

‘Gratis’ openbaar vervoer

Auto/openbaar vervoer? Van mobiliteit naar bereikbaarheid.

‘Gratis’ openbaar vervoer, eerst voor gehandicapten en senioren en daarna voor iedereen

Dr. Michel van Hulten
(zelfstandig onderzoeker)
Lelystad, 20 augustus 2004

www.gratisopenbaarvervoer.nl

Alle ellende in de wereld is te wijten aan het feit dat niet iedereen rustig thuis bij de haard blijft zitten (Blaise Pascal)

INHOUDSOPGAVE

'Gratis' openbaar vervoer.

Auto/openbaar vervoer? Van mobiliteit naar bereikbaarheid.

1. Regeringsintenties in 2001 en 2004	1
2. Vervoer onderdeel van economische ketens	3
3. Groeiende auto-afhankelijkheid	3
4. Onontkoombaar: het OV verdwijnt	4
5. Waarom dat gezeur over OV? De auto heeft de toekomst	5
6. 'Vervoersarmoede'	5
7. Minus 175 miljoen versus Plus 7 miljard	6
8. Er is geen ruimte op de weg voor al dat verkeer	6
9. Er is geen budget voor voldoende wegen	7
10. Er is geen ruimte in ons milieu voor voldoende wegen	9
11. Conclusies	10
12. Wat dan?	10
13. Publiek goed	11
Literatuur	12

Samenvatting

'Gratis' openbaar vervoer.

Auto/openbaar vervoer? Van mobiliteit naar bereikbaarheid.

'Gratis' openbaar vervoer maakt het OV goedkoper voor de reiziger en raakt onze maatschappij diep met vergaande gevolgen voor verkeer, vervoer, ruimtelijke ordening en kansen voor ieders deelname aan het maatschappelijk verkeer. Essentieel is de overstap van betaling door de reiziger voor mobiliteit, op betaling door iedereen voor beschikbaarheid van vervoer om blijvend alle reisdoelen bereikbaar te houden. Betalen door iedereen garandeert de uitvoerbaarheid van de regeringsintentie te zorgen voor hoogfrequent, fijnmazig, flexibel, sociaal veilig en toegankelijk vervoer voor iedereen (inclusief senioren en minder validen) en bestrijdt de groeiende auto-afhankelijkheid in ons land. Het aantal auto's en de afstand per rit groeit kennelijk onstuitbaar door. Een naar neven-effect is de 'verdrijving' van het OV. 'Gratis' OV bestrijdt de 'vervoersarmoede' van alle huishoudens die helemaal niet, of een groot deel van de dag, geen auto beschikbaar hebben. Het spaart ruimte op de weg, budget en milieu.

OV is een 'publiek goed' waarvoor de kosten door allen betaald moeten worden. Nu al wordt tweederde deel uit de algemene middelen betaald. Variabele kostenoverwegingen zullen de reizigers vaker dan voorheen doen kiezen voor het OV. Flankerend beleid is nodig voor het vrachtvervoer, in het parkeerbeleid en – zeer waarschijnlijk – in de vorm van een variabele kilometerheffing.

Summary

'Free' Public Transport

Private car/public transport? From mobility to accessibility.

Introduction of 'free' public transport is cheaper for travelers. It profoundly influences the modal split in traffic, as well as spatial planning and participation in social activities by all. The essential choice is to switch from payment by the traveler for mobility, to payment by everybody for the availability of transport to all destinations.

If everybody shares the costs, the Dutch Government can guarantee the implementation of its intentions to keep public transport frequent, dense, flexible, socially secure and accessible for everybody (including the old and the physically handicapped). It diminishes the growing dependency on private cars in the Netherlands. A regrettable side-effect of this growth in private car mobility is that public transport is driven out. 'Free' public transport diminishes the social isolation of households lacking access to a car. It saves space on the roads, budget and the environment.

Public transport is a 'public good' for which all will have to share the costs. If all pay, citizens will more consciously balance public and private travel means. All should realize that in parallel new policies are needed for freight-transport, parking and variable costs for use of roads per kilometer.

‘Gratis’ openbaar vervoer.

Auto/openbaar vervoer? Van mobiliteit naar bereikbaarheid.

Veertig buschauffeurs van NoordNed verliezen met ingang van 2005 hun baan. De ontslagen zijn het gevolg van rijksbezuinigingen. NoordNed moet 1,5 miljoen euro bezuinigen met als gevolg dat een aantal streekbussen 's avonds na acht uur worden geschrapt (NRC, 11 augustus 2004).

Michael O'Leary, topman van de Ierse prijsvechter Ryanair, verwacht dat vliegen binnen tien jaar 'gratis' zal zijn. Hij verwacht zijn inkomsten dan te genereren uit andere bronnen, zoals commissies van hotels, autoverhuurbedrijven en luchthavens "die blij zijn met passagiers". Ryanair verdient nu al veel geld aan reclame op en in zijn vliegtuigen en geeft nu al 15 procent van zijn tickets gratis weg (NRC 22 juli 2004).

Wat is er aan de hand met ons personenverkeer en -vervoer? Publieke dienstverlening schrappen waardoor nog meer passagiers verloren gaan, terwijl een commercieel particulier bedrijf passagiers wil vasthouden en extra werven zonder te laten betalen omdat andere met het reizen verbonden belangen meer opbrengen?

1. Regeringsintenties in 2001 en 2004

Het NoordNed-bericht is overduidelijk in strijd met de regeringsintenties die nog in 2001 geformuleerd werden als 'kwaliteitsvoorwaarden' waaraan het openbaar vervoer (OV) zou moeten voldoen (*Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening*, p.76): *Voorop staat dat het fijnmazige en 'stadsgewestelijke' openbaar vervoer een grote impuls moet krijgen. Essentieel hierbij is een aantal kwaliteitsvoorwaarden dat maatgevend is voor de uiteindelijke oplossingen. Er moet vaak kunnen worden vertrokken (hoogfrequent), veel worden gestopt (fijnmazig, flexibel), rekening worden gehouden met (sociale) veiligheid en met toegankelijkheid voor*

iedereen (inclusief minder validen). Daarbij is een palet aan concrete (deels nog onthullende, innovatieve) vervoersmiddelen en vervoerstechnieken denkbaar. Provincies, kaderwetgebieden en gemeenten zijn in eerste instantie verantwoordelijk voor een (creatieve) aanpak van deze laag van het netwerk. Op dit schaalniveau vraagt ook de stedelijke distributie aandacht.

Die tekst deed velen deugd. Des te meer omdat vervolgens de regering schreef: *Het fijnmazige stedelijke en 'stadsgewestelijke' openbaar vervoer zal worden versterkt* (p.35).

Toch wordt in de twee volgende jaren de financiering van het OV 'afgeslankt'. De regeringswisseling van Kok II naar Balkenende I is kennelijk van grote betekenis geweest. Wilde het tweede paarse kabinet de subsidies voor het stads- en streekvervoer tot en met 2006 nog licht laten stijgen (in overeenstemming met de geciteerde intentie), de kabinetten Balkenende I en II bezuinigen. In 2007 zal 17,5 procent minder geld beschikbaar zijn voor het lokale en streekvervoer dan in 2002 nog voorzien werd. De bezuiniging die in 2004/5 wordt doorgevoerd en nu in het gehele land al leidt tot het schrappen van lijnen en diensten, zal de komende jaren nog enkele keren herhaald worden en elk jaar opnieuw leiden tot nog verdergaand schrappen van lijnen en diensten, om het geplande bezuinigingsbedrag uiteindelijk in 2007 te kunnen halen. Dat effect voorspellen dan ook de gezamenlijke autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het stads- en streekvervoer (provincies, gemeenten en kaderwetgebieden). Het is onvermijdelijk dat nog meer bus-, tram- en metrodiensten geschrapt zullen moeten worden uit de dienstregelingen. Veel van het zogenaamde *collectieve vraagafhankelijk vervoer*, ingevoerd ter compensatie van het wegvallen van reguliere lijnen, zal ook weer verdwijnen, omdat het te duur wordt voor de weinige passagiers die er een beroep op doen.

Dit vooruitzicht is wel wat anders dan de eerder geciteerde regeringsintentie. Weg dus met 'hoogfrequent', 'fijnmazig', 'innovatief'! De nadruk valt nu op de eigen verantwoordelijkheid van provincies, kaderwetgebieden en gemeentes en op hun creativiteit (maar zonder de bijpassende financiering).

Of er sprake is van bezuiniging is moeilijk vast te stellen. Er wordt geschoven met budgetten. In plaats van chauffeurs te betalen uit de kas van Verkeer en Waterstaat, worden werklozen betaald uit de kas van Sociale Zaken. Wie wordt daar eigenlijk beter van?

2. Vervoer onderdeel van economische ketens

Ondertussen blijkt dat het bedrijfsleven (in elk geval Ryanair) vervoer ziet als deel van een keten. Niet alleen als deel van de in kringen van vervoersplanologen bekende transportketens van huis naar bestemmingsadres via lopen/fietsen, bus/tram, trein, en weer terug trein, bus/tram, lopen/fietsen. Maar ook als deel van economische ketens waarbij alleen van belang is of het totaal van de keten winst maakt en niet meer of het onderdeel(tje) vervoer op zichzelf genomen ook winst maakt. Voor ondernemers is vervoer slechts een middel om een verderweg gelegen economisch doel haalbaar te maken. Voor consumenten van goederen en diensten geldt hetzelfde, vervoer is er alleen om bestemmingsadressen, doel van de reis, bereikbaar te maken. Vervoer is dienstbaar.

Voor onze regering (en de meeste volksvertegenwoordigers) is vervoer kennelijk een eindproduct, niet meer dan een kostenpost waarop bezuinigd kan worden. Wat dat vervoer verder nog voor betekenis kan hebben doet er dan niet toe. Dat is de zorg van de burger, dat zoekt die burger zelf maar uit.

3. Groeiende auto-afhankelijkheid

Het Sociaal en Cultureel Planbureau constateerde in 2003 dat de auto-afhankelijkheid die reeds bestaat voor de gehele Nederlandse maatschappij, in de komende jaren nog verder zal toenemen. Dat wil zeggen dat in toenemende mate verderweg (en soms/dikwijls zelfs dichterbij) gelegen reisdoelen, veelal onbereikbaar te voet of per fiets, alleen nog

bereikbaar zijn voor diegenen die gebruik kunnen en willen maken van eigen gemotoriseerd vervoer. Des te erger voor hen die om fysieke redenen (kinderen, ouderen, gehandicapten), financiële redenen (armoede), of idealistische redenen (sterker milieubewustzijn), hier geen deel aan kunnen of willen hebben.

Voor verdergaande automobilititeit en daardoor nog meer groeiende auto-afhankelijkheid staan alle signalen op rood. De groeifactoren worden namelijk steeds sterker. Een steeds groter deel van de Nederlanders wordt hoger opgeleid en gaat meer verdienen. Steeds meer van hen bezitten een auto, wonen in kleine(re) gezinseenheden of blijven meer alleenstaand. Meer en meer wordt werk met huishoudelijke en zorgtaken gecombineerd. In meer gezinnen komen tweeverdieners voor. De vrijetijdsbesteding wordt meer gevarieerd. De volgende generatie ouderen zal meer autorijden dan de huidige, omdat zij dat al gewend zijn uit hun arbeidsjaren. Meer allochtonen nemen het gedragspatroon over van de autochtonen, ook omdat ze daartoe meer en meer in staat worden gesteld door hogere opleiding en beter inkomen. De auto is niet duurder geworden en wel technisch meer betrouwbaar en meer comfortabel in het gebruik. De auto past bij een geëmancipeerde werkverdeling tussen mannen en vrouwen, en bij het moderne geïndividualiseerde en geïntensiveerde leefpatroon onder de Nederlandse bevolking.

Het resultaat is onvermijdelijk. Het personenautobezit en -gebruik zal verder toenemen. Dat aantal groeide in de jaren 2000 tot 2003 van 6,3 naar 6,8 miljoen. En die groei zal zich verder doorzetten. Verwacht wordt dat in 2010 waar nu zeven auto's rondrijden, het er dan acht zullen zijn. En in 2030 (sommige prognoses zeggen in 2020) zullen we de helft meer auto's hebben dan nu het geval is (tussen de 9 en 10 miljoen, en dan zitten we nog altijd royaal onder de huidige autodichtheid in de VS). Overall waar nu twee auto's rijden dan wel parkeren, rijden en parkeren er dan drie. Even rondkijken in eigen woonstraat of op het parkeerterrein bij de eigen arbeidsplaats is voldoende om op te merken dat dit zonder problemen op te roepen niet kan. Per km² land zullen we groeien van 200 naar 300 personenauto's. Mede door die grotere aantallen auto's stijgt ook onze mobiliteit, die van

huisadres naar werkadres tussen 1990 en 2001 al groeide met gemiddeld 2,5 km., eenzede meer dan voordien. Ook die groei gaat door.

4. Onontkoombaar: het OV verdwijnt

Meer mensen gaan per auto, die reizen dan per definitie niet in het openbaar vervoer. Dat dus kampt met een teruglopend aantal reizigers. Door de toevloed aan extra personenauto's neemt ook de hinder en congestie op de wegen toe. Dat hindert en vertraagt het OV, dat ook daardoor weer minder passagiers zal trekken. De conclusie kan geen andere zijn dan dat bij ongewijzigd verkeersbeleid van de overheid het OV meer en meer klanten zal verliezen. Dat wordt per reiziger te duur. Dit alleen is al voor de betalende overheden voldoende reden om het OV-systeem verder uit te dunnen. Daarbij komt de overheidswens in enkele jaren tijds zo'n 175 miljoen euro te bezuinigen op het OV met als expliciet genoemde bedoeling de kostendekkingsgraad omhoog te laten gaan van de huidige 36 à 38 procent naar 40 procent. Dit kan alleen als de kaartprijs niet onaanzienlijk verhoogd wordt. Een ontwikkeling die al is ingezet.

Verminderende dienstverlening samengaan met prijsverhogingen veroorzaakt voortgaand reizigersverlies. Per reiziger wordt het opnieuw duurder en daardoor weer onaantrekkelijker voor overheid en consument, waardoor nog meer klanten verloren gaan.

Maar de verplaatsingsbehoefte blijft niet alleen bestaan maar wordt ook nog versterkt door de hiervoor genoemde sociaal-economische, culturele en technische veranderingen. Alles bijeen betekent dit een impuls voor groeiende automobilitie. Die weer meer het OV hindert. De vicieuze cirkel blijft bestaan, de neerwaarts gerichte spiraal versterkt.

Het huidige overheidsbeleid voert onontkoombaar tot het verdwijnen van het OV op termijn. Het is een illusie te denken dat het kan blijven bestaan in onze markteconomie. Terwijl we tegelijkertijd moeten erkennen dat het om sociale, financiële, ruimtelijke en

milieuredenen niet gemist kan worden. Alleen met OV ontlopen we het toekomstperspectief van een maatschappij die totaal autoafhankelijk is geworden.

5. Waarom dat gezeur over OV? De auto heeft de toekomst.

Laat dat dan maar zo zijn? In de ogen van velen is immers de markt de beste scherperechter om te beslissen over de levensvatbaarheid van economische activiteiten. We kunnen het OV toch best missen?

6. 'Vervoersarmoede'

Haast onopgemerkt blijft dat een deel van onze bevolking geen deel heeft aan de automobilititeit in onze maatschappij. Een kwart van alle huishoudens heeft geen auto. Het overgrote deel hiervan omdat zij er te arm voor zijn. Een klein deel omdat zij de aarde willen sparen voor nog meer overlast.

Een tweede kwart van de huishoudens ziet 's morgens met de kostwinner ook de auto verdwijnen naar (meestal) zijn werk. De 'groene weduwen' blijven achter. Bij elkaar geteld is deze helft van de huishoudens voor alle verplaatsingen buiten de eigen woonomgeving, waar zij nog kunnen lopen en fietsen, aangewezen op het aanbod aan openbaar vervoer. Het overheidsverkeersbeleid richt zich eigenlijk alleen op de andere helft die wel over een auto beschikt. Daar gaat het grote geld heen.

Maar er is meer. Onze maatschappij kan simpelweg de last van volledige automobielafhankelijkheid niet dragen. We hebben er de ruimte niet voor, we kunnen het niet betalen, en we kunnen het niet doen omdat we internationaal ermee hebben ingestemd om milieuredenen onze maatschappij anders te laten werken (Kyoto-verdrag). Het is ook niet juist om te denken dat de uitgespaarde subsidies op het OV gebruikt kunnen worden ter oplossing van deze problemen. Ze zijn al helemaal onvoldoende voor de aanleg van meer auto-infrastructuur.

7. Minus 175 miljoen versus Plus 7 miljard

Het sparen op subsidies is in elk geval een drogreden. Niemand kan toch serieus een OV-bezuiniging van 175 miljoen euro, te realiseren over een periode van vier jaar, verdedigen ter versterking van de wegenbouw. Of zelfs een bezuiniging van een miljard euro per jaar door het integraal afschaffen van het gehele lokale en regionale OV per bus, tram en metro. Om met het bespaarde kleine bedrag het 'gat' te vullen van een tekort aan 7 miljard euro per jaar (zie de volgende paragraaf) voor het bouwen van voldoende wegen om zelfs maar 'bij te blijven' in de groei van de aantallen automobielen in ons land.

8. Er is geen ruimte op de weg voor al dat verkeer.

Een klein sommetje werkt verhelderend, gebaseerd op BOVAG-gegevens.

In 1993 reden in Nederland 6.0 miljoen personen- en bedrijfsauto's op in totaal 104.831 kilometer verharde weg (alles telt mee, de buurtstraat zowel als de autosnelweg).

Gemiddeld was er per auto 17 meter en 47 centimeter weglengte beschikbaar. In 2002 reden er 7.7 miljoen auto's (dit is inclusief de bedrijfsauto's en het vrachtverkeer) op 117.430 kilometer weg. Gemiddeld was er per auto 15 meter en 25 centimeter weglengte beschikbaar. Per auto 2 meter en 22 centimeter minder. Geen wonder dat er dan meer en meer over files geklaagd wordt. Dat er nog auto's rijden kunnen is te danken aan het geparkeerd staan van miljoenen andere auto's! Die stilstaande massa auto's is tevens het probleem dat elke verbetering via de bouw van extra infrastructuur onmogelijk maakt.

Laten we veronderstellen dat er in die tien tussenliggende jaren voldoende wegen waren gebouwd om de gemiddelde weglengte per auto constant te houden op 17,5 meter (en dat is toch wel een minimum-verlangen van de file-lijdgers), dan zou in die jaren niet slechts 12.599 km verharde weg gebouwd zijn (zoals feitelijk gebeurd is, opnieuw alles meegeteld van buurtstraat tot autosnelweg), maar 29.688 kilometer, 17.089 km meer! Per jaar

gemiddeld 1.700 km meer weglengte had gebouwd moeten worden. Dan zou de congestie tenminste *niet verergerd* zijn.

De congestie *oplossen* door meer wegen te bouwen, zou nog veel meer geëist hebben dan die extra 1.700 km/jaar erbij bouwen. Afgezien ook van wat er dan nodig zou zijn aan aanpassingen in de stedelijke gebieden om al dat inkomende en uitgaande verkeer te verwerken.

9. Er is geen budget voor voldoende wegen.

Organisatorisch had best 1.700 km weg per jaar meer gebouwd kunnen worden. De gezamenlijke wegenbouwers actief in Nederland draaien daarvoor hun hand niet om. Maar het kost wel meer geld aan alle overheden.

Hoeveel? Aannemend dat voor € 4 miljoen per kilometer inderdaad deze 1.700 km extra gebouwd had kunnen worden, dan zou de begroting voor de bouw van wegen, door welke lokale, regionale of landelijke overheid dan ook, gestegen zijn met € 6,8 miljard. Wie denkt dat dit mogelijk zou zijn geweest? Deze vraag klemt nog meer omdat € 4 miljoen per kilometer een erg laag bedrag is. De voltooiing van de A4 door Delfland kost aan Verkeer en Waterstaat € 475 miljoen, per kilometer € 73 miljoen. Maar die A4 is dan ook uitzonderlijk ingewikkeld en duur. Dat geldt minder voor de acht kilometer van de pas geopende A5 langs Schiphol naar Haarlem. Die heeft € 305 miljoen gekost (als we de bijkomende projectkosten voor het ontwerp, de voorbereiding en het toezicht van Rijkswaterstaat niet meerekenen), dat is € 38 miljoen per kilometer. De feitelijke aanleg van alleen de asfaltweg, inclusief het grondwerk, kostte ruim € 10 miljoen per kilometer, zonder dat ook maar een kunstwerk is meegerekend. Mijn veronderstelde € 4 miljoen is wel aan de erg lage kant. De conclusie kan geen andere zijn dan dat de werkelijke kosten van een extra wegenbouw van 1.700 km per jaar aanzienlijk hoger zouden zijn geweest dan de becijferde bijna € 7 miljard. Welke politicus had dit aangedurfd? Welke andere post(en) op de begroting zouden verlaagd zijn om dit mogelijk te maken? Als dit in het voorbije decennium al niet kon, waarom zou het dan in het komende decennium wel kunnen?

Het werkt ook verhelderend te kijken naar de in 2003 door Verkeer en Waterstaat beloofde extra spitsstrokenlengte van 150 km (2 cm per auto), en hier en daar nog een weg. De begroting van V&W voor het jaar 2004 stelt voor een toevoeging van 57,9 km weglengte, vertaald in wegstrokenlengte in totaal 150,7 km, waarvan 57,8 km spits- en plusstroken. Als we kijken naar de verdeling over Randstad en overig Nederland, dan blijkt uit deze opgave dat we in 2004 in de Randstad er 22,9 km weg verkrijgen, ook weer vertaald in wegstrokenlengte, 65,3 km. Het grootste deel van de weglengte winst gaat naar overig Nederland waar dit het minst nodig is. Dit zegt nog niets over de weglengte die erbij komt in de vorm van buurt- en wijkwegen, en aan provinciale wegtoevoegingen. Veelbelovend is de begroting van V&W echter niet. Daar kan de oplossing voor het groeiende tekort aan weginfrastructuurruimte niet gevonden worden.

Ook het recente CDA-plan 150 km extra snelweg aan te laten leggen, of het zeer ambitieuze plan van de autolobby van oud-minister Westerterp om 1.150 km tolwegen extra aan te leggen in de komende 20 jaar (15 cm per auto), lossen dit serieus te nemen probleem niet op. Wat het CDA en de autolobby voorstellen wordt immers al gezien als niet of nauwelijks haalbaar. Laat staan dat de meest ambitieuze politicus-wegenbouwer serieus zou willen verdedigen per jaar 1.700 kilometer weg bij te bouwen, met slechts als doel de congestie niet nog meer te *verergeren*. En zelfs als zo een politicus er wel zou zijn, dan kan hij of zij dit nog niet voor elkaar krijgen omdat het geld er niet voor is.

En dit terwijl noch van deze minister, noch van dit kabinet, noch van de volksvertegenwoordiging gezegd kan worden dat zij een onvriendelijke houding vertonen ten aanzien van wegebouw.

10. Er is geen ruimte in ons milieu voor voldoende wegen

Het is onzin om te zeggen dat Nederland al geheel geasfalteerd zou zijn. Anderzijds moet erkend worden dat we allemaal samen reeds beschikken over een zeer dicht geweven

wegennet. Met andere woorden, er kan geen weg meer tussen. Sommigen denken dat er nog een oplossing mogelijk is door creatief om te gaan met het gebruik van het bestaande wegennet. Als we intelligenter zouden rijden, bijvoorbeeld allemaal met dezelfde snelheid, dan kan er nog wel wat verkeersruimte gewonnen worden. Nieuwe vindingen die het mogelijk zullen gaan maken dat auto's botsvrij en toch dichter op elkaar gepakt kunnen rijden, helpen wellicht ook nog een klein beetje. Toch helpen die technische oplossingen niet echt. De reden is dat er zelfs op het drukste moment van de dag reeds zoveel auto's stil staan. Voor een deel zijn die van automobilisten die op dat moment best wel zouden willen rijden maar die hun rijgedrag hebben aangepast omdat zij er geen zin in hebben vast te komen staan. Dit heeft als gevolg dat waar ook maar iets aan extra ruimte vrij komt om meer auto's te verwerken, vrijwel onmiddellijk uit die massa stilstaande auto's er enkele duizenden vrijkomen die het weer eens gaan proberen.

Daardoor ook moet Rijkswaterstaat erkennen dat spitsstroken slechts tijdelijk effect hebben, zoals dat ook geldt voor elke nieuwe tunnel of brug en iedere wegverbreding.. De auto's om die extra ruimte te gaan gebruiken staan als het ware reeds klaar en komen dan ook onmiddellijk in beweging.

Op nog een tweede manier hebben wij geen 'ruimte' voor meer automobiliteit. Nederland heeft met vele andere landen ervoor getekend (in het Kyoto-verdrag) dat we onze uitstoot van schadelijke stoffen zullen beperken. Ook al lukt het de auto-industrie per auto inderdaad tot beperking te komen, vermenigvuldigd met de extra aantallen auto's die gaan rijden wordt die technologische winst per auto door het groeiende aantal auto's weer ongedaan gemaakt. De ecologische druk die ons autoverkeer op het wereldmilieu legt is onevenredig veel groter dan ons aandeel in de wereldbevolking of in de aardoppervlakte zou kunnen rechtvaardigen. Als anderen zouden doen als wij dan wordt de duurzaamheid van de aarde nog meer bedreigd.

11. Conclusies

Die kunnen geen andere zijn dan dat ook kabinet, parlement en autolobby naar de cijfers moeten kijken en goed moeten rekenen. Zij begrijpen dan ook dat we het met het autosysteem niet redden. Er zijn teveel mensen voor hun verplaatsingen afhankelijk van het OV, alleen al om die reden kan het niet verdwijnen. Voor de automobilisten geldt dat er niet genoeg wegen zijn en dat we niet genoeg willen (en kunnen?) betalen voor voldoende ruimte op de weg voor alle auto's die we al hebben en die er nog bijkomen. We hebben er noch ruimtelijk, noch ecologisch de mogelijkheid voor. Onontkoombaar zal bij verdere groei van de particuliere personenauto-mobiliteit de congestie op de weg blijven groeien. Het is daarom ook onontkoombaar dat gekozen moet worden voor een andere oplossing van onze bereikbaarheidsproblematiek

12. Wat dan?

De markt blijkt niet te kunnen regelen dat het openbaar vervoer in stand blijft. Daardoor komt de bereikbaarheid van sommige reisdoelen in gevaar. Mobiliteit is geen doel op zichzelf. Het gaat ons om bereikbaarheid van onze reisdoelen.

Het is gebruikelijk de reiziger die gebruik maakt van het OV te zien als de betaler van de kosten. Zo hoort dat in een op winst gebaseerde markt. De koper draagt de kosten plus een winstopleg. De verkoper vraagt zijn prijs ter afdekking van zijn productiekosten voor een gewild product of dienst. Voor het OV geldt nu dat niemand meebetaalt die nooit instapt, maar die wel de zekerheid heeft dat de maatschappij een ontsnappingsweg open houdt op kosten van anderen voor het geval het eigen vervoer het eens laat afweten, of een reisdoel met het eigen vervoer niet bereikt kan worden. Het is alleszins redelijk om iedereen voor die reserve-capaciteit te laten meebetalen. Het is ook redelijk dat automobilisten meebetalen voor de ruimte op de weg die vrijkomt doordat anderen bereid zijn van het OV gebruik te maken en die daarvoor bij hun keuze van arbeidsplaats en woonplaats rekening houden.

Het OV is een bedrijvigheid waarvoor op maatschappelijke gronden gekozen wordt om het in stand te houden en te verbeteren terwijl we tegelijkertijd op markteconomische gronden het willen laten afrekenen. Dat kan niet samengaan.

13. Publiek goed

De kosten van het openbaar vervoer dienen te worden betaald door allen. Het is een 'publiek goed' dat iedereen ten dienste staat. Feitelijk wordt dat al jaren erkend. De reiziger betaalt nu al niet meer dan ongeveer een derde deel van de werkelijke kosten die worden gemaakt voor het doen functioneren van het openbaar vervoer. De rest wordt al betaald uit de algemene middelen en dus bijeengebracht door alle belastingbetalers. Nu dat laatste derde deel nog.

Waarom kan dat niet uit de kaartopbrengst gehaald blijven worden? Omdat dan blijvend ervan wordt uitgegaan dat het toch de instappende reiziger is die betalen moet. En zoals we al gezien hebben kan dat niet want daar komen er steeds minder van terwijl zelfs bij gelijkblijvende kosten, de instapkosten gaan stijgen en daardoor het gebruik nog verder omlaag gaat.

Net als nu ook al het geval is, betekent dit niet dat wie dan ook *verplicht* wordt gebruik te maken van het OV. Wie wil blijven autorijden kan dat doen, maar weet wel dat hij/zij al betaald heeft voor het OV dat iedereen ten dienste staat. De afweging tussen zonder betalen instappen in het OV en de variabele gebruikskosten maken om toch met de auto te rijden, slaat door ten gunste van het OV.

Als de reiziger toch moet blijven betalen per rit, dan komt dit keuzemoment verder weg te liggen, voor meerderen zal dit betekenen dat zij dan toch eerder kiezen voor de auto waardoor aan het OV weer reizigers onttrokken worden met als gevolg dat de variabele kosten van het OV door minder reizigers gedeeld moeten worden wat weer een verhoging van de ritprijzen tot gevolg heeft.

Overigens zal de volledige invoering van ‘gratis’ openbaar vervoer voor iedereen gepaard dienen te gaan met flankerend beleid gericht op het ongehinderd gebruik maken van de rails en wegen door het OV om kostenverhogingen door hinderend autoverkeer te voorkomen. Flankerend beleid is ook nodig om de prioriteit van vrachtverkeer beter te garanderen, en om de parkeerlasten die nu op de maatschappij als geheel drukken te verlichten en op te heffen.

De grootste voordelen van deze verandering in het beleid zijn dat de ‘vervoersarmoede’ van een belangrijk segment van onze bevolking verdwijnt. Ten tweede dat er automobilisten van de weg verdwijnen omdat het OV nu in prijs concurrerend wordt met het gebruik maken van de eigen auto. Je bent niet langer een dief van eigen portemonnee als je instapt in het OV. Het wordt omgekeerd: je denkt twee maal extra na waarom je eigenlijk in een auto stapt waarvoor je de variabele kosten van de rit nog moet betalen, als je ook ‘gratis’ in het ook door jou reeds betaalde OV kunt stappen. In België blijkt dit zo te werken. Ten derde komt er hierdoor op de weg meer ruimte beschikbaar voor de anderen die toch hun auto willen (en soms wel moeten) blijven gebruiken. Dit effect kan nog versterkt worden als tegelijkertijd met de invoering van ‘gratis’ openbaar vervoer tol geheven wordt op het autorijden (variabele kilometerheffing). Minder wegruimte is nodig als de auto minder wordt gebruikt. Er wordt ook op ruimte gespaard als er minder wordt geparkeerd, nu nog steeds een zeer veel ruimte consumerende post in onze steden en dorpen die met een forse subsidie ondersteund wordt (orde van grootte 5 miljard euro per jaar).

Literatuur:

***‘Gratis’ Openbaar Vervoer
eerst voor gehandicapten en senioren en daarna voor iedereen.***
192 blz. Inclusief literatuur en register, ISBN 90-9018392-2.
Zie ook: www.gratisopenbaarvervoer.nl

Dit is een eigen uitgave. Bestellen kan alleen door storting van € 12,50 op postgiro 166 8698 ten name van M. van Hulst, Lelystad.

Vermeldt wel uitdrukkelijk op de overschrijving onder 'mededelingen' uw postadres. De (post)banken geven geen adressen meer door van betalers. Aflevering via postverzending.