

## **Gratis openbaar vervoer**

*Miriam van Bree en Piet van der Linden*

**Het onderwerp 'gratis openbaar vervoer' is weer actueel sinds steeds meer politieke partijen pleiten voor de invoering ervan, al of niet beperkt tot bepaalde doelgroepen. Naar aanleiding van het artikel over verkiezingswensen in de vorige Ketting kwamen vragen binnen over het standpunt van de Fietzersbond in deze kwestie. In onderstaand verhaal een nadere toelichting op dat standpunt.**

In mei 2003 wijdde de Vogelvrije Fietser een artikel aan de ongerustheid van de Fietzersbond als het gaat om gratis openbaar vervoer [1]. Het artikel werd geschreven naar aanleiding van ideeën van plaatselijke politici in enkele gemeenten. Maar al veel eerder was er in Nederland heel gericht 'gratis' openbaar vervoer ingevoerd: namelijk voor studenten. In 1991 kregen die allemaal verplicht een OV-studentenkaart, waarmee ze (toen nog onbeperkt) gratis met bus en trein konden reizen. Sinds de introductie van de OV-studentenkaart gingen studenten aantoonbaar minder fietsen en werd het aandeel verplaatsingen van studenten met het openbaar vervoer twee keer zo groot. In 1995 legden studenten ongeveer 360 miljoen fietskilometers minder af dan in 1990, een verlaging van maar liefst 35 procent! Die overstap van fiets naar OV zie je op de korte afstanden, bij het stedelijk vervoer. Bij de langere afstanden is het OV juist geen concurrent van de fiets, maar vormen ze samen een prima combinatie.

### **Gewenst en ongewenst overstappen**

Bij de discussies die nu spelen, gaat het altijd om stedelijk vervoer en is het risico op overstappen levensgroot. En dan gaat het niet over een gewenste overstap van auto naar OV maar een ongewenste van fiets naar OV. Een recent voorbeeld is Apeldoorn dat een paar jaar geleden het Pluskaartje invoerde, waarmee je voor een euro heen en terug naar het centrum kunt reizen.

Gebleken is dat het veel meer mensen van de fiets dan uit de auto heeft gehaald.

De meeste mensen die de auto nemen kiezen, zelfs als ze regelmatig in de file moeten staan, niet voor het OV omdat de reis dan te lang duurt of omdat het OV niet vaak genoeg rijdt of niet flexibel genoeg is. Het is meestal geen kwestie van een te hoge prijs. Het gratis maken van het OV neemt deze problemen niet weg. Investeren in de kwaliteit komt dus meer tegemoet aan de klantenwensen dan geld uitgeven aan het gratis maken van het OV.

Dit najaar is in Tilburg een proef begonnen waarbij alle Tilburgse 55-plussers gratis met de stadsbus mee mogen. Dat zal niet alleen leiden tot minder fietsgebruik bij deze bevolkingsgroep maar ook tot meer bewegingsarmoede. Het is overigens niet alleen de Fietzersbond die wil dat mensen kiezen voor de fiets; ook de overheid wil dat mensen meer bewegen. Het overheidsbeleid op het gebied van verkeer en vervoer zou daar rekening mee moeten houden, maar tot nu toe is 'meer bewegen' niet vaak genoemd als argument in de discussie over gratis stedelijk OV.

### **Sociale uitsluiting voorkomen**

Ook voor mensen met weinig geld moet het mogelijk zijn om zonder auto deel te nemen aan de maatschappij. Boodschappen doen, naar je werk of naar school gaan of een bezoekje brengen aan vrienden: dat is een recht van iedereen. Veel van die korte ritten gebeuren op de fiets.

Boodschappen moet iedereen dus kunnen doen, maar als overheid kun je je afvragen of je het via gratis OV moet stimuleren dat iemand aan de andere kant van de stad gaat winkelen als het ook om de hoek kan.

Natuurlijk zijn er mensen die niet kunnen fietsen en niet altijd een auto hebben. Gehandicapten hebben nu via de Wet Voorzieningen Gehandicapten (en vanaf 1 januari via de Wet Maatschappelijke Ondersteuning) recht op ondersteuning bij vervoer. Lang niet voor alle gehandicapten is gratis OV de beste oplossing. Denk alleen al aan het enkele uren vooraf moeten bellen voordat je als rolstoeler met de trein kunt. Dan hebben we het nog niet eens over

hoe je van je huis bij het station komt. Van maatwerk naar collectief gratis OV is voor deze groep dus niet de oplossing om sociale uitsluiting te voorkomen.

65-plussers zijn een enorm groeiende groep. Het overgrote deel van de ouderen heeft geen financiële belemmering om te reizen. OV-bedrijven spelen nu al in op deze doelgroep met speciale tarieven. Voorbeelden zijn de roze strippenkaart met 35 procent korting en de keuzedagen voor 60-plussers met een NS-voordeelurenkaart, waarop ze voor 2 euro na 9.00 uur een dag lang onbepert mogen reizen. Een klein deel van de ouderen heeft echt weinig geld. Die kleine groep heeft baat bij goedkoop of gratis vervoer. Efficiënter en veel goedkoper is het dan om die groep 'arme' ouderen een gratis abonnement te geven. Zeker bij de komende invoering van de OV-chipkaart kan dat heel eenvoudig en ook nog eens zonder dat dat zichtbaar is voor anderen.

### **Gratis OV in België**

Vaak verwijzen politici naar België, naar het oprukkende gratis OV sinds de invoering ervan in de stad Hasselt. Daar zitten de bussen tegenwoordig inderdaad een stuk voller dan voorheen, waarbij 16 procent van de passagiers afkomstig is uit de auto. Andere passagiers fietsten eerder en een deel nam al de bus maar doet dat tegenwoordig wat vaker. In Hasselt was vóór invoering van de gratis bus de bijdrage van de kaartverkoop in de totale kosten van het busvervoer ongeveer 10 procent. Daarvoor moest dus een vorm van compensatie worden gevonden. In Nederland ligt de gemiddelde kostendekking rond de 40 procent. Gratis OV in Nederland valt dus een stuk duurder uit dan in België.

Bovendien kan je een euro maar een keer uitgeven. En dus kan een gemeente die beter investeren in fietsvoorzieningen waar (nieuwe) fietsers jarenlang plezier aan beleven dan elk jaar weer veel bijdragen aan gratis openbaar vervoer. Zo kost de 55-plussersproef de gemeente Tilburg op jaarbasis maar liefst 600.000 euro.

### **Waarom wel een gratis stalling?**

De financiële argumenten gaan op het eerste gezicht ook op voor gratis stallen. Het kost de overheid alleen aanzienlijk minder en er worden veel meer mensen mee bereikt. Het bedrag dat per fietsende reiziger aan gratis bewaakt stallen wordt uitgegeven is minder dan een derde van het bedrag dat nu al besteed wordt per betalende buspassagier. Maar het belangrijkste argument vóór 'gratis bewaakt stallen' en tegen 'gratis stads-OV' is dat veel fietsen altijd goed is voor de burger (meer lichaamsbeweging) én voor de gemeente (minder luchtverontreiniging, lawaai en ruimtebeslag) en dat volle stadsbussen dat niet zijn als dat komt door 'ex-fietsers' en niet of nauwelijks door 'ex-automobilisten'.

### **Wat de Fietsersbond wil**

De Fietsersbond ziet liever een samenhangend pakket van maatregelen om de stad leefbaar te houden en mensen het mogelijk te maken deel te nemen aan de samenleving door:

- het fietsen te stimuleren met goede fietsvoorzieningen, voldoende (gratis) parkeerplaatsen voor de fiets en bestrijding van fietsdiefstal;
- autoremmele maatregelen, zoals een hoog parkeertarief en een langere rijtijd voor de auto ten opzichte van fiets en bus;
- kwaliteitsverbeteringen bij het OV;
- gericht beleid op specifieke, goed afgebakende doelgroepen die vervoer moeilijk kunnen betalen.

### **Noot**

[1] Vogelvrije Fietser 28/3 (mei-juni 2003), pag. 26-27. Het artikel is ook terug te vinden in het VVF-archief op [www.fietsersbond.nl](http://www.fietsersbond.nl).

Bron: Fietsersbond, Ketting nr 184, december 2006, pag. 10-11.