

Vlaanderen – Nederland 2-1?

Een beschouwing over de ontwikkelingen in het ov in Vlaanderen en Nederland

mr. A. Stoelinga, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (a.stoelinga@avv.rws.minvenw.nl)

drs. F. Cohen, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (f.cohen@avv.rws.minvenw.nl)

drs. W.F. Mol, TransTec adviseurs (w.mol@transtecadviseurs.nl)

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,

23 en 24 november 2006, Amsterdam

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding	5
2. Benchmark ov Vlaanderen	7
2.1 Speelveld en doelstellingen	7
2.2 Ontwikkelingen en trends	8
2.3 Het prijskaartje	10
2.4 Achterstand ingehaald	11
2.5 Het succes nader beschouwd	12
3 Experimenten met gratis ov	14
3.1 Kabinetsreactie	14
3.2 Discussie Tweede Kamer	15
3.3 Uitvraag experimenten	15
3.4 De eerste tranche	16
4 Beschouwing	17
Referenties	20

Samenvatting

Vlaanderen – Nederland 2-1?

Een beschouwing over de ontwikkelingen in het ov in Vlaanderen en Nederland

In Nederland vindt al geruime tijd een discussie plaats over de toekomst van het openbaar vervoer, waarbij dikwijls naar Vlaanderen wordt gekeken. De laatste jaren is er daar sprake van een sterke toename in het gebruik van het ov en een afname in de groei van het autogebruik. De succesfactoren die daartoe geleid hebben lijken op dit moment een combinatie van:

- helder en eenduidig beleid op alle overheidsniveaus;
- consequente uitvoering van dit beleid en gerichte, uitgebreide marketing;
- sterke vergroting van het aanbod;
- lage tarieven en voor grote groepen daarop nog extra kortingen, o.a. betaald door werkgevers en gemeenten;
- hoge mate van overheidsbijdrage.

De discussie en de daarin gebruikte argumenten zijn echter niet altijd even helder. Een grondige benchmark leverde op dat het succes van Vlaanderen wat betreft de groei van het ov-gebruik enigszins is te relativeren indien we de vergelijking trekken met Nederland. Het blijkt dat Vlaanderen 10 jaar geleden een veel lager ov-aanbod en ov-gebruik had dan Nederland. Door de grote inhaalslag die Vlaanderen heeft gemaakt, ligt zowel het aanbod als het gebruik per inwoner in Vlaanderen en Nederland nu op ongeveer hetzelfde niveau. Ook de rem op de groei van het autogebruik in Vlaanderen moet worden gezien in de context van een (nog steeds) hoger autogebruik in Vlaanderen dan in Nederland. In Vlaanderen is er echter ontegenzeggelijk sprake van een afname in de groei van het autogebruik en van een doorgaande groei van het ov-gebruik, terwijl dit in Nederland niet is te constateren.

In Vlaanderen zit de laatste jaren *schwung* in het ov. In Nederland is de uitdaging om eveneens een dergelijke beweging in gang te zetten. Een eerste aanzet daartoe is gegeven met de kabinetsreactie op de initiatiefnota van Dijkema over ‘gratis’ ov en het

vervolgtraject dat daaraan gekoppeld is. Vanaf september dit jaar start een aantal experimenten met ‘gratis’ ov op congestiegevoelige trajecten met als doel daar een modal-splitverschuiving te realiseren van auto naar ov. De uitdaging bij deze experimenten zal zijn de lessen uit Vlaanderen op correcte wijze te vertalen naar de Nederlandse situatie. Eén belangrijke les is ‘verkoop’ het ov, liefst als één systeem. Indien de ov-sector de handen ineen weet te slaan en er in gezamenlijkheid in slaagt om het ov te promoten en te verkopen als een goed alternatief voor andere vervoerwijzen, biedt dit goede kansen om klanten te winnen én te houden. Daarnaast is het belangrijk te zoeken naar (financiële) partners en met hen een win-win-situatie te creëren. Zo hebben werkgevers, decentrale overheden en vervoerders veelal gemeenschappelijke belangen met betrekking tot de mobiliteit van werknemers.

1 Inleiding

In Nederland vindt al geruime tijd een discussie plaats over de toekomst van het openbaar vervoer (in de huidige vorm). Daarbij wordt dikwijls over de grens richting de zuiderburen in Vlaanderen gekeken. De laatste jaren is er daar sprake van een sterke toename in het gebruik van het openbaar vervoer (in de periode 1995-2004 bijna een verdubbeling in het gebruik van het stads- en streekvervoer). In navolging van de dynamiek in het sinds 1990 naar de Gewesten gedecentraliseerde lokaal en regionaal vervoer is er de afgelopen jaren ook bij de federale spoorwegen een positieve ontwikkeling te constateren (een kwart meer gebruik in de periode 1995-2004). De discussie en de daarin gebruikte argumenten zijn echter niet altijd even helder: de discussie wordt vertroebeld door het feit dat de cijfers en trends niet altijd eenduidig en waardevrij (kunnen) worden gebruikt. Daarnaast is er in Nederland niet altijd een duidelijk beeld van de beleidsdoelstellingen in Vlaanderen.

“Gratis en goedkoper OV” staat ook in Nederland al enige tijd in de belangstelling. De oudstaatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, Dr. M. van Hulten, is één van de personen die zich hard maakt om dit onderwerp op de agenda te krijgen. Het door hem samengestelde dossier bevat een veelheid aan informatie, feiten, interpretaties en meningen, ook over de ontwikkelingen in Vlaanderen. [*Dr. M. Van Hulten, Informatiepakket ‘voor de gebruiker gratis’ Openbaar Vervoer*]. Daarnaast heeft de Vaste Commissie voor Verkeer en Vervoer aan de Minister gevraagd om een kabinetsreactie op de initiatiefnota “*Gratis*” openbaar vervoer van het Tweede Kamerlid Dijkema van de PvdA [2005-2006, 30 368, nr.1 d.d. 15 november 2005]. Deze initiatiefnota bevat een aantal voorstellen, waaronder ‘gratis’ openbaar vervoer voor vijf doelgroepen in Nederland. De onderbouwing van die voorstellen gebeurt mede op basis van de door de PvdA en Van Hulten geconstateerde ontwikkelingen in Vlaanderen.

Het dossier van Van Hulten en de initiatiefnota van Dijkema waren voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aanleiding om een objectief en feitelijk onderzoek te laten verrichten naar de ontwikkelingen op het gebied van de mobiliteit in Vlaanderen en deze ontwikkelingen af te zetten tegen Nederland [*Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Benchmark ov Vlaanderen*]. Dat onderzoek, dat een analyse van cijfers, trends en ontwikkelingen geeft,

vormde onderdeel voor de kabinetsreactie op de initiatiefnota die op 17 mei 2006 naar de Tweede Kamer is gestuurd [*Minister van Verkeer en Waterstaat, Kabinetsreactie op initiatiefnota 'Gratis' openbaar vervoer*]. In deze reactie is ingegaan op de initiatiefnota van Dijkema en wordt voorgesteld om verder te kijken naar het verband tussen ov, autogebruik en met name stedelijke bereikbaarheid en files. Om hieraan invulling te geven is in de zomer 2006 een uitvraag gedaan richting de decentrale overheden, NS en de stads- en streekvervoerders om te bezien waar het zinvol is innovatieve experimenten te doen met 'gratis' of goedkoop ov [*Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Uitvraag trajecten voor innovatieve experimenten met 'gratis' of goedkoop ov*]. De bedoeling is een eerste tranche van experimenten dit najaar nog te starten.

In dit paper is in een notendop de vergelijking tussen Vlaanderen en Nederland beschreven (paragraaf 2). Vervolgens is ingegaan op de kabinetsreactie (paragraaf 3). Tot slot is in de beschouwing (paragraaf 4) een antwoord gezocht op vragen die de ontwikkelingen in Vlaanderen en Nederland en de vergelijking daartussen oproepen.

2 Benchmark ov Vlaanderen¹

Hoewel de inwoners dezelfde taal spreken, zijn Vlaanderen en Nederland niet hetzelfde. Er moet bij de beschouwing van de gepresenteerde cijfers en ontwikkelingen rekening gehouden worden met het verschil in kader waarin het openbaar vervoer in Nederland en Vlaanderen opereert. Een heel belangrijk verschil zit in de ruimtelijke ordening. Vlaanderen kent slechts twee grote steden (Antwerpen en Gent), een beperkt aantal regionale steden (Brugge, Leuven, Hasselt, etc.) en daarnaast kleine steden cq dorpen en buitengebied. Ook kent Vlaanderen veel meer lintbebouwing dan Nederland. Naast verschillen op het gebied van ruimtelijke ordening zijn er ook op sociaal-economisch gebied, fiscaal gebied en in de arbeidsmarkt duidelijke verschillen. Zo is bijvoorbeeld de auto-aanschaf en het autobezit in Vlaanderen fiscaal een stuk gunstiger dan in Nederland.

2.1 Speelveld en doelstellingen

Het opdrachtgeverschap voor het stads- en streekvervoer ligt bij het Vlaams Gewest. Er is één stads- en streekvervoerder: De Lijn.² In Nederland is de bevoegdheid over het stads- en streekvervoer gedecentraliseerd naar de decentrale overheden (provincies en Wgr⁺-gebieden) en zijn er meerdere vervoerbedrijven actief. Voor het spoor is de verdeling van bevoegdheden ongeveer gelijk, zij het dat het beheer van de infrastructuur in België pas in 2005 enigszins los is komen te staan van het vervoerbedrijf.

Niet alleen wat betreft de organisatie, ook wat betreft de beleidsdoelstellingen ten aanzien van mobiliteit verschillen Vlaanderen en Nederland van elkaar. Vlaanderen heeft een vijftal hoofddoelstellingen geformuleerd: bereikbaarheid waarborgen, iedereen de mogelijkheid bieden om zich te verplaatsen, verkeersveiligheid vergroten, verkeersleefbaarheid verbeteren en milieuduurzaamheid vergroten. In Nederland zijn de kernpunten zoals geformuleerd in de Nota Mobiliteit: betrouwbare, voorspelbare en acceptabele reistijd van deur-tot-deur, verhogen verkeersveiligheid, en faciliteren ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Wat echter interessanter is dan een vergelijking tussen de beleidsdoelstellingen is de visie op het openbaar vervoer en de wijze waarop de doelmatigheid en efficiëntie van het openbaar

¹ Deze paragraaf is gebaseerd op het onderzoeksrapport 'Benchmark ov Vlaanderen' [*TransTec adviseurs in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat/Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2006*].

² De Lijn rijdt op dit moment 51% van het busvervoer zelf en heeft 49% uitbesteed aan onderaannemers.

vervoer beoordeeld wordt. Zowel in Nederland als in Vlaanderen is de visie op openbaar vervoer breder dan alleen vanuit het verkeer en vervoer, zij het dat de indruk bestaat dat deze visie in Vlaanderen inmiddels in de praktijk sterker zijn uitwerking heeft gekregen dan in Nederland. Openbaar vervoer heeft een belangrijke rol in het sociaal verkeer. Wat betreft het beoordelen van de doelmatigheid en efficiëntie van het ov bestond in Nederland tot de invoering van de Brede Doel Uitkering (BDU) de neiging om effectiviteit af te meten aan de kosten en kostendekkingsgraad. Nu hebben de decentrale overheden (do's) meer vrijheid. Dat heeft geleid tot een minder sterke sturing op kostendekkingsgraad, en meer op kosteneffectiviteit ('wat willen we met het ov bereiken binnen het beschikbaar budget?'). Kostendekkingsgraad als sturingmechanisme is echter nog steeds wel een belangrijke factor voor do's. In Vlaanderen hebben de beleidsmakers de afgelopen jaren de keus gemaakt te beoordelen op met name aanbod volgens normen van de basismobiliteit en daarnaast op gemiddelde bezetting- en gebruiksgraden en niet aan de hand van een puur financieel gegeven als de kostendekkingsgraad.

2.2 Ontwikkelingen en trends

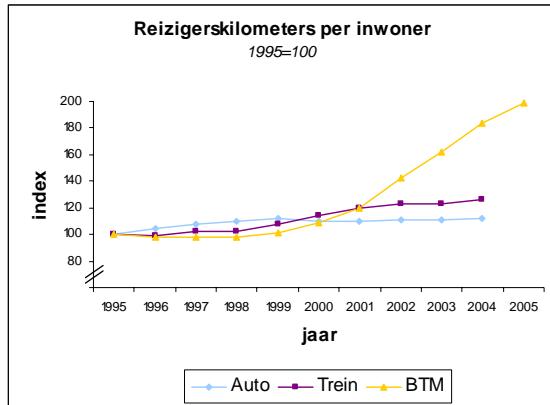
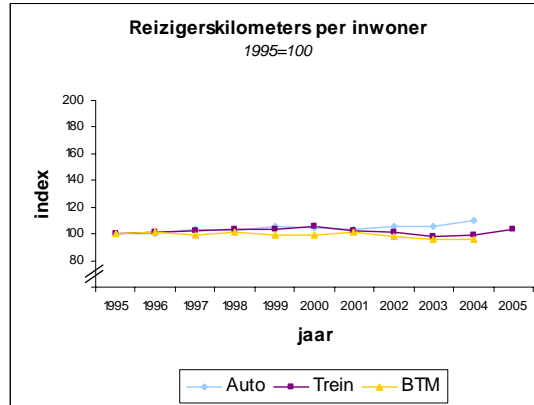
De groei in Vlaanderen werd veroorzaakt door een combinatie van factoren die vallen samen te vatten onder de noemers: eenduidig beleid, consequentie uitvoering (o.a. investeren in aanbod en tariefsverlagingen) en consequente communicatie. Door een wettelijke regeling - het Decreet op de Basismobiliteit- steeg het aanbod fors (61% meer voertuigkilometers over de periode 1995 - 2004). Dit in tegenstelling tot Nederland waar het aanbod de laatste jaren redelijk stabiel was. Uitgedrukt in voertuigkilometers per inwoner, lag in 2004 het aanbod stads- en streekvervoer in Vlaanderen op ongeveer hetzelfde niveau als in Nederland. In Vlaanderen wordt een minimumaanbod stads- en streekvervoer via Vlaamse wetgeving (afdwingbaar) gegarandeerd, in Nederland wordt dit eventueel via Programma's van Eisen van decentrale overheden geregeld. Ondanks het ontbreken van een wettelijke verplichting voldoet het Nederlandse aanbod stads- en streekvervoer overigens in de praktijk grotendeels aan de Vlaamse normen voor basismobiliteit.

Naast het vergroten van het aanbod zorgde de Vlaamse overheid ervoor dat de tarieven laag bleven. Sterker nog, als gevolg van allerlei cofinancieringen door ofwel het Vlaams Gewest zelf ofwel derden (lokale overheden, bedrijven, etc.) zijn de tarieven voor veel mensen nog

verder verlaagd. Grote groepen reizigers reizen gratis of tegen zeer gereduceerd tarief met De Lijn. De doelstellingen die de derdebetalers hebben voor deelname aan het derdebetalersysteem zijn divers, maar over het algemeen zijn ze breder dan het beleidsterrein van verkeer en vervoer alleen. Het feit of de doelstellingen worden behaald bleek echter niet eenduidig vast te stellen. De voor dit onderzoek benaderde derdebetalers hebben de indruk van wel, maar kunnen dit niet met gegevens onderbouwen.

Meer aanbod en een lage prijs bleken voor velen een stimulans om het stads- en streekvervoer te gebruiken: het gebruik is de laatste jaren verdubbeld. Waar deze groei vandaan komt is niet bekend (bijv. nieuwe vraag, overstappende automobilisten, etc). De Lijn heeft op dit aspect – “welk vervoermiddel gebruikte u voorheen?”- wel deelonderzoeken verricht (o.a. onder abonnees met een jongerenabonnement (de zgn. Buzzy Pazz) en onder mensen die hun nummerplaat hebben ingeleverd en in ruil daarvoor een busabonnement kregen), maar volgens De Lijn en het Vlaams Gewest zijn er onvoldoende onderzoeksresultaten beschikbaar om een algemeen beeld over de herkomst van de groei te vormen.

Naast groei van het ov-gebruik is er sinds 2000 een vertraging van de groei van het autogebruik in Vlaanderen te constateren. Een causaal verband tussen die afnemende groei van het autogebruik enerzijds en het betere ov-aanbod en groei van het ov-gebruik anderzijds is niet zonder meer te leggen, maar feit is wel dat het autogebruik de laatste vijf jaar minder is gegroeid dan in de vijf jaar daarvoor. Sterker nog, het aantal reizigerskilometers per inwoner afgelegd met de auto is de laatste vijf jaar niet verder gestegen, terwijl dit in Nederland wel het geval is. In onderstaande grafieken is de ontwikkeling in afgelegde reizigerskilometers per inwoner in Vlaanderen en in Nederland voor auto, trein en btm (bus, tram, metro) weergegeven.

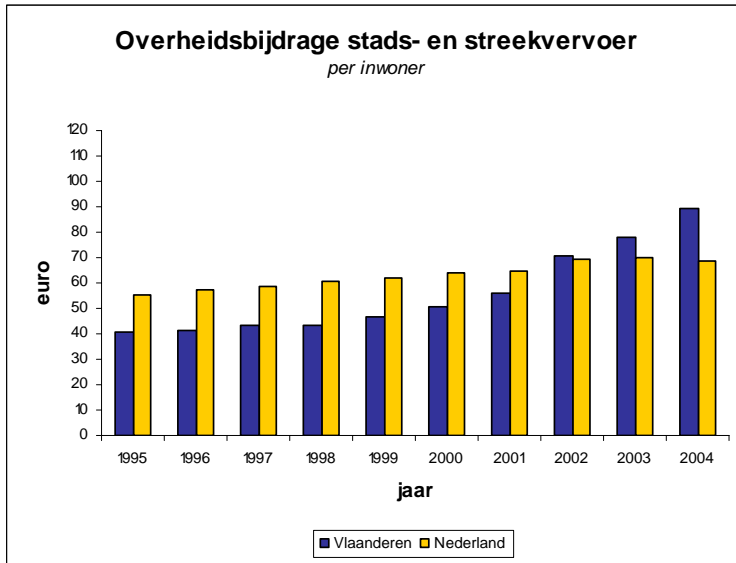
Vlaanderen*Nederland*

Het gehele openbaar vervoer wordt zowel in Nederland als in Vlaanderen de laatste jaren steeds positiever beoordeeld door de reizigers. De resultaten van de onderzoeken in Vlaanderen en Nederland zijn op dit punt onderling echter niet goed vergelijkbaar. De toegankelijkheid van het ov (materieel, halten) zal in de komende jaren zowel in Vlaanderen als in Nederland verder toenemen.

De eventuele vooruitgang op andere doelstellingen dan die ten aanzien van het verkeer en vervoer zijn (nog) moeilijk aantoonbaar. Of er vooruitgang op is geboekt, is op dit moment meer een globale indruk cq. beleving dan dat het cijfermatig kan worden onderbouwd.

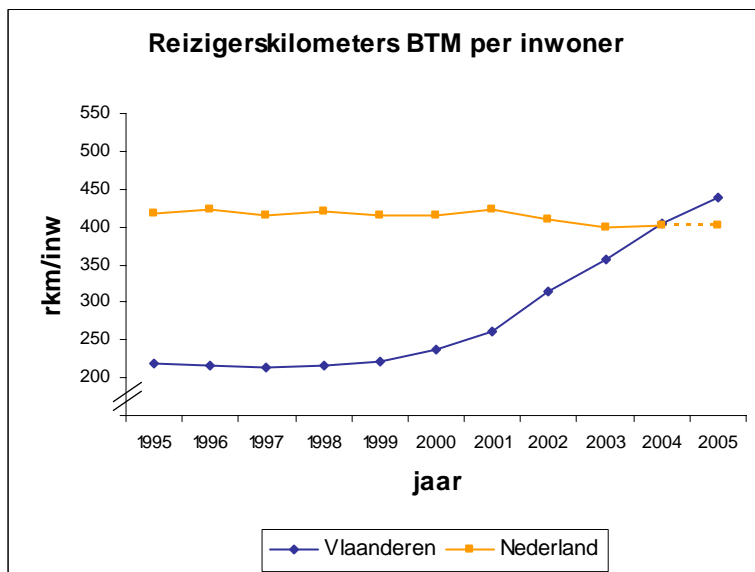
2.3 Het prijskaartje

Het beleid van het Vlaams Gewest heeft natuurlijk zijn prijskaartje. In Vlaanderen werd in 2004 door het Vlaams Gewest -na correctie voor inflatie- 86% meer geld uitgegeven aan het stads- en streekvervoer dan in 1995. De kostendekkingsgraad daalde navenant: van bijna 32% in 1995 tot ruim 19% in 2004. Per inwoner wordt in 2004 door de Vlaamse overheid ca. 30% meer uitgegeven aan het stads- en streekvervoer dan door de Nederlandse overheid, in 1995 gaf Nederland juist meer uit (zie onderstaande grafiek). Die verandering is ook niet verwonderlijk gezien de beleidskeuzes die in Vlaanderen zijn gemaakt (uitbreiding aanbod, veel groepen gratis of goedkoper ov).

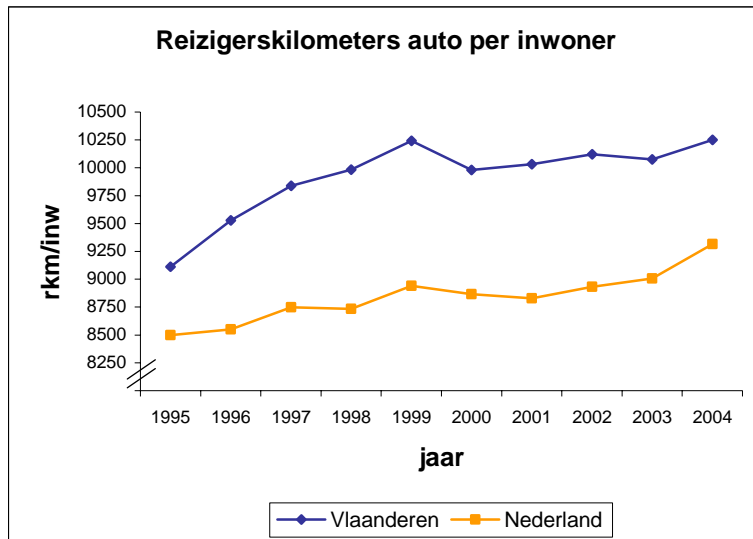


2.4 Achterstand ingehaald

Het succes van Vlaanderen wat betreft de groei van het ov-gebruik is enigszins te relativiseren indien we de vergelijking trekken met Nederland. Het blijkt dat Vlaanderen 10 jaar geleden een veel lager ov-aanbod en ov-gebruik had dan Nederland. Door de grote inhaalslag die Vlaanderen heeft gemaakt, ligt zowel het aanbod als het gebruik per inwoner in Vlaanderen en Nederland op ongeveer hetzelfde niveau. In Nederland is echter geen groei in het gebruik te zien, in Vlaanderen wel. In onderstaande grafiek is de ontwikkeling van het absoluut aantal afgelegde reizigerkilometers per bus, tram en metro in Vlaanderen en Nederland met elkaar vergeleken.



Ook de rem op de groei van het autogebruik in Vlaanderen moet worden gezien in de context van een (nog steeds) hoger autogebruik in Vlaanderen dan in Nederland (zie grafiek).



2.5 Het succes nader beschouwd

Interessant is dat in Vlaanderen de groei van het autogebruik afremt en dat er, ook nu de meeste maatregelen zijn ingevoerd, nog steeds groei van het ov-gebruik wordt gerealiseerd. Van belang is dan ook te blijven volgen of deze groei zich de komende jaren blijft voortzetten en daarmee de achterstand die Vlaanderen had op Nederland in het ov-gebruik in een daadwerkelijke voorsprong wordt omgezet. En als dat zo is, moet ook de belangrijkste vraag worden beantwoord: hoe komt dat dan, wat zijn de succesfactoren? Dat lijkt op dit moment een combinatie van:

- een helder en eenduidig beleid op alle overheidsniveaus;
- consequente uitvoering van dit beleid en gerichte, uitgebreide marketing daarvan en communicatie daarover;
- sterke vergroting van het aanbod;
- lage tarieven en voor grote groepen daarop nog extra kortingen, onder meer betaald door werkgevers en gemeenten;
- hoge mate van overheidsbijdrage.

Bovenstaande factoren hebben er samen voor gezorgd dat er *schwung* zit in het openbaar vervoer in Vlaanderen, die een uitstraling heeft op het totale mobiliteitsdebat en aanpalende beleidsterreinen. Aan het kabinet en de Tweede Kamer de uitdaging om een dergelijke beweging ook in Nederland in gang te zetten. Dat kunnen zij natuurlijk niet alleen, maar dient te gebeuren in samenwerking met de gehele sector. Een eerste aanzet daartoe is nu gezet met de kabinetsreactie op de initiatiefnota van Dijkema en het vervolgtraject dat daaraan gekoppeld is. Die twee zaken zijn het onderwerp van de volgende paragraaf.

3 Experimenten met gratis ov

3.1 Kabinetsreactie

De initiatiefnota van het Tweede Kamerlid Dijksma stelt voor om:

- Openbaar vervoer als serieus alternatief voor het woon-werkverkeer te bevorderen door op de belangrijkste fileknelpunten “gratis” openbaar vervoer aan te bieden aan de forensen die overstappen van de auto naar het openbaar vervoer;
- “Gratis” openbaar vervoer in te voeren voor de volgende doelgroepen:
 - 65-plussers
 - gehandicapten
 - MBO-scholieren van 16/17 jaar
 - Werkzoekenden

De Minister heeft naar aanleiding van deze initiatiefnota op verzoek van de Vaste Commissie voor Verkeer en Vervoer een Kabinetsreactie geschreven. Dit mede namens de Minister van SZW en de Staatssecretarissen van OCW en VWS. Een belangrijke basis voor de kabinetsreactie was de ‘Benchmark ov Vlaanderen’.

Allereerst wordt in de kabinetsreactie ingegaan op “gratis ov” als alternatief voor de forens.

Initiatief zal worden genomen om “tijdelijk” gratis of goedkoop ov aan te bieden voor forensen op enkele belangrijke fileknelpunten, dit los van acties bij groot onderhoud.

Financiering zal plaatsvinden door bedrijfsleven en overheden. De experimenten dienen twee doelen:

- laten zien dat ov een volwaardig alternatief kan zijn voor forensen op filegevoelige trajecten; forensen dienen op een eenvoudige wijze kennis te maken met het ov en later een bewuste keuze te maken voor auto en/of ov;
- in de praktijk nagaan in hoeverre het ov er in de spits daadwerkelijk voor kan zorgen dat de “stad” beter bereikbaar is en dat de top van de files wordt afgezwakt.

Daar een keuze voor het openbaar vervoer vaak wordt genomen bij verandering in de leefsituatie van mobilisten zal in samenspraak met decentrale overheden, vervoerders en werkgevers gezocht worden naar mogelijkheden om deze groep mensen gericht op het juiste moment te benaderen.

Het aanbieden van gratis ov aan bepaalde bevolkingsgroepen ziet de Minister niet als een overheidstaak. Verbetering van de toegankelijkheid is wel een beleidskeuze geweest. Ook met betrekking tot het bieden van gratis ov aan MBO-ers en werkzoekenden huldigt de minister het standpunt dat dit geen zaak is voor de overheid en in principe ook niet noodzakelijk is. De Minister zal wel aandacht vragen bij de betrokken instanties voor de wijze waarop derdebetalers die in meerdere concessies gratis ov willen inkopen hun vervoervraag kunnen neerleggen.

3.2 Discussie Tweede Kamer

Tijdens het Algemeen Overleg (AO) dat plaatsvond op 28 juni 2006 heeft de Minister duidelijk gemaakt dat zij geen voorstander is van het voeren van inkomenspolitiek door groepen reizigers gratis ov aan te bieden. Verder dan hetgeen zij in de kabinetsreactie had aangegeven wilde zij niet gaan. Dit impliceert dat experimenten met gratis ov gesteund zullen worden doch dat de gelden hiervoor via derdebetalers-regelingen gevonden dienen te worden. Ook was de Minister bereid initiatieven te nemen om experimenten bij filegevoelige corridors te stimuleren.

Om dit te bereiken kondigde de Minister aan dat zij een uitvraag zou doen bij decentrale overheden en vervoerders om te komen met innovatieve experimenten met “gratis” of goedkoop openbaar vervoer.

3.3 Uitvraag experimenten

In paragraaf 3.1 staat verwoord wat het doel is van de experimenten. Het Rijk is bereid budget beschikbaar te stellen voor experimenten mits er sprake is van co-financiering. Op verzoek van de Kamer wordt specifiek aandacht gevraagd voor derdebetaling en innovatie. Bij deze uitvraag gaat het om experimenten in het kader van structurele fileknelpunten. De experimenten moeten zicht geven op keuzemotieven van de forens, de effecten op de weg, de potentiële ov-markt en de bereidheid van het bedrijfsleven om mee te werken en mee te betalen. Uitgaande van een goede voorbereiding dienen de experimenten van beperkte duur te zijn, maar wel met een aantrekkelijk vervolgaanbod voor de “nieuwe” ov-reizigers. Gerichtte marktbenadering van de individuele forens wordt als belangrijke succesfactor gezien.

Criteria bij de selectie van de experimenten zijn onder meer:

- de urgentie van het fileknelpunt;
- de te verwachten effecten in termen van opname capaciteit steden en afvlakking van de top van de files;
- derdebetaling door diverse actoren;
- de mate waarin er sprake is van innovatie.

Randvoorwaarden hierbij zijn onder meer:

- inzicht in de H/B-matrix van de individuele forensen;
- het ov moet op korte termijn een aantrekkelijk alternatief worden voor de forens;
- de lopende vervoerconcessie moet ruimte bieden;
- er moet een vervolgaanbod zijn.

Naast de bovenstaande acties mogen er ook experimenten worden ingediend met de probeerkaart.

3.4 De eerste tranche

De aangeschreven partijen hebben tot 1 september de tijd gekregen om voorstellen in te dienen voor de eerste tranche van experimenten die direct daarna van start dient te gaan. Op het moment van schrijven van dit paper is nog niet bekend hoeveel en welke voorstellen zijn ingediend, maar de eerste geluiden en reacties duiden erop dat er interesse is om deel te nemen aan de experimenten, zowel bij vervoerbedrijven als bij decentrale overheden.

4 Beschouwing

Bovenstaande vergelijking tussen Vlaanderen en Nederland en de Nederlandse reactie op het Vlaamse vermeende succesmodel roept veel vragen op.

De eerste vraag die we ons kunnen stellen is: **“Is er in Vlaanderen qua aanbod en gebruik daarvan sprake van een succes?”**. Het antwoord op deze vraag is niet geheel eenduidig.

- **Ja**

Kijkend naar het aanbod en het gebruik daarvan is er zeker sprake van een succes. Alleen al tussen 2000 en 2005 is het gebruik van het ov bijna verdubbeld. Ook met betrekking tot de kwaliteit van het aanbod is er sprake van een aanzienlijke verbetering.

- **Ja maar**

In Vlaanderen steeg het aanbod, uitgedrukt in voertuigkilometers, in de afgelopen tien met ruim 60%. Kijkend naar het aanbod in Nederland is er in Vlaanderen vooral sprake van het inlopen van een achterstand.

- **Ja hoewel**

Het aanbod in Vlaanderen is erg aanbodgericht tot stand gekomen; dit leidt mogelijk tot inefficiëntie en overaanbod. Het in Vlaanderen veel gehanteerde begrip “basismobiliteit” los gelaten op de situatie in Nederland toont aan dat Nederland zeker voldoet aan de bij de basismobiliteit in Vlaanderen gestelde criteria.

De tweede vraag is: **“Is er ook financieel sprake van een succes?”**. Ook deze vraag is niet eenvoudig met ja of nee te beantwoorden.

- **Nee**

In Vlaanderen is de overheidsbijdrage aan het ov in tien jaar tijd gestegen van €238 mln naar €580 mln, oftewel twee en een half maal zoveel. In Nederland bedroeg de stijging in dezelfde periode 32%. In 2004 gaf Vlaanderen per inwoner ongeveer 30% meer uit aan stad-/streekvervoer dan de overheid in Nederland. De kostendekkingsgraad van het stad-/streekvervoer in Vlaanderen bedroeg in 2004 ruim 19%; in Nederland was er in hetzelfde jaar sprake van een kostendekkingsgraad van ruim 42%.

- **Ja maar**

Vlaanderen heeft bewust gekozen voor het ov. Dit betekent dat de politiek prioriteit heeft gesteld bij het ov en dat dit ook wat mag kosten! Elke overheids-euro kan maar één keer worden uitgegeven. Indien er voldoende dekking is en de beleidsdoelen gehaald worden dan is er dus sprake van een succes.

- **Ja, hoewel**

Er kleven risico's aan de keuze van Vlaanderen voor het ov. Met betrekking tot de hoge mate van overheidsbijdrage moet worden opgemerkt dat dit punt naast succesfactor ook een risico is. Het stad- en streekvervoer in Vlaanderen is sterk afhankelijk van de overheidsbijdrage, veel meer nog dan in Nederland. De reizigers (inclusief de derdebetalers) dragen beduidend minder bij aan de kosten van het ov. De bestendigheid van het succes is afhankelijk van de bereidheid van de overheid in dezelfde mate te blijven investeren in het stad- en streekvervoer. Dit is ook uitgesproken op een studiedag over mobiliteit van de Vlaamse liberalen in februari 2006 [*“Gratispolitiek bij De Lijn en NMBS werkt niet”, 18 februari 2006*].

Een derde vraag die gesteld kan worden is: **“Speelt marketing een belangrijke rol bij het succes in Vlaanderen?”**.

- **Ja**

Vlaanderen in casu De Lijn hecht veel waarde aan marketing. Men wil ook de occasionele- en de net-niet reiziger aansporen om gebruik te maken van De Lijn. De Lijn voert sinds haar oprichting in 1991 een eenduidig marketingbeleid. Dit komt op alle fronten van de marketingmix naar voren. Naamsbekendheid en imago zijn de pijlers van de marketing van De Lijn.

- **Ja**

Dankzij de monopolistische situatie van De Lijn, het enige ov-bedrijf in Vlaanderen voor stad- en streekvervoer, is er voldoende “kritische massa” (ruim zes miljoen mensen) om te investeren in marketing. In Nederland is er met betrekking tot dit punt sprake van een meer gecompliceerde situatie. Er zijn veel ov-bedrijven die in verschillende concessiegebieden reizen. Het enige bindende middel is de strippenkaart die op termijn vervangen wordt in de ov-chipkaart; het marketinginstrument bij uitstek (mits goed gebruikt!).

- **Ja hoewel**

De Lijn en de overheid in Vlaanderen benaderen het ov enigszins rigide. Daar waar in Nederland sprake is van “ketenbenadering”, waarbij het ov een belangrijke, maar zeker niet in elke situatie overheersende rol speelt, wordt in Vlaanderen veelal sec gekeken naar het ov.

Zowel in Vlaanderen als Nederland is er sprake van voldoende basisvoorziening. In Vlaanderen is de automobilititeit, uitgedrukt in aantal voertuigkilometers, gestabiliseerd de laatste jaren. In Nederland wordt thans bezien of er op congestiegevoelige corridors een modal-splitverschuiving te realiseren is van auto naar ov. De eerder genoemde uitvraag (zie paragraaf 3.3), is hiertoe een aanzet. De uitdaging bij deze experimenten zal zijn de lessen uit Vlaanderen op de juiste wijze te vertalen naar de Nederlandse situatie. Eén belangrijke les is ‘verkoop’ het ov, liefst als één systeem. In het boekje “Een gouden markt; waarom marketing van openbaar vervoer moet & loont” [ten Brink et al, 2006] staan veel voorbeelden van goede marketing. Indien de ov-sector de handen ineen weet te slaan en er in gezamenlijkheid in slaagt om het ov te promoten en te verkopen als een werkelijk én prettig alternatief voor andere vervoerwijzen -en dan met name de auto-, is er hoop. Hoop op een levendige sector die klanten weet te verleiden en die klanten aan zich weet te binden. Daarnaast is het goed als ‘partners’ in mobiliteit de handen in elkaar slaan. Werkgevers en decentrale overheden hebben veelal met betrekking tot mobiliteit dezelfde belangen, onder meer gericht op een goede bereikbaarheid. Breng de goede partijen bij elkaar en wellicht leiden dergelijke nieuwe vormen van samenwerking tot een verdere stimulans van het ov en minder congestie op filegevoelige corridors.

Referenties

- Brink, J. ten, Cohen, F., Fruianu, M & Mijling, A., *Een gouden markt; waarom marketing van openbaar vervoer moet & loont*, Den Haag, 2006
- Dijksma, S., *Initiatiefnota 'gratis' openbaar vervoer*, Den Haag, 15 november 2005, dossiernummer 2005-2006, 30368, nr.1
- Dijksma, S., *PvdA blij met experimenten gratis OV*, www.sharondijksma.nl, 18 mei 2006
- Hulten, M. van, *Informatiepakket 'Gratis' Openbaar Vervoer*, verzonden op 4 oktober 2005 aan de DG Personenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Minister van Verkeer en Waterstaat, *Kabinetsreactie op initiatiefnota 'Gratis' openbaar vervoer*, Den Haag, 17 mei 2006, kenmerk DGP/MDV/U.06.00878
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Uitvraag trajecten voor innovatieve experimenten met 'gratis' of goedkoop ov*, Den Haag, 7 juli 2006, kenmerk DGP/MDV/U.06.01487
- TransTec adviseurs i.o.v. Ministerie van Verkeer en Waterstaat/Adviesdienst Verkeer en Vervoer, *Benchmark ov Vlaanderen; beleid, cijfers trends, analyses en succesfactoren*, Amsterdam, 2006
- VRT teletekst, *"Gratispolitiek bij Lijn en NMBS werkt niet"*, 18 februari 2006