dat tijdstip toch al niet met het openbaar vervoer. En als het al eens een keer echt moet, dan heeft dat op het spitsuurvervoer nauwelijks invloed, want het is onbetekenend van omvang.

Voor deze categorieën wordt betaald door de Gewesten die afrekenen met de vervoerbedrijven (De Lijn in Vlaanderen, TEC in Wallonië, en MIVB in Groot-Brussel). Inmiddels betalen anderen mee, in wat de Vlamingen noemen 'derde-betalerssystemen'. Ruim honderd van de driehonderd Vlaamse gemeenten betalen nu ook voor andere delen van hun bevolking, veelal dan allereerst voor de jeugd tot 12 jaar. Post en Belgacom betalen ieder voor hun eigen personeel. De minister voor Federale Zaken betaalt voor alle federale ambtenaren, en voor hen ook voor het gebruik maken van de trein en voor hun partners.

**** volgende in een kader op een bladzijde?

Informatie van De Lijn, het OV-bedrijf voor geheel Vlaanderen met 6 miljoen inwoners.

Wie reist gratis of goedkoper met De Lijn?

GRATIS

- **Kinderen tot en met 5 jaar** reizen altijd gratis, ze hebben geen vervoerbewijs nodig
- **Kinderen van zes tot en met elf jaar** reizen gratis als ze meereizen met een abonnee die 12 jaar of ouder is (maximaal 4 kinderen per abonnee). Kinderen die een reductiekaart 'Groot gezin' hebben, kunnen bij De Lijn een gratis Buzzy Pazz aanvragen.
- **De derde (of meer) Buzzy Pazz in hetzelfde gezin** - met dezelfde aanvangsdatum en looptijd - krijgt u gratis als u bij uw aanvraag een attest 'samenstelling gezin' voegt (te verkrijgen in het gemeentehuis).
- **Personen vanaf 65 jaar en die in Vlaanderen wonen** krijgen automatisch een Omnipas 65+ toegestuurd met de post waarmee ze gratis kunnen rijden met De Lijn, TEC en MIVB.
- **Journalisten met een nationale perskaart** kunnen bij De Lijn een gratis Buzzy Pazz of Omnipas aanvragen.
- **Werkzoekenden met een contract voor beroepsopleiding bij de VDAB** kunnen via de VDAB een gratis Buzzy Pazz of Omnipas voor 1 jaar aanvragen.
- **Personen met een handicap**: wie is ingeschreven bij het Vlaams Fonds voor Sociale Integratie van Personen met een Handicap of een tegemoetkoming krijgt van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid (FODSZ) en in Vlaanderen woont, krijgt automatisch een gratis Buzzy Pazz of Omnipas toegestuurd met de post.
- **Personen met een visuele handicap** reizen gratis met De Lijn op vertoon van de Nationale verminderingkaart op het openbaar vervoer, uitgereikt door de FODSZ.
- **Begeleiders van personen met een handicap** reizen gratis met De Lijn als de persoon met een handicap in het bezit is van de 'Kaart voor Begeleider'. Personen met een handicap kunnen deze kaart aanvragen bij De Lijn.
- **Personen die de nummerplaat van hun auto inleveren** bij de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen kunnen onder bepaalde voorwaarden in ruil een gratis Buzzy Pazz of Omnipas krijgen van De Lijn (geldig voor 3 jaar).
- **Oorlogsinvaliden, oudstrijders, politieke gevangenen en mensen die daarmee**

gelijkgesteld zijn kunnen onder bepaalde voorwaarden een gratis Omnipas aanvragen bij De Lijn.

- **Agenten van de geïntegreerde politie** rijden op vertoon van hun dienstkaart gratis met De Lijn tijdens hun dienstopdrachten en woon-werkverkeer.

KORTING

- **Op de tweede Buzzy Pazz in hetzelfde gezin** – met dezelfde aanvangsdatum en looptijd - krijgt u 20% korting als u bij uw aanvraag een attest 'samenstelling gezin' voegt (te verkrijgen in het gemeentehuis).

- **Mensen met een leefloon en gelijkgestelden of, personen die verblijven in een lokaal opvanginitiatief** kunnen voor 25 euro een Buzzy Pazz of Omnipas geldig voor 1 jaar kopen. U heeft daarvoor een attest nodig van het OCMW. Ook ouderen met een gewaarborgd inkomen of een inkomensgarantie kunnen zo een netabonnement aanvragen. U heeft daarvoor een attest nodig van de Rijksdienst voor Pensioenen.

- **Houders van een WIGW-kaart (Weduwen of weduwnaars, Invaliden, Gepensioneerden en Wezen)** kunnen voor 25 euro een abonnement geldig voor 1 jaar kopen of krijgen een korting op een Lijnkaart.

- **Werkzoekenden die in trajectbegeleiding bij de VDAB zijn** kunnen via de VDAB voor 12,50 euro een Buzzy Pazz of Omnipas voor 1 jaar aanvragen.

- **Asielzoekers** kunnen voor 25 euro via Fedasil (Federaal Agentschap voor opvang van Asielzoekers), het Rode Kruis of Vluchtelingenwerk Vlaanderen een Buzzy Pazz of Omnipas voor 1 jaar aanvragen.

- **Jongeren begeleid door een voorziening van de Bijzondere Jeugdbijstand** kunnen voor 25 euro een Buzzy Pazz voor 1 jaar aanvragen.

***** einde kader

Vergelijking van Nederland met Vlaanderen

Ook de vergelijking van Nederland met Vlaanderen, beide in 1995 en 2004, is veelzeggend. In Vlaanderen werden in 1995 1.3 miljard reizigerskilometers (rkm) genoteerd op bus, tram en metro, in Nederland 6.5 miljard rkm. Per inwoner respectievelijk 220 en 418 rkm. Na nog geen tien jaar 'nieuw beleid' in België zien we een heel ander beeld: in Vlaanderen 2.4 miljard rkm, in Nederland 6.5 miljard rkm. Per inwoner respectievelijk 404 en 402 rkm. In Nederland stagnatie in het totaal en vermindering per inwoner, in Vlaanderen uitbundige groei van het totaal en bijna verdubbeling per inwoner. In Nederland wordt per inwoner minder gereden met het OV het gemiddelde zakt van 418 naar 402 rkm. Per Vlaming groeit het gebruik van het OV van 220 naar 404 rkm (nog een jaar later is het al 437 rkm per Vlaming). Het vergelijkende rapport van het ministerie komt alleen tot de zuinige constatering dat de Vlamingen met hun OV-gebruik nu op het niveau van de Nederlanders zijn gekomen.

Zou de minister niet beter, een tikje minder zuinig, naar haar beleid moeten kijken en moeten constateren dat de resultaten in Nederland haar beleidsintenties slecht weerspiegelen? De Nederlandse minister benadrukt dat de Vlamingen 'een inhaalslag' hebben gemaakt en nu pas per inwoner het Nederlandse niveau van tien jaar eerder halen. De minister zou moeten constateren dat haar beleidsdoelstellingen met betrekking tot een goed openbaar vervoer in Nederland niet gehaald worden. De Vlamingen zijn op weg naar verdere groei, wij naar verdere afbraak.

Basismobiliteit

Vlaanderen voert een ander OV-beleid. Dat vindt zijn wettelijke basis in een decreet van het Vlaamse parlement goedgekeurd op 28 maart 2001 ‘inzake de organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg’. Dat decreet legde de basis voor een nieuw sociaal recht: ‘basismobiliteit’. Onder dat begrip wordt verstaan dat ‘iedere inwoner van Vlaanderen recht krijgt op een minimum-aanbod aan openbaar vervoer’. De beide andere landsdelen (de agglomeratie Brussel en Wallonië) kregen soortgelijke wetgeving, terwijl de privileges die aan dat recht verbonden waren voor het gehele land geldig werden verklaard.

De ‘basismobiliteit’ kent enkele ‘basisprincipes’.

		Grootstedelijk gebied	Stedelijk Gebied	Rand- en kleinstedelijk gebied	Buitengebied
Weekdagen	6- 9 uur 16-18 uur	5 ritten/uur	4 ritten/uur	3 ritten/uur	2 ritten/uur
Weekdagen	9-16 uur	4 ritten/uur	3 ritten/uur	2 ritten/uur	1 rit/uur
Weekend	8-23 uur	3 ritten/uur	2 ritten/uur	1 rit/uur	1 rit/uur
Maximum afstand tot halte		500 meter	500 meter	650 meter	750 meter

Per uur moet een minimum aantal ritten geleverd te worden (zie tabel). De wet bepaalt geen maximum, dat wordt overgelaten aan het inzicht van de vervoerder. Dat geldt ook voor de begin- en eindtijdstippen van de dienstverlening. Het minimum is wettelijk voorgeschreven, het maximum wordt door de markt bepaald. Het ‘recht op openbaar vervoer’ kent geen begrenzing in aantallen kilometers per dag, week, maand of jaar.

In Nederland wordt slechts eenderde deel van alle geproduceerde bus-zitplaatskilometers aan reizigers verkocht. Dat leidt bij ons tot de conclusie minder bussen te laten rijden. Onze Zuiderburen gaan ervan uit – bij precies datzelfde verschijnsel – dat je er dan voor moet zorgen dat die onverkochte zitplaatsen bezet worden. En aangezien kennelijk niemand ervoor wil betalen om zich op die lege stoelen te laten vervoeren, worden ze gratis uitgedeeld aan met zorg gekozen categorieën in de Belgische bevolking. De eersten die hiervan mochten profiteren waren de fysiek gehandicapten, al snel gevolgd door de senioren ouder dan 65 jaar en de kinderen onder de 12 jaar. Waren er eerst nog tijdsbeperkingen, met name in Brussel om de ochtendspits niet te belasten met een toeloop van gratis reizenden (voor 09.00 uur moest iedereen er nog betalen), ook die beperking is nu sinds 1 mei 2005 weggenomen. Deze beperking bleek praktisch gesproken geen zin te hebben of nauwelijks zinvol te zijn. Gebleken was dat in de regel gehandicapten en ouderen kennelijk zo laat opstaan en dan eerst rustig ontbijten, dat zij toch niet voor 09.00 uur eraan toekomen om de bus, tram of metro te pakken. Die regel kon er dus uit en is er nu uit.

In Nederland wordt het openbaar vervoer door politici en vervoerders vooral gezien als een middel om op gebundelde wijze te voorzien in een deel van de vervoersbehoeften. Daarmee draagt in hun optiek het OV bij tot het waarborgen van de bereikbaarheid van

de steden en van ieders reisdoelen, en tot het bestrijden van files op de wegen. Daarbij komt een grote voorliefde bij de voorlieden van het OV in Nederland voor ‘dikke vervoerstromen’, ‘per euro het hoogst mogelijke rendement’. Daarom worden buslijnen samengevoegd en ‘gestrekt’, zouden de NS liefst alle stations sluiten die minder dan 1500 in- en uitstappers per dag tellen, en alle ‘onrendabele lijnen’ afstoten, waar de kostendekkingsgraad onder de 50 % daalt, wat het geval is als per dag minder dan gemiddeld 15.000 reizigers meereizen. Er wordt niet voor niets haast verliefd gekeken naar het ‘hoofdrailnet’.

Deze wijze van denken resulteerde ook in de hoofddoelstelling voor de proef met gratis openbaar vervoer in 2004 tussen Den Haag en Leiden/Katwijk/Noordwijk als ‘het verminderen van de congestie op de A44/N44’. Dit hoofddoel werd niet bereikt wat de doorslaggevende reden was om de proef te staken, terwijl de bereikbaarheid van Den Haag (‘het gemak waarmee een bepaalde bestemming te bereiken is’) zowel met het OV als met de auto verbeterde. Dat had moeten leiden tot voortzetting van de proef en zelfs tot uitbreiding. Want het gaat ons toch om die bereikbaarheid?

België hanteert een ander uitgangspunt. De Belgen hebben meer oog voor de sociale functie van het OV en zijn bereid daarvoor te betalen. Het ultieme doel van de invoering van ‘basismobiliteit’ is voor de Belgen een grotere maatschappelijke betrokkenheid voor alle lagen van de bevolking. De beschikbaarheid en de sociale functie van het OV worden beklemtoond. De garantie op mobiliteit voor elk individu en het tegengaan van de steeds grotere afhankelijkheid van automobilititeit zijn voor de Belgen belangrijker waarden. Zij willen met het OV de vervoersarmoede bestrijden (net als in Nederland beschikt ook in België een kwart van de huishoudens niet over een auto, grotendeels uit armoede, deels als milieubewuste keuze). Zij willen de sociale uitsluiting tegengaan die o.a. groeit door de vergrijzing waardoor er steeds meer ouderen komen die niet meer in staat zijn om met eigen vervoer te rijden en die bij het wegvallen van het OV achter de geraniums zouden verkommeren.

De invoering van de ‘basismobiliteit’ is direct na de afkondiging in 2001 begonnen en moet voltooid zijn eind 2006, de uitvoering ligt nu goed op schema. De landelijke overheid eist van de gewesten en gemeentes aangepast ‘flankerend beleid’ om deze omvangrijke ingreep in verkeersafwikkeling en ruimtegebruik te doen slagen. Dat vertaalt zich in vrije busbanen, beïnvloeding van verkeerslichten, beperking van parkeren in centra, aangepaste ruimtelijke bestemmingen, meewerken (en meebetalen) aan royale fiets-bevorderende maatregelen. Inmiddels hebben al 100 gemeentes als zogenaamde ‘derde betalers’ contracten gesloten met *De Lijn* voor aanvullend ‘gratis’ vervoer betaald uit de gemeentekas voor eigen inwoners zoals bijvoorbeeld de jongeren van 12 tot 14 jaar, of van 12 tot 18 jaar. In Gent rijden nu door de stad betaalde gratis nachtbussen, een project waarvoor de stad van het Nederlandse Centrum Openbaar Vervoer in 2003 een zilveren medaille kreeg in een wedstrijd gericht op ‘Breng Vernieuwing Dichterbij’. Wij weten wel wat er in België gebeurt, prijzen dat, maar doen het niet zelf!

Het verstrekken van gratis OV-kaarten gaat inmiddels steeds verder. Ook de Post, de Telefoon dienst en de federale overheid betalen uit hun budgetten aan de mobiliteitskas voor hun employees die nu gratis rijden. Grote bedrijven beginnen te ontdekken dat het verstrekken van gratis OV tot de arbeidsvoorwaarden kan behoren. Het helpt ook mee (en

wordt deels hierdoor ook gefinancierd) om reiskostenvergoedingen te schrappen en bij de belastingdienst om woon/werk forfaits af te schaffen. Inmiddels beschikt ongeveer een kwart van de Belgische bevolking over een gratis kaart voor alle lokale en regionale OV.

Engeland

In Londen begon op 2 april 2006 het 'gratis' metroreizen voor 11-minners. Maar al per 1 september 2005 maakte de Labour-burgemeester van Londen, Ken Livingstone, het lokale bus- en tramvervoer in Londen 'gratis' voor alle 16-minners. Tot nu toe waren de bussen en trams al 'gratis' voor alle kinderen tot 11 jaar. Per 1 september 2006 is het 'gratis' voor alle in Londen woonachtige jongeren tot 18 jaar die voltijds naar school gaan. De burgemeester wil 'groeien' in het 'gratis' OV zodanig dat het tijdens de Olympische Spelen in 2012 in de hele stad 'gratis' kan zijn voor iedereen. Voor de financiering wordt ervan uitgegaan dat dit miljarden zal schelen op de anders noodzakelijke aanleg van extra wegen door de stad voor alle sportfans die de Spelen willen zien. Het 'congestion charge'-beleid wordt tevens verder aangescherpt. Uit de opbrengst kunnen de kosten betaald worden en iedereen wordt met zachte hand gedwongen de auto te laten staan en met het voor steeds meer burgers 'gratis' geworden OV te reizen.

Per 1 april van dit jaar is in heel Engeland 'gratis' lokaal busvervoer ingevoerd voor alle 60-plussers en gehandicapten. Noord-Ierland, Schotland en Wales deden dat al een jaar eerder. Men is begonnen met de bus in de eigen lokale omgeving. Dat zal in 2008 worden uitgebreid naar alle regionale en nationale bussen. Voor het budgetjaar 2006/7 heeft de Labour-minister van Financiën Gordon Brown, daarvoor al £ 350 miljoen uitgetrokken in de begroting. Vanaf 2008 komt daar jaarlijks nog eens £ 250 miljoen bij. Vooralsnog is het 'gratis' reizen alleen na het ochtendspitsuur ingevoerd.

De invoering van 'gratis' OV wordt door de Britse regering gemotiveerd als een voordeeltje bieden aan de 11 miljoen ouderen en gehandicapten. Het moet een bijdrage leveren aan het regeringsbeleid dat gericht is op het voorkomen van maatschappelijke uitsluiting en op aanmoediging van het busgebruik.

Vandalisme

Het Britse initiatief is des te interessanter omdat de Britten het aandurven jongeren 'gratis' OV aan te bieden. Een veel gehoord argument tegen 'gratis' OV is immers: 'als er niet betaald wordt door wie instapt, trekt dat vandalen aan' of de bekende 'zwerver' die de hele dag op de achterste bank gaat meerijden (nieuwe hangplekken?). In landen waar voor ouderen het OV reeds 'gratis' is gemaakt, is die zwerver nog niet aangetroffen, dan wel weet de conducteur met zo'n probleem goed raad. En die 'vandalen'? Vrijwel overal waar 'gratis' openbaar vervoer is ingevoerd, is dat met name beschikbaar gesteld aan ouderen en gehandicapten, niet bepaald de 'vandalen' van het openbaar vervoer! En

met meer ‘grijze koppen’ in bus en tram komt er vanzelf meer sociale controle en minder vandalisme.

Het blijft interessant om te volgen hoe dit Britse experiment gaat uitpakken.

Ierland

Al ruim twintig jaar reist iedereen die ouder is dan 66 jaar en die permanent woonachtig is in Ierland, en iedereen die als ‘gehandicapt’ geregistreerd staat, ‘gratis’ in al het OV (dat wil zeggen ook op het spoor, terwijl vrijwel overal elders het ‘gratis’ OV beperkt wordt toegekend voor alleen lokaal en regionaal OV). Bij dit ‘gratis’ OV hebben zich ook een aantal particulier geëxploiteerde buslijnen aangesloten.

Het ‘gratis’ reizen voor ouderen en gehandicapten gaat zelfs zover dat wie woont op de Aran Islands per jaar ook ‘gratis’ zes retourvluchten met aansluitende busrit tussen Inverin en Galway City mag maken. Senioren die nog meer willen reizen tussen deze eilanden en het vasteland, kunnen dat onbeperkt doen tegen een sterk verlaagde prijs. Omgekeerd geldt dat wie op het vasteland woont en daar recht heeft op ‘gratis’ OV, ook voor die sterk verlaagde prijs naar de Aran eilanden kan vliegen. Een soortgelijke regeling (vier ‘gratis’ retours per jaar) geldt voor de verbinding per helicopter tussen Tory Island en Falcarragh.

En daar blijft het nog niet bij. Iedereen die in Ierland deze rechten op ‘gratis’ OV geniet, kan er ook mee naar Noord-Ierland reizen, zoals de Noord-Ieren die daar dezelfde privileges genieten, hun ‘gratis’ kaart ook kunnen gebruiken voor hun reizen naar de Republiek Ierland. Een bijzonderheid voor Ierland is dat dit recht op ‘gratis’ OV ook wordt toegekend aan iedereen die erkenning heeft gekregen (daar is een procedure voor) als ‘full-time verzorger’ van een rechthebbende. En de echtgenoot(note) van een 66-plusser die zelf jonger is dan 66, reist ook gratis als zij samen reizen.

De mate waarin gebruik wordt gemaakt van het ‘gratis’ OV wordt verder niet gelimiteerd dan dat het spitsuur op bussen hier en daar het slechts beperkt toelaat.

Interessant is dat in Ierland iedereen die 70+ is ook een telefoontoelage krijgt (in 2004 ter waarde van € 24,70 incl. BTW per maand) ongeacht eigen inkomen en ongeacht de leefsituatie, alleen of met iemand anders samen. Die toelage wordt zelfs gegeven aan senioren van 70+ die leven in een verzorgings- of verplegingshuis maar die beschikken over een eigen telefoonaansluiting. Ook dit helpt bij het voorkomen en opheffen van sociaal isolement.

Wat kost het?

Onbekend

Toen ik in 2002 onderzocht wat het OV (bus, tram, metro) in Nederland kostte vond ik uitkomsten bij diverse instanties die honderden miljoenen euros van elkaar verschilden. Navraag bij V&W leerde dat een afdoend antwoord niet gegeven kon worden. ‘Niemand

weet het'. Dat is niet verbazingwekkend voor een economische activiteit die politiek wordt aangestuurd door 19 autoriteiten (12 provincies en 7 vervoersautoriteiten in de grote agglomeraties van Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht, Twente, Knooppunt Arnhem/Nijmegen en Eindhoven). Plus uiteraard het ministerie van V&W.

De uitvoering van het werk vindt plaats door een kleine 20 bedrijven in 74 concessiegebieden die elk onder een eigen contract vallen. Twee van de grootste bedrijven worden bedrijfsmatig aangestuurd respectievelijk vanuit Engeland (Arriva) en Frankrijk (Veolia). Het enige grote OV-busbedrijf dat nog in handen van de staat is (Conexxion) wordt wellicht binnenkort verkocht aan een Schots, Duits of Zweeds bedrijf. Omdat alle bedrijven met elkaar concurreren om concessies te verwerven worden vervoersgegevens en kosten/opbrengsten zoveel mogelijk geheim gehouden. Na 2001 publiceert V&W niet meer de totale lengte van alle OV-bus/tramlijnen in Nederland, en ook niet meer het aantal haltes, logisch want dit soort informatie heeft commerciële waarde. Daardoor valt inzicht in de kostenstructuur en in de ontwikkelingen weg. Er zijn wel aanwijzingen dat nu al jarenlang per jaar ongeveer 1.000 km OV-lijnlengte uit de dienstregelingen verdwijnt, evenals 1.000 haltes.

Schimmig in Lelystad

In Lelystad is ook invoering van 'gratis' OV voor alle senioren, gehandicapten en kinderen tot 6 jaar op alle stadslijnen aan de orde geweest. Twee gerenommeerde verkeersbureaus rekenden onafhankelijk van elkaar op verzoek van de wethouder uit wat dit zou moeten kosten op de gemeentebegroting aan derving van inkomsten door de concessiehouder. Uit hun studies rolde een bedrag van rond de €35.000 euro per jaar. Connexxion, de concessiehouder maakte een eigen berekening en kwam uit eerst op €560.000 en na wat onderhandelen op €500.000.

Zeeland

In 2003 onderzocht de provincie Zeeland wat het zou kosten om alle buslijnen in de provincie voor iedereen en op alle uren van de dag 'gratis' te maken. De uitkomst was dat - als alle andere factoren gelijk bleven - behalve dat rekening werd gehouden met een 'extra benodigde inzet van 15 procent', dat dan de provinciale begroting per jaar €10.250.000 hoger moest worden, uiteraard te betalen door de belastingplichtigen van Zeeland. Dat vonden Provinciale Staten te veel en het ging niet door. Is het ook veel? Met 375.000 inwoners in Zeeland komt het op €28, een halve euro per week per inwoner. Of, is het een belasting per formeel geregistreerde toeristische overnachting van €0,40 (dus niet als uw neefje Dirk bij u komt logeren, maar wel voor iedere toerist die in hotel, pension, jachthaven, tent, caravan, enz. zich meldt). Gemiddeld geeft een toerist per etmaal 50 à 100 euro uit aan logies, eten en uitgaan, is dat dan veel?

Niemand bekeek ook wat het Zeeland zou opleveren aan reputatie-winst. Hoeveel meer toeristen komen naar Zeeland als de bus 'gratis' is? Is er dan nog een PR-budget nodig? Zouden de Duitsers en Belgen niet in nog grotere getale toestromen?

In Zeeland ging het om een voorstel het OV ‘gratis’ te maken voor iedereen. Niet uitgerekend is wat het zou kosten als het alleen ‘gratis’ werd voor senioren, gehandicapten en kinderen. Dat zou aanzienlijk minder zijn geweest en vermoedelijk in de orde van grootte hebben gelegen die al bekend was van Vlaanderen waar ‘gratis’ voor senioren kon worden ingevoerd tegen betaling door het Gewest aan het vervoerbedrijf van €15 per 65-plusser of van €2,50 per inwoner (6 miljoen Vlamingen waarvan 1 miljoen 65-plussers, kosten €15 miljoen).

Roze strippenkaarten

Momenteel betalen 65-plussers landelijk €40 miljoen aan roze strippenkaarten in totaal per jaar. Als voor hen het OV per bus, tram en metro ‘gratis’ zou worden dan zou die betaling wegvallen en moet de overheid bijbetalen aan de concessiehouders voor gedeelde inkomsten. Vermoedelijk zou het gebruik stijgen en daardoor ook de gedeelde inkomsten. Zelfs als die senioren twee maal meer zouden gaan reizen dan is de derving op roze kaarten verkoop nog altijd niet meer dan €80 miljoen, dan kost dit elke Nederlanders €5 per jaar.

Totale kosten

We kunnen de totale kosten ook van de andere kant benaderen. Momenteel kost het gehele OV (trein, metro, tram en bus) samen ruim €4 miljard per jaar. Per Nederlander €250. Nu al wordt daarvan uit de rijksbegroting €2,3 miljard betaald. De reizigers betalen hiervan nog €1,7 miljard, dat is ruim €100 per Nederlander. Maar aangenomen moet worden dat dit bedrag hoger zal worden omdat ‘gratis’ OV meer gebruikt zal worden. Hoeveel meer kan alleen gegist worden.

Daarom ook is het voorstel niet alle OV voor allen ‘gratis’ te maken, maar (vooralsnog) alleen in te voeren op het lokale en regionale bus-, tram- en metrovervoer en alleen voor senioren, gehandicapten en kinderen. Velen voegen hier nog aan toe de beperking tot alleen die ritten die na het ochtendspitsuur gemaakt worden. Die beperking is nu ook in Engeland ingevoerd en bestond in België tot 2004. Daar is dat weer afgeschaft omdat ouderen vrijwel niet reizen voor 9 uur. Onderzoek in Nederland wijst uit dat het meest gereisd wordt door senioren tussen 9 en 16 uur (69%), voor 9 uur slechts 6%. Ook hier is deze beperking nauwelijks zinvol, maar als overgangsmaatregel, om ervaring op te doen, wellicht toch wel verstandig om mee te beginnen.

Zo een beperking is dan tevens te zien in het kader van de fasering van invoering van ‘gratis’ OV. Zo is dat in België ook gegaan.

Mobiliteit, asfalteren is geen oplossing

Ondanks al het bouwen van nieuwe wegen, bruggen, viaducten en rij- en spitsbanen neemt de congestie op de weg niet af. Integendeel, de groei van het wagenpark en van het gebruik, gaat sneller dan het bouwen van nieuwe infrastructuur kan bijbenen. Ook andere hoogst noodzakelijke nieuwe technische ontwikkelingen leveren onvoldoende soelaas om te kunnen leven in een steeds meer auto-afhankelijke maatschappij.

Wegsignalering, snelheidsbeperkingen, inhaal- en parkeerverboden, roetfilters, zuiniger motoren, verdringen van diesel, invoering van bio-brandstoffen, waterstof-aandrijving, en alles wat we verder verzinnen, stopt de fatale ontwikkeling naar een totaal auto-afhankelijke maatschappij niet. Het individuele antwoord op de vervoersbehoefte dat geboden wordt door de particuliere auto is uiteindelijk hoe dan ook maatschappelijk niet te verantwoorden.

Uit praktische overwegingen is het daarbij verstandig te beginnen met deelinvoering van deze innovatie in onze maatschappij. Daarom beginnen we met het voorzien van senioren, gehandicapten en kinderen met 'gratis' openbaar vervoer. We voegen daaraan steeds meer categorieën toe. Een geleidelijke aanpak, dan wennen mensen en systemen aan elkaar. Dan zal blijken dat het nog betaalbaar is ook. Betaalbaarheid is een keuze. Een politieke keuze.

Kosten rijzen de pan uit

Tenslotte is er uiteraard het financiële argument, dat het hele openbaar vervoer 'gratis' maken voor de reizigers, erg duur is voor de schatkist en dus voor de belastingbetaler. Voor Hasselt werd al aangegeven dat de totale kosten voor de stad van het 'gratis' verstrekken van alle busdiensten in de stad aan iedereen, in totaal 1,1 procent kost van de gemeentebegroting. Per inwoner 15 euro per jaar. Die bedragen lijken overkomelijk.

In deze brochure gaat het om het 'gratis maken van bus, tram en metro'. Die kosten momenteel in Nederland samen 2,3 miljard euro waarvan de staat al 1,3 miljard betaalt en de reizigers 1,0 miljard. Dat 'gratis' maken kost per Nederlander 62,50 euro per jaar, per dag per persoon 18 eurocent. Maar als het 'gratis' wordt, dan wordt het meer gebruikt, dat gaat dus meer kosten. Het blijft dan niet bij die 18 cent. Over kosten en opbrengsten is veel meer te zeggen. Ik kom er later op terug. Ook op dit punt komt België met creatieve oplossingen.

financieel-economisch

Deels is het 'gratis' maken van het openbaar vervoer *financieel-economisch* van betekenis, want verminderend autogebruik, of zelfs maar verminderende toename van het gebruik van particuliere auto's, vermindert de noodzaak meer wegen en parkeerruimte aan te leggen wat miljarden aan besparingen kan opleveren. Het gaat dan inderdaad om miljarden euros per jaar! De 7 kilometer extra A4 tussen Delft en Schiedam, tot de aanleg is zojuist in 2006 besloten, zal 641 miljoen euro kosten of, zoals het Algemeen Dagblad meldde, '1000 euro per centimeter'. De 7 kilometer N11 tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven, iets eerder gebouwd, kostte ons 60 miljoen euro, goedkoper, maar nog altijd ook zo'n 100 euro per centimeter. De wegverbredingen van A1, A2, en A9, al dan niet met tunnel bij het Naardermeer bekend als de A6-A9 verbinding, ter 'oplossing' van de verkeerscongestie ten zuidoosten van Amsterdam, gaan in de voorgestelde vorm 4 à 5 miljard euro kosten in de komende tien jaar.

Terwijl alle verkeersdeskundigen het erover eens zijn dat aanleg van nieuw asfalt de congestieproblemen niet oplost. Het lijkt er veel op dat het kostenargument wel erg snel

uit de kast wordt gehaald als het er om gaat het openbaar vervoer ‘gratis’ te maken, terwijl het nauwelijks opklinkt als het er om gaat nieuwe weginfrastructuur te bouwen.

kansen bieden

Maatschappelijk worden ook nog andere nastrevenswaardige doelen gesteld, zoals bevordering van het zoeken van werk door werklozen door ze ‘gratis’ te laten reizen bij het zoeken naar werk. En waarom zouden we onze ‘nieuwe Nederlanders’, de vreemdelingen, vluchtelingen en asielzoekers die net een verblijfstitel voor Nederland hebben gekregen, niet ieder een gratis OV-kaart geven voor drie maanden? Om ze aan te moedigen met het gehele nieuwe vaderland kennis te gaan maken, ‘gratis’ naar Maastricht, Groningen, Middelburg en de Randstad, nadat ze zolang in opvangcentra van de rest van het land afgesloten hebben gezeten, bepaald niet de aardigste oorden om Nederland te leren kennen.

Zijn de belastingbetalers in al die andere landen gek, of lopen wij in Nederland gewoon achter? De Initiatief Nota ingediend door Sharon Dijksma in november 2005 in de Tweede Kamer beoogt die achterstand tenminste ten dele in te halen. Ik verwacht dat ‘invoering van gratis openbaar vervoer voor 65-plussers en gehandicapten’ een strijdpunt wordt bij de verkiezingen van 2007. Blijven CDA en VVD tegen? En GroenLinks?

Wat levert het op?

Kiezen voor collectief vervoer of voor de particuliere auto?

Jaarlijks betalen wij in Nederland aan ons gemotoriseerd personenvervoer 25 miljard euro, 4 miljard aan het openbaar vervoer (OV) en 21 miljard aan de particuliere auto's. Ons resultaat is *te lege* bussen (‘bus’ staat steeds voor het totaal van bus, tram en metro) en *te volle* wegen.

Wij maken samen 170 miljard reizigerskilometers, 120 miljard in de eigen auto's en 20 miljard in het OV (plus bijrijders en lopen en fietsen).

Per reizigerskilometer kosten die eigen personenauto's ons 18 ct per kilometer, in het OV 20 cent. Dit bevestigt recente informatie van Consumentenbond en ANWB dat de eigen auto goedkoper is (en steeds meer wordt) dan het OV. Je bent dus een ‘dief van je eigen portemonnee’ als je nog in het OV stapt. Er zijn steeds minder ‘dieven’ in Nederland.

Voor de overheid is het beeld helder. Aangezien bus en trein toch voor 2/3 deel leeg rondrijden en de OV-passagiers kennelijk al weten dat het goedkoper is auto te rijden (daarom zijn ze immers massaal overgestapt op de eigen auto), heffen we het OV op. We doen dat niet in één klap en met één besluit. We doen dat door steeds meer haltes te sluiten, en lijnen op te heffen of om te leiden rond de dorpen in plaats van ze door het centrum te sturen ter tijdsbesparing (het zogenoemde ‘strekken’ van lijnen, wij houden

van efficiency!), door frequenties te verminderen en reistijden te verlengen en reizigers meer te laten overstappen (NS).

We weten dat naarmate je daar beter in slaagt, op dunne lijnen steeds minder mensen zullen instappen. Daardoor stappen ook steeds minder mensen over op dikke lijnen. Die worden daardoor successievelijk vanzelf dunner en dun, en kunnen er dan ook uit.

Volledig kiezen voor de eigen auto bespaart aan reizigers en overheid 4 miljard euro aan OV-kosten per jaar. Een strekkende kilometer weg kost 4 miljoen euro. Die besparing betaalt jaarlijks voor de bouw van 1.000 km weg, of betaalt in een keer voor de minimaal 4 miljard euro nodig voor de tunnelverbinding tussen A6 en A9 van Holendrecht naar Muiderberg en voor het omliggend wegennet ten zuidoosten van Amsterdam. Aangezien per reizigerskilometer de reiziger vrijwel net zo veel betaalt in het OV als in de eigen auto, maakt het voor de burger niets uit. Jammer voor de 23 procent huishoudens zonder auto maar dat zijn toch voornamelijk alleenstaande oudere vrouwen zonder rijbewijs, die laten zich niet horen en hebben al helemaal niets te vertellen in de politiek.

Omgekeerd, wat zou er macro-economisch gebeuren als we meer kiezen voor het OV? Laten we eens aannemen dat automobilisten 4 miljard van hun autokilometers laten vallen en daarvoor in het OV stappen. Het totaal aan OV-reizigerskilometers stijgt met 20 procent. Trein en bus rijden dan niet meer met 33 procent bezette stoelen maar met 40 procent. Dat kan zonder stijging van kosten want er is zat vrije ruimte in de lege voertuigen.

Bovendien maken die reizigers geen autokosten. Maatschappelijk gezien verdienen wij dus dik aan zo'n overstap. Door die overstappers daalt ook de wegbezetting met 3 procent, dat geeft meer ruimte voor de andere automobilisten die niet overstappen op het OV, ook de congestiekosten gaan dus omlaag.

Wat betekent voor de 7 miljoen automobilisten het vervallen van 4 miljard autokilometers? Zij kiezen dan voor gemiddeld per jaar 600 km minder autorijden. Per maand 50 km minder. Eén rit per maand naar de meest nabijgelegen stad de eigen auto laten staan en het OV nemen, is dikwijls al voldoende! Zo simpel is anders kiezen!

Als je daarbij bedenkt dat de gemiddelde kilometrage afgelegd per eigen auto per jaar uitkomt op 15.900 km (2004), dan is schrappen van 600 km per jaar voor die automobilist slechts 4 procent minder auto rijden.

Kiezen voor subsidie op parkeren of op OV?

Van de 4 miljard euro kosten voor het OV ligt 2⁺ miljard bij de trein en 2⁻ miljard bij bus, tram en metro. De trein wordt voor de helft gesubsidieerd door de staat, bus, tram en metro voor 2/3. Bij elkaar aan subsidie ongeveer 2,3 miljard euro.

De autolobby spreekt graag over deze enorme subsidie, als over ‘weggegooid geld’. Andere uitspraken: ‘Het OV moet kwalitatief zo goed zijn dat het voldoende klanten trekt zodat subsidie niet nodig is’. ‘Bij goede kwaliteit willen de mensen daar ook graag voor betalen en het OV loopt vanzelf weer vol’ (overigens sluit ROVER zich steeds weer bij die laatste uitspraak aan).

Waar je de autolobby nooit over hoort is over de keuze die wij al jarenlang maken voor subsidie op het parkeren. Van de openbare parkeerplaatsen wordt 94 procent ‘gratis’ aangeboden. Vrijwel alle wel betaalde plaatsen worden te goedkoop aangeboden. Toch klaagt iedereen over parkeertarieven.

Het Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven (IOO, 2002) rekende uit dat de jaarlijkse kosten van openbare parkeerplaatsen zijn opgelopen tot 5,6 miljard euro. Opbrengst per jaar één miljard euro aan parkeergelden en justitiëel opgelegde boetes. Delen we de niet individueel betaalde 4,6 miljard euro door de 7 miljoen personenauto's in ons land, dan blijkt dus elke autobezitter voor het parkeren van zijn auto gemiddeld 650 euro parkeersubsidie per jaar te ontvangen. Het is begrijpelijk waarom je daarover ANWB, RAI-Bovag en VVD nooit hoort!

Als we alleen al per auto € 325 (de helft) zouden terughalen en dat zouden besteden aan het betalen van het OV, dan zou er € 2,275 miljard beschikbaar komen. Meer dan de totale som die reizigers in trein, bus, tram en metro nu aan hun kaartjes uitgeven! Wie noemt dan ‘gratis’ OV nog steeds te duur? Halen we de hele parkeersubsidie terug dan kan het gehele OV met 50 procent groeien en toch ‘gratis’ worden aangeboden.

Verticaal en horizontaal vervoer

Toen we enkele tientallen jaren geleden steeds meer ook in de hoogte gingen bouwen, werd in bouwbesluiten vastgelegd dat in elk gebouw dat meer dan drie étages zou krijgen, verplicht een lift moest worden ingebouwd. De aanlegkosten van de lift zijn deel van de totale bouwkosten, en worden verrekend in de huur of in de koopprijs. De exploitatiekosten zitten in de huurprijs of in de rekening van de Vereniging van Eigenaren. Of je veel of weinig van de lift gebruik maakt doet er niet toe, wat je betaalt wordt daardoor niet beïnvloed.

In warenhuizen betaalt iedereen die wat koopt mee aan de kosten van lift en roltrap, via de prijs van zijn aankopen,. Wie alleen maar kijkt en niet koopt, reist ‘gratis’ met lift of roltrap en laat de kopers hiervoor betalen.

Het OV ‘gratis’ maken breidt nu deze wijze van financiering van de kosten uit van het verticale vervoer per lift en roltrap, naar het horizontale vervoer per bus, tram en metro. Dit zal niet zonder gevolgen blijven voor onze stedenbouw. In België werkt dit al door omdat - wettelijk vastgelegd - geen woning verder weg mag zijn van een OV-halte dan 750 meter. Wordt het meer, dan moet de gemeente voor een extra halte en extra dienstverlening zorgen.

Nut

‘Gratis’ OV is van betekenis voor de gehele economie. Wat de OV-reizigers niet uitgeven aan het OV, besteden ze wel op een andere wijze, dat geld rolt door. Economisch is het gebruik laten maken van lege plaatsen in voertuigen die toch al rijden door die lege plaatsen ‘gratis’ uit te delen, nuttig, al was het maar omdat voor deze extra benutting geen extra exploitatie-kosten worden gemaakt, en alle nadelen voor het milieu toch ook al zijn ingeboekt. Lege stoelen leveren niets op. ‘Gratis’ aan gehandicapten en ouderen beschikbaar gestelde, voorheen lege stoelen, leveren weliswaar geen geld op, maar ze leveren wel een mobiliteitsnut voor die reizigers. Die worden ‘achter de geraniums’ vandaan gehaald en kunnen maatschappelijk beter functioneren.

Voorzover het automobilisten zijn die hun auto laten staan en met het OV gaan reizen, worden hierdoor de variabele autokosten vermeden. Dit is economisch pure winst. Zonder extra kosten te maken wordt meer economisch nut geboekt. Bovendien maakt elke automobilist die de auto verruilt voor het OV, ruimte vrij op de weg voor andere automobilisten. Dit vermindert de congestiekosten.

Fasering

In de nationale budgetering is het ‘gratis’ maken van het openbaar vervoer een grote stap, zeker als we het uiteindelijke doel willen bereiken: ‘gratis’ voor iedereen.

Als we alles meetellen wat nu aan het OV betaald wordt door Verkeer & Waterstaat (tussen de 2 en 2,5 miljard per jaar), door andere overheden (o.a. Sociale Zaken 900 miljoen per jaar en Onderwijs voor de studentenjaarkaarten 370 miljoen per jaar), en we tellen ook alles mee wat provincies, gemeenten en anderen betalen, en alles wat de reizigers betalen, dan besteden we nu aan het gehele openbare vervoer jaarlijks uit belastingen en kaartverkoop een bedrag van tussen de 4 en 5 miljard euro. ‘Gratis’ maken kan dan ook niet in één klap, het kan wel gefaseerd. Dan kunnen reizigers, financiers en vervoerssystemen eraan wennen.

Voorlopig daarom de trein niet, ook al zouden we graag het Belgische voorbeeld willen volgen waar ‘het spoor’ voor 65-plussers en gehandicapten vrijwel ‘gratis’ is geworden door de invoering van het 4-euro retourticket tussen alle Belgische stations, (dat geldt trouwens ook voor Nederlanders reizend in België).

Wel gefaseerd invoeren in het lokale en regionale reguliere bus-, tram- en metrovervoer, eerst voor gehandicapten en 65-plussers, en kinderen tot 6 jaar. Daarna stapsgewijs verder uitbreiden zoals in Vlaanderen, waar inmiddels een kwart van de bevolking reist met een ‘gratis’ OV-kaart in de portemonnee of het handtasje.

‘Gratis’ openbaar vervoer is bereikbaarheid

In theorie brengt de particuliere auto je van deur tot deur. Critici van het openbaar vervoer beklemtonen dat de bus je brengt van een plaats waar je niet bent naar een plaats waar je niet wilt zijn. Vooraf en aansluitend heb je nog een afstand te overbruggen.

In de praktijk kunnen ook automobilisten steeds minder instappen bij hun eigen voordeur en uitstappen voor de deur waar ze moeten zijn. Dit probleem wordt ook steeds groter door de onstuimige groei van het personenautopark. We kunnen ervan uitgaan dat overal waar nu 2 auto's geparkeerd staan er over tien jaar 3 staan. Iedereen die rond kijkt in zijn eigen woonstraat of bij zijn eigen werkplek, kan dan zelf zien dat dit onmogelijk is.

Sommigen denken dat het tekort aan wegruimte dat de oorzaak is van de filevorming ons echte verkeersprobleem voor de toekomst is. Ik denk dat het parkeerprobleem een veel groter obstakel wordt voor de bereikbaarheid van elk adres met particulier vervoer. Dichtbij je woon-, werk-, winkel-, of sport-adres je auto parkeren wordt net zo onmogelijk als allemaal een bushalte voor je deur hebben. Ook voor de auto heb je straks voor- en naverkeer nodig om bij je auto te kunnen komen voor het maken van een rit. Sommigen doen dat nu al door gebruik te maken van Transferia of van 'Park + Ride' mogelijkheden.

Mobiliteit of bereikbaarheid?

Opeenvolgende ministers van Verkeer denken dat 'mobiliteit' het belangrijkste is. Onze huidige minister beklemtoont voortdurend dat zij 'de auto's in beweging wil houden'. Voor haar is filevorming het grootste probleem. Ik vind het een zegen dat de meeste auto's het grootste deel van de dag stil staan. Er is zo weinig wegruimte in Nederland dat alle auto's zouden stil staan, als alle auto's tegelijkertijd zouden willen rijden. De gemiddelde personenauto rijdt nog geen 16.000 kilometer jaar. Met een veronderstelde gemiddelde snelheid van 50 kilometer per uur, betekent dit dat zo'n auto dan maximaal op 320 dagen per jaar gedurende één uur rijdt. Alle andere dagen en uren staat hij stil.

Mobiliteit is niet meer dan een middel om een adres te kunnen bereiken. Het gaat ons echter om de bereikbaarheid van onze bestemmingen, of dat nou ons huis, ons werk, de school, kerk, ziekenhuis, sportveld, winkel, een vriend of een kennis is. 'De auto's in beweging willen houden' is onzin. Niemand stapt in een auto om in beweging te blijven. Naarmate er meer auto's bijkomen en in beweging blijven, vermindert de bereikbaarheid van onze reisdoelen. Rijkswaterstaat is ook al tot de conclusie gekomen dat na betaling van 4 tot 5 miljard euro voor wegwitbreiding ten zuidoosten van Amsterdam (de A6-A9 problematiek), in 2020 het fileprobleem in dat gebied tenminste even groot zal zijn als nu het geval is. Wil ons verkeersbeleid dan absoluut met de kop tegen een betonnen muur lopen?

Rekenen

Zet de kosten van 'gratis' openbaar vervoer niet alleen af tegen de opbrengsten aan bereikbaarheidswinst voor iedereen van alle reisdoelen. Reken ook mee de winst die behaald wordt door minder verkeersdoden en minder luchtvervuiling. Als we er in slagen door groei van het OV de automobiliteit wel te beheersen, dan vallen er ook miljarden te verdienen aan het niet hoeven bouwen van vele nieuwe weginfrastructuur. Dat is de rekensom van Livingstone in Londen, die hoopt het gehele OV in Groot-Londen in 2012 'gratis' aan te kunnen bieden. Hij gaat ervan uit dat hij dan geen miljarden hoeft neer te tellen voor grote autowegen dwars door Londen heen om de Olympische bestemmingen bereikbaar te houden. Een slim rekenaar!

[op 2 pagina's voor de achterflap]

Het PAROOL (woensdag 8 juni 2005)

TER ZAKE door Kees Tamboer

De droom van Michel van Hulten

Op satellietfoto's van Europa ligt een grote oranje vlek over Randstad Holland en Belgisch Vlaanderen. Deze strook langs de Noordzee behoort tot de regio's met de meeste luchtvervuiling. De grootste boosdoener is het autoverkeer. De files worden langer, de verstoppingen in steden erger en de lucht viezer. Het besef ontwaakt dat het mateloze gebruik van auto's minder moet worden, opeens is het woord 'kilometerheffing' geen taboe meer. Begin in 2009 op vier tot zes knelpunten bij grote steden en ga in 2012 of 2014 over op een landelijk tolsysteem, adviseerde onlangs een club waarin zowat alle belangengroepen vertegenwoordigd waren, de regering.

Er zijn drie bezwaren. Eén: dat gaat weer lang duren. Twee: distributie van schaarse ruimte is nodig, maar hoe eerlijk is het de dikte van de portemonnee of de mate waarin heffingen afwentelbaar zijn als criteria te hanteren? Drie: het advies houdt tevens in dat, naarmate het *gebruik* van een auto fiscaal wordt belast, de *aanschaf* van een auto fiscaal óntlast moet worden. Dat is niet logisch. Als auto's goedkoper worden, worden er nóg meer gekocht. Zelfs als er niet in wordt gereden (wat natuurlijk wel zal gebeuren), moeten ze ergens stáán, en ook dat kost schaarse ruimte.

Er is nog een vierde probleem. Wat doen we met de opbrengst van de kilometerheffing? Daarover bestaat minder eensgezindheid. De voorzitter van de adviesgroep, voormalig ANWB-voorzitter Paul Nouwen, weet het wel: meteen de spade de grond in om het wegnnet uit te breiden, net zolang totdat de files zijn opgelost. Daar wordt de congestie in steden dus niet minder en de lucht niet schoner van.

Er is een andere methode, al dan niet in combinatie met rekeningrijden, om het autoverkeer te verminderen. De pleitbezorger is een oude bekende: Michel van Hulten, 75, van oorsprong sociaal geograaf, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in het kabinet-Den Uyl, daarna voor de Verenigde Naties werkzaam in Afrika en Azië – iemand die zijn oude idealen niet met de vuilnisman heeft meegegeven.

In 1972 publiceerde Van Hulten het boek '*Gratis*' *Openbaar Vervoer*. Vorig jaar heeft hij het, geheel herschreven, in eigen beheer opnieuw uitgebracht. Het woord 'gratis' staat in de titel opzettelijk tussen aanhalingstekens, want voor niets gaat wél de zon op, maar rijdt geen tram, trein of bus. Van Hulten droomt van openbaar vervoer waarvoor je geen kaartje hoeft te kopen, omdat alle kosten worden gedragen door alle belastingbetalers samen.

Van Hulten rekent voor dat de helft van de bevolking lijdt aan 'vervoersarmoede'. Eén kwart van de huishoudens heeft geen auto, een tweede kwart heeft een auto die door de week overdag met de kostwinner mee is. Door de vergrijzing wordt de armoedegroep groter. Deze mensen moeten lopen, fietsen of reizen per openbaar vervoer, dat steeds duurder wordt en niettemin steeds verder wordt uitgekleeft: onrendabele lijnen verdwijnen, de afstand tussen haltes wordt groter, het aantal keren dat de bus of de tram langs komt minder.

België en Nederland beschikken, in verhouding tot het landoppervlak, over het grootste wegennet van Europa. Zij hebben ook gemeen dat in en rondom hun steden de verkeersoverlast ondraaglijk wordt. In België gooien ze het roer om. Acht jaar geleden werd in Hasselt het busvervoer voor iedereen gratis. Vervolgens werd het openbaar vervoer in heel België gratis voor gehandicapten, ouderen en kinderen tot twaalf jaar. Het plan is alle ambtenaren gratis te laten reizen en steeds meer bedrijven bieden hun personeel een OV-kaart aan.

De resultaten zijn spectaculair. In Hasselt is het openbare personenvervoer vertienvoudigd; het ziekenhuisbezoek verdubbelde. Terwijl op het Nederlandse platteland tussen 2001 en 2003 het aantal busritten met 35 procent afnam, groeide het in Vlaanderen in diezelfde periode met 35 procent. In Nederland blijft het autoverkeer toenemen, in België neemt het af: met 0,3 procent in 2003 en, volgens voorlopige cijfers, met vier à vijf procent vorig jaar.

Van Hulten rekent ook voor wat het kost om het openbaar vervoer voor iedereen gratis te maken. Naar analogie van Hasselt, waar de kosten verviervoudigden, zouden die in Nederland groeien van 4,5 tot zestien à zeventien miljard euro. Dat kan niet in één keer, Van Hulten bepleit een gefaseerde invoering.

In de kakofonie van veelpraters wordt de stem van een eenling zelden gehoord. Van Hulten beseft dat CDA en VVD gewoon tegen zijn en stuit bij de SP en GroenLinks op onbegrip. Maar, meldt hij hoopvol, Wouter Bos heeft hem beloofd dat het Belgische voorbeeld een plaatsje in het verkiezingsprogramma van de PvdA zal krijgen. Het wordt tijd dat een serieuze partij zich over de droom van Michel van Hulten ontfermt.

[achterflap]

Op 21 september 2004 schreef het Hoofd Protocol van de minister van V&W aan mij:
‘De minister is niet bereid het boek ‘Gratis’ Openbaar Vervoer in ontvangst te nemen. Het mag bekend zijn, dat de minister tegen gratis OV is. Iemand krijgt de rekening gepresenteerd’.

Twee jaar later, op 17 mei 2006 schreef de minister aan de Tweede Kamer:
‘ik zal het initiatief nemen om tijdelijk ‘gratis’ of goedkoop OV voor forenzen beschikbaar te laten komen [...] Waar mogelijk en zinvol moet de automobilist op een gemakkelijke manier gebruik kunnen maken van een OV-alternatief’.

De Metro van 18 mei ‘vertaalt’ de brief van de minister aan de Tweede Kamer:
‘Minister Peijs is om. Gratis openbaar vervoer is nu toch de moeite van het proberen waard. In november 2004 wees de bewindsvrouw een PvdA-voorstel om experimenten met gratis openbaar vervoer op te zetten nog af’.

Eerdere uitgaven

- Dr. Michel van Hulten, *‘Gratis’ openbaar vervoer*, 104 p.

© 1972 nv Uitgeversmaatschappij Æ.E.Kluwer, Deventer, ISBN 90 267 0379 1
(alleen nog antiquarisch te koop).

- Dr. Michel van Hulten, *‘Gratis’ openbaar vervoer, eerst voor gehandicapten en senioren en daarna voor iedereen, een politieke uitdaging*, 192 p.

© 2004 Michel van Hulten, ISBN 90 9018392-2, NUR 755, 976, (uitverkocht).

Dr. Michel van Hulten,

‘Gratis’ openbaar vervoer. Waarom? Wie? Wanneer? Wat? Wat kost het? Wat levert het op? 44 p. © 2006 Michel van Hulten, ISBN 13.978-90-811048-1-4.

Bestellen door storting van €4,00 op postgiro 1668698 t.n.v. M. van Hulten, Lelystad (Vermeldt uitdrukkelijk uw postadres op uw overschrijvingsbiljet in de rubriek mededelingen, of onder uw naam, sinds de banken die service niet meer bieden! Anders kan ik u het bestelde en betaalde niet per post toesturen). **UITVERKOCHT.**