
Vergaderjaar 2005–2006

30 368

«Gratis» openbaar vervoer

Nr. 1

BRIEF VAN HET LID DIJKSMA

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 november 2005

Hierbij bied ik u de *Initiatiefnota* «gratis» openbaar vervoer aan. De beslispunten zijn opgenomen in de paragraaf «Voorstellen», de financiële gevolgen in de paragraaf «Kostenraming experimenten gratis openbaar vervoer».

Dijkma

Inleiding

Tallozen, veelal ouderen en scholieren, zijn afhankelijk van het stads- en streekvervoer om zich te verplaatsen. Vooral mensen die buiten de Randstad wonen zijn de dupe van bezuinigingen van het kabinet Balkenende op het openbaar vervoer. Steeds meer buslijnen verdwijnen, het aantal bussen per lijn neemt af en de tarieven blijven stijgen. Dat is pijnlijk, want vaak hebben de gebruikers van het openbaar vervoer geen alternatief. De PvdA is zich hiervan bewust en vindt dan ook dat het openbaar vervoer de aandacht moet krijgen die het verdient. Het openbaar vervoer zou de ruggengraat van mobiliteit moeten zijn.

In deze nota doe ik voorstellen om op korte termijn, in het lokale en regionale personenvervoer per bus, tram en metro, «gratis»¹ openbaar vervoer aan te bieden (binnen nader te noemen beperkingen) aan ouderen (vanaf 65 jaar), gehandicapten, Mbo-scholieren van 16 tot en met 17 jaar en werklozen. Tot slot pleit ik ervoor om «gratis» openbaar vervoer (GOV) als serieus alternatief voor het woon-werkverkeer te bevorderen door op een aantal belangrijke verkeersknelpunten «gratis» openbaar vervoer aan forenzen aan te bieden. Met «gratis» openbaar vervoer wordt in deze initiatiefnota de bus, tram, en metro bedoeld. De trein valt buiten deze definitie.

De motivering voor deze voorstellen berust naast sociaal-maatschappelijke overwegingen ook op verkeersoverwegingen. Immers, de vermindering van de congestie op wegen en parkeerterreinen zal een gunstig neveneffect zijn van het deels «gratis» maken van het openbare personenvervoer. Wie namelijk gebruik maakt van het openbaar vervoer kan per definitie niet tegelijkertijd gebruik maken van een auto en draagt dus bij aan vermindering van de automobilititeit. Dit betekent dat ook al diegenen die om welke reden dan ook willen blijven gebruikmaken van een auto, meer ruimte op de weg krijgen en daardoor indirect mede profiteren van het gebruikmaken van «gratis» openbaar vervoer door andere verkeersdeelnemers. Als de doelstelling van «gratis» OV significant minder autoverkeer is, moet het beleid van «gratis» OV wel worden voorzien van flankerend beleid dat gericht is op het bevorderen van fietsen en lopen en het verminderen van het personenautoverkeer.

Verder is het van belang te beseffen dat een succesvolle invoering van «gratis» openbaar vervoer valt of staat met de kwaliteit en veiligheid van het vervoer. Zonder kwalitatief goed en veilig openbaar vervoer zal «gratis» openbaar vervoer niet de gewenste effecten sorteren. Verdere bezuinigingen op vooral het stads- en streekvervoer zullen de positieve effecten van gratis openbaar vervoer negatief beïnvloeden en zijn dan ook niet wenselijk. Bovendien is belangrijk dat «gratis» openbaar vervoer de continuïteit waarborgt.

Om ontvankelijk te zijn voor de positieve effecten van «gratis» openbaar vervoer is het van belang om deze nota niet door een «verkokerde bril» te lezen. Openbaar vervoer is meer dan bussen, trams en treinen. Openbaar vervoer maakt naast vervoersketens deel uit van economische- en maatschappelijke ketens. Daarbij hoort centraal te staan of het totaal van de keten winst maakt, en niet of de afzonderlijke vervoersketens winst maken. Dit vergt een totaal andere kijk op het openbaar vervoer. Openbaar vervoer verdient een integrale visie!

¹ De term «gratis» zal in deze nota tussen aanhalingstekens worden gezet, omdat openbaar vervoer natuurlijk nooit gratis kan zijn. Investerings- en arbeidskosten gelden. In Duitsland spreekt men dan ook van «nultarief», tarieven in het OV blijven bestaan, maar voor bepaalde categorieën van gebruikers wordt het tarief op «0» gesteld. Overigens wordt nu al circa 2/3 van de OV-kosten betaald uit de algemene middelen.

Voorstellen

Nederland heeft de afgelopen jaren succesvol kennisgemaakt met een aantal gemeentelijke en provinciale experimenten met «gratis» openbaar vervoer. Het is nu aan het Rijk om zich in te zetten voor «gratis» openbaar vervoer. Het is van belang te onderstrepen dat niet wordt gepleit voor het voor iedereen «gratis» maken van het OV. Dit is niet alleen onrealistisch, maar ook maatschappelijk ongewenst. Openbaar vervoer kost immers geld en heeft daarmee waarde. Door het «gratis» openbaar vervoer op te hangen aan het systeem van de OV-chipkaart wordt de waarde van het openbaar vervoer benadrukt. De specifieke doelgroepen waar het GOV voor bedoeld is, kunnen door middel van een chipkaarttegoed van het OV gebruikmaken. Het inzetten van het instrument GOV is dus alleen bedoeld voor specifieke doelgroepen met als doel realisatie van specifieke effecten op sociaal-maatschappelijk gebied, milieu en economie.

Ik doe hiertoe de volgende voorstellen:

1. Door de fikse bezuinigingen op het OV is het nodig de lokale vervoersautoriteiten meer armslag te bieden. Dit kan door beleidsvrijheid binnen de brede doeluitkeringen (BDU's) te bewerkstelligen in combinatie met een bundeling van alle middelen voor specifieke doelgroepen, waaronder zittend ziekenvervoer, WVG, leerlingenvervoer, etc. Los van de opvattingen over «gratis» openbaar zijn deze maatregelen van groot belang voor de toekomst van het openbaar vervoer in algemene zin. Met dit voorstel wordt, door het bundelen van een aantal specifieke uitkeringen, de financiële verantwoordelijkheid voor de planvorming van het verkeer- en vervoerbeleid verlegd naar decentrale overheden. Door deze verlegging kunnen de afwegingen voor het beleid worden gemaakt op het niveau waar problemen en kansen zich voordoen. Het zijn dus de vervoersregio's die bepalen welk vervoer er wordt ingezet, en waar en op welke trajecten GOV het beste tot zijn recht komt. Het doel van het voorstel is een effectievere inzet van middelen, een grotere acceptatie van het beleid, meer waardering voor prestaties van vervoerssystemen en het voorkomen van bureaucratie. Daarbij is het wel van belang dat wordt uitgesproken dat de BDU's ook daadwerkelijk voor «gratis» OV bestemd zijn. Tot slot moeten vervoerders de mogelijkheid hebben tariefvrijheid toe te passen, mits de introductie van de OV-chipkaart hier niet onder lijdt. Alleen met tariefvrijheid kan «gratis» OV realiteit worden.
2. Het Rijk neemt een financiële verantwoordelijkheid door de brede doeluitkeringen (BDU's) op te plussen met een innovatiefonds van 300 miljoen euro. Hiermee worden de bezuinigingen die het kabinet Balkenende aan het stads- en streekvervoer heeft opgelegd teruggedraaid. Dit is nodig om de vitaliteit van het OV op orde te houden. Voorwaarde is wel dat alleen die regio's die in staat zijn om met innovatieve plannen te komen waarmee de bussen, trams en metro's weer «vol» worden, aanspraak maken op een bijdrage. Uit het innovatiefonds worden dus onder andere experimenten met «gratis» openbaar vervoer betaald. Dit bedrag is gedekt in de beterbegroting van de PvdA.
3. Op de belangrijkste fileknelpunten in Nederland wordt het openbaar vervoer «gratis» aangeboden aan forenzen. Dit «gratis» openbaar vervoer is alleen bedoeld voor de forens die uit de auto in de bus stapt. Het bedrijfsleven betaalt hier aan mee. Bijvoorbeeld in de aanleg van transferia. Daar staat tegenover dat het bedrijfsleven een fiscale faciliteit kan ontvangen voor hun bijdrage. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de bestaande fiscale regelingen die eventueel kunnen worden aangepast. De bedoeling is dat werkgevers worden gestimuleerd hun werkgevers geen lease-auto, maar een OV-trajectkaart te geven. Het aanbieden van een OV-kaart moet voor een werkgever een

- financieel voordeel opleveren ten opzichte van het aanbieden van een lease-auto.
4. Het openbaar vervoer voor ouderen (vanaf 65 jaar) wordt op werkdagen vanaf 09.00 uur «gratis». Deze tijdsbeperking geldt niet op zonen feestdagen. Door het zonder betaling beschikbaar stellen van de huidige lege stoelen in de bus, tram, en metro aan 65-plussers wordt zonder extra kosten een sociaal-maatschappelijke winst geboekt. Zodoende wordt er geen lucht vervoerd maar reizigers. Er wordt vanuit gegaan dat er voldoende ongebruikte zitplaatsen in het OV overdag aanwezig zijn om deze verstrekking van «gratis» OV aan ouderen kostenneutraal te doen plaats vinden. Een budgetvoorziening is dan ook niet nodig.
 5. Het openbaar vervoer voor gehandicapten wordt «gratis». De gelden van de Wet Voorziening Gehandicapten (WVG-gelden) kunnen eventueel worden aangewend als financieringsbron voor «gratis» openbaar vervoer van gehandicapten. In het kader van de Wet Voorziening Gehandicapten hoeven zij dan minder een beroep te doen op een (duurdere) regiotaxi. De regiotaxi rijdt alleen op bestelling en kent een gemiddelde bezettingsgraad van 1.1 personen. Het is daarmee vrij prijzig voor de opdrachtgevers: ongeveer 3 euro per zone. Door WVG'rs die goed ter been zijn te verleiden om met het stadsvervoer of de streekbus te reizen is het mogelijk om geld te besparen op de inzet van taxibusjes. Het GOV is nadrukkelijk niet voor alle WVG'rs een geschikt alternatief. Het is dan ook helemaal niet de bedoeling de regiotaxi af te schaffen. Wel moeten de decentrale overheden de handelingsvrijheid krijgen om het WVG-vervoer zo efficiënt mogelijk in te richten. Daarbij zijn de kwaliteit en de toegankelijkheid van het vervoer de belangrijkste voorwaarden.
 6. Het openbaar vervoer voor Mbo-scholieren van 16 tot en met 17 jaar wordt gedurende schooltijden «gratis». Het «gratis» maken van het OV voor deze specifieke groep heeft te maken met de reisafstand. Mbo-scholieren moeten over het algemeen verder reizen om bij hun school te komen dan niet Mbo-scholieren. De groep 16–17 jarigen hebben gezien hun leeftijd nog geen recht op een OV-studentenkaart. Het «gratis» maken van het OV voor deze groep moet dan ook vooral gezien worden als een tegemoetkoming in de studiekosten voor ouders. Daarbij is het wel van belang om Mbo-scholieren, die op slechts geringe afstand van school wonen, te stimuleren de fiets niet voor de bus in te ruilen. Dit om onnodig gebruik van het OV tegen te gaan. De financiering om dit beleid mogelijk te maken komt enerzijds tot stand door beleidsvrijheid te creëren in de brede doeluitkeringen (BDU's). Anderzijds door het innovatiefonds van 300 miljoen euro.
 7. In het kader van het werkgelegenheidsbeleid wordt besloten aan iedereen die zich als werkzoekende meldt op een Centrum voor Werk en Inkomen (CWI), een 3-maandskaart voor «gratis» OV te geven, bijvoorbeeld voor een rayon van ongeveer 30 km rond de woonplaats. «gratis» reizen met het OV vergemakkelijkt het zoeken naar werk. Deze kaart hoeft alleen geldig te zijn na 09.00 uur. Deze kaart blijft de volle periode van drie maanden geldig, omdat er dan ook een prikkel van uitgaat snel werk te vinden terwijl het «gratis» reizen nog doorloopt. In overleg tussen de centra, de wethouders van Sociale Zaken en van Verkeerszaken, en de lokale/regionale OV-ondernemingen zal moeten worden besproken en afgesproken hoeveel zulke kaarten waard zijn voor het gestelde doel en hoeveel de gemeentes ervoor willen betalen uit de begroting van Sociale Zaken. Tegenover deze kosten staat vermindering van de WW-uitkeringen omdat ervan kan worden uitgegaan dat werklozen dan sneller werk vinden.

Ik zou graag deze uitgangspunten voor «gratis» openbaar vervoer met de andere Leden van de Tweede Kamer en met de minister van Verkeer en

Waterstaat bespreken. Resultaat van dit overleg zou kunnen zijn dat de Kamer de minister verzoekt vorm te geven aan het uitgangspunt dat openbaar vervoer voor vast te stellen categorieën van gebruikers op nader te bepalen plaatsen en/of tijden «gratis» beschikbaar komt.

Waarom «gratis» openbaar vervoer (GOV)

«Gratis is een sturend gegeven, dat herinnert aan 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. Gratis gaat hier over gratis openbaar vervoer dat je als mens mobiel maakt, ongeacht inkomen of mogelijkheden».

Steve Stevaert

«Gratis» openbaar vervoer op grote schaal is in tal van Europese landen en steden al werkelijkheid. Bestuurders en politici in landen als België en Ierland zien de voordelen en mogelijkheden van gratis openbaar vervoer in. De effecten van gratis openbaar vervoer zijn onder andere:

- Tegengaan van eenzaamheid en isolement van ouderen en gehandicapten (bij GOV 65-plussers/gehandicapten);
- Verruiming mogelijkheden op het vinden van werk voor werklozen (bij GOV werklozen);
- Positieve bijdrage aan tegengaan filevorming (bij GOV forenzen);
- Positief effect op economie (verbetering koopkracht);
- Beperking van de verkeers- en parkeeroverlast in de steden;
- Positieve bijdrage aan het tegengaan van luchtvervuiling;
- Herverdeling welvaart.

Waar «gratis» openbaar vervoer in België aantoonde dat meer mensen van het openbaar vervoer gebruikmaken, daalt het aantal OV-reizigers in Nederland. Op het Nederlandse platteland daalde de klandizie van het OV in de jaren 2001–2003 met 35 procent en in de stad met 10 procent. In België steeg het gebruik van de bus in die jaren met 35 procent.¹ In plaats van meer reizigers van OV gebruik te laten maken, een belangrijke doelstelling van de Wet Personenvervoer 2000, daalt het aantal OV-reizigers in Nederland nog steeds. De in de afgelopen jaren gerealiseerde groei van mobiliteit is in zijn geheel voor rekening gekomen van de auto. Het openbaar vervoer speelt, met 5% van alle verplaatsingen en 12% van de afgelegde kilometers, een relatief kleine rol in de totale mobiliteit.² Door de hoge benzineprijzen in 2005 is nu wel een toename van treinreizigers zichtbaar. Deze toename kan echter bij een daling van de benzineprijzen weer gemakkelijk verdwijnen.

Hoe meer mensen de auto laten staan en het openbaar vervoer gaan gebruiken, des te minder de filevorming en des te beter de luchtkwaliteit zal zijn. Dit kabinet slaagt er niet in de automobilist uit de auto te krijgen. Een makkelijke en relatief goedkope oplossing is het aanbieden van «gratis» openbaar vervoer aan forenzen op de belangrijkste fileknelpunten. Goedkoop in vergelijking met de ongeveer zeven miljard euro extra (d.w.z. boven de huidige begroting) die de minister van Verkeer en Waterstaat per jaar zou moeten uitgeven aan wegenbouw om het aantal meters weglengte per auto dat beschikbaar is voor wegverkeer, zelfs maar gelijk te houden. Daarmee is de huidige congestie nog niet opgelost, die zou alleen niet verder groeien.³ Dit bedrag staat in geen verhouding tot de kosten van het aanbieden van «gratis» openbaar vervoer.

Verder heeft «gratis» openbaar vervoer voor ouderen en werklozen vergaande gevolgen voor hun deelname aan het maatschappelijk verkeer. Voornamelijk ouderen die niet over een auto beschikken, of niet meer in

¹ Zie hiervoor: Michel van Hulten, «Gratis Openbaar vervoer: wie, wat, waar, wanneer, waarom? Wat kost het? Wat levert het op?»

² Sociaal en Cultureel Planbureau, «De sociale staat van Nederland 2005», september 2005.

³ Zie hiervoor: Michel van Hulten, «Gratis Openbaar vervoer, eerst voor gehandicapten en senioren en daarna voor iedereen, een politieke uitdaging», 2004.

staat zijn een auto te rijden, vereenzamen. Voor hen moet het openbaar vervoer niet alleen financieel toegankelijk zijn, maar ook fysiek. Vooral dit sociale motief is van wezenlijk belang in het pleidooi voor «gratis» openbaar vervoer.

Een belangrijk economisch argument om «gratis» openbaar vervoer aan te bieden is het feit dat het simpelweg doodzonde is om in de daluren lucht te vervoeren in plaats van passagiers. Waar bussen, trams en metro's buiten de spits leeg of half leeg rijden, kunnen zitplaatsen worden opgevuld. Zou het niet mooi zijn in plaats van lucht reizigers te vervoeren? Immers waar een bus/trein leeg rijdt zijn de financiële en milieukosten al gemaakt.

Uit onderzoek in Utrecht blijkt dat per bus gemiddeld 13,5 reizigers meerijden. Dit betekent dat tweederde van de stoelen leeg zijn. Het NS jaarverslag 2004 meldt dat gemiddeld per trein 430 stoelen meerijden, waarvan er slechts 122 gebruikt worden door een reiziger. Meer dan tweederde van de stoelen worden niet «verkocht». In 2004 is 49,5 miljard zitkilometer geproduceerd, waarvan 13 miljard is verkocht. Dit zijn dure zitplaatsen voor de Nederlandse belastingbetaler.

Het belang van «gratis»

Een veel gehoorde kritiek op het «gratis» aanbieden van openbaar vervoer is dat de vervoersprijs er niet toe doet. Reizigers zouden alleen afkomen op de kwaliteit van de geleverde OV-diensten. Met andere woorden als de kwaliteit van het OV verbetert, komen de klanten.

De experimenten met GOV in België en de provincie Zuid-Holland maken duidelijk dat de prijs er wel degelijk toe doet. Bij de proef met de «gratis» buslijnen in de Haagse regio gaf 67 procent van de nieuwe busreizigers aan dat zij nu de bus namen, omdat de bus gratis was geworden.¹

De prijs is dus wel degelijk een belangrijke afweging voor de reiziger. Dit wordt ook onderbouwd door een rapport van het consortium «Market Oriented Transport in Focus» (MOTIF)². Dit rapport geeft een goed inzicht in de factoren die een rol spelen bij reizigersvoorkeuren en hoe die vertaald zouden kunnen worden in eisen aan vervoerssystemen³. Ten aanzien van de vraagzijde is op basis van uitgebreid Europees onderzoek op het gebied van openbaar vervoer een set van 18 reizigersbehoeften afgeleid. Hiervan uitgaande is voor vijf Europese landen (Nederland, Frankrijk, Duitsland, Portugal en Spanje) bepaald welke reizigersbehoeften het belangrijkste zijn bij de keuze voor openbaar vervoer. Voor Nederland waren de uitkomsten als volgt: 1. prijs, 2. sociale veiligheid, en 3. punctualiteit en betrouwbaarheid.⁴ Des te meer reden om als overheid serieus werk te gaan maken van «gratis» openbaar vervoer.

De noodzaak van «gratis» openbaar vanuit mobiliteit- en milieuoverwegingen

Volgens Transport en Logistiek Nederland (TLN) en EVO lijdt de Nederlandse economie dit jaar 492 miljoen euro schade door files. Dit is 4 procent hoger dan in 2004⁵. De schade zou in 2005 nog hoger zijn uitgevallen zonder de spitsstroken. Een mogelijke oplossing om de economische schade van files te verminderen was nabij: de invoering van beprijzen in de vorm van rekeningrijden. Nu deze oplossing voorlopig van de baan is, moeten alle alternatieven die ook maar de geringste bijdrage kunnen leveren aan een daling van filevorming serieus worden genomen. Het nadeel van spitsstroken is de aanzuigende werking op het verkeer, met als gevolg dat de toch al slechte luchtkwaliteit in Nederland nog verder verslechtert. Zo heeft de Raad van State, in navolging van de eisen

¹ Monitoring gratis OV Zuid Holland, Tweede evaluatiemeeting, 29 april 2004.

² Samenstelling van het MOTIF-consortium: Leading partner: Transport und Technologie Consult Hannover GMBH (Dui). Overige partners: NEA (NL), Verenigd Streekvervoer Nederland (NL), Transportes, Inovacao e sistemas, A.C.E. (Por), Ingenieria y Economia del transporte S.A. (Sp), Via transetude (Fr).

³ Zie hiervoor: Rijkswaterstaat, Mobiliteitsmanagement International Deskresearch, juli 2004.

⁴ Mobiliteitsmanagement International deskresearch, ministerie van Verkeer & Waterstaat, juli 2004.

⁵ <http://www.tln.nl/searchnews.html?id=4700>.

die vanuit Brussel worden gesteld aan de kwaliteit van de leefomgeving, dit jaar meerdere bouwplannen geblokkeerd, waaronder de aanleg van extra spitsstroken.

Meer asfalt biedt dus geen soelaas. Waarom dan niet zoeken naar alternatieve methoden om de files in Nederland te beperken? De noodzaak hiertoe is groot. In de afgelopen decennia heeft mobiliteit een enorme vlucht genomen. Vooral het autobezit en gebruik zijn explosief gestegen: het aantal personenauto's is sinds de jaren zestig meer dan vertienvoudigd, van 600 000 naar ruim 6,5 miljoen exemplaren. Het aantal verreden kilometers steeg in dezelfde periode van nog geen 40 miljard naar ruim 225 miljard per jaar.¹ Wat de situatie op de wegen nog bedreigender maakt is dat alle voorspellingen erop duiden dat er nog geen eind is gekomen aan de groei van het autopark en van de automobiliteit. Binnen de komende vijftien à twintig jaar wordt algemeen verwacht dat die groei in elk geval in de orde van grootte zal liggen van 1 auto meer per 3 auto's die er nu al zijn. Dit kan geen enkel wegenbouwprogramma bijhouden om over de parkeerproblemen maar te zwijgen. Een tweede gevolg is dat die huishoudens die niet over een auto beschikken, al jarenlang ongeveer een kwart van alle huishoudens, nog meer geïsoleerd raken, wat maatschappelijk en economisch onaanvaardbaar is.

Het aanbieden van «gratis» openbaar vervoer op de belangrijkste fileknelpunten draagt bij aan een positief file-effect. GOV op drukke filetrajecten verleidt de automobilist uit de auto in bus, tram en metro te stappen. De proef in Zuid-Holland heeft dit aangetoond. Zo is het busgebruik op de gratis OV-lijnen verdrievoudigd en is de bezettingsgraad van het Transferium 't Schouw/A44 bij Leiden meer dan verdubbeld. 40 procent van de busreizigers ging voorheen met de auto naar het werk. Daarmee heeft het tariefexperiment geleid tot een reductie van ruim 400 auto's per dag tussen de Duin- en Bollenstreek en Den Haag.² De schaal van de proef was echter te beperkt om een daadwerkelijke filevermindering waar te nemen. Dit komt ofwel doordat deze automobilisten niet afkomstig waren van de A44/N44, ofwel doordat de vrijgekomen ruimte op de A44/N44 inmiddels wordt ingenomen door andere automobilisten.³ Het is dus van belang om «gratis» openbaar vervoer op grote schaal en voor langere tijd in te voeren. De Rijksoverheid is nu aan zet om invulling te geven aan een grootschalige introductie van GOV. Dit kunnen provincies en gemeenten niet op eigen houtje.

De noodzaak van «gratis» openbaar vervoer vanuit sociale overwegingen

Al in 2002 pleitte de Tweede Wereldassemblee van de Verenigde Naties voor betere beschikbaarheid van toegankelijk en betaalbaar vervoer voor ouderen. Eenzaamheid en isolement van ouderen moet worden tegengegaan.

Ouderen zijn sterk afhankelijk van openbaar vervoer, omdat eigen vervoer met het klimmen der jaren moeilijker wordt. Het Sociaal Cultureel Planbureau zegt hierover: «... nadere bestudering van de groep 65-plussers geeft aan dat zij met het vorderen van de leeftijd steeds minder kilometers afleggen: vooral boven de 70 jaar nemen de uithuizigheid en mobiliteit sterk af, elk jaar met ongeveer 5 procent. Deels heeft dit te maken met de verslechterende gezondheidssituatie waar het ouder worden mee gepaard gaat, deels is dit echter ook een generationeel verschijnsel: de meest verouderde leeftijdsgroepen kennen een relatief laag rijbewijs- en autobezit, en zijn eveneens minder welgesteld dan de jongere ouderen».⁴

¹ Mobiel in de tijd: op weg naar een auto-afhankelijke maatschappij 1975–2000, L. Harms, Sociaal en Cultureel Planbureau, oktober 2003.

² Monitoring gratis OV Zuid Holland, Tweede evaluatiemeeting, 29 april 2004.

³ TNO Inro rapport 2004-38, Second opinion gratis OV Leiden – Den Haag, september 2004.

⁴ Sociaal en Cultureel Planbureau, «De sociale staat van Nederland», september 2005.

Mobiliteit is een basisvoorwaarde voor het kunnen deelnemen aan het maatschappelijke verkeer. Beperking van mobiliteit beperkt de mogelijkheden van integratie en leidt tot ongelijke kansen. Door bezuinigingen van dit kabinet op het openbaar vervoer, vooral in het stads- en streekvervoer is die beperking ingezet. De invoering van «gratis» openbaar vervoer voor ouderen en gehandicapten kan de maatschappelijke participatie van deze groep sterk bevorderen. Bovendien heeft GOV een herverdelend effect. Het is vooral goed voor de «onderkant» van de samenleving. In Nederland leven circa 265 000 ouderen (65-plussers) onder de armoedegrens. Voor hen is het van grote betekenis als ze gratis met het OV mogen reizen.¹

Natuurlijk kent Nederland anno 2005 een steeds grotere groep welvarende ouderen die in het bezit zijn van een auto. Niet verwacht mag worden dat zij een groot beroep zullen doen op het «gratis» openbaar vervoer. Vermoedelijk blijven zij aan de auto verknocht. Daar is niets op tegen. Hun aanwezigheid gebruiken als argument om dan voor alle ouderen niet over te gaan tot het beschikbaar maken van «gratis» openbaar vervoer is echter niet te rechtvaardigen. Zij verhogen als niet-gebruikers daarmee ook niet de eventuele extra kosten van het «gratis» OV. Echter kan als de partner overlijdt de ander wel afhankelijk worden van het openbaar vervoer om in zijn/haar mobiliteitsvraag te voldoen.

Een groot probleem op het moment is eenzaamheid onder ouderen, gehandicapten en chronisch zieken. Waarschijnlijk drukken de kosten door eenzaamheid meer op de Rijksbegroting dan het «gratis» maken van het openbaar vervoer voor deze doelgroep. De proef met «gratis» openbaar vervoer in Vlaanderen toont aan dat met «gratis» openbaar vervoer het ziekenbezoek, ziekenhuisbezoek en ouderenbezoek gigantisch toeneemt. Uit de experimenten met GOV in België blijkt bovendien dat een belangrijk bijkomend voordeel van meer oudere reizigers in het OV is, dat de sociale veiligheid toeneemt als ouderen en minder valide mensen een belangrijk deel van de OV-reizigerspopulatie uitmaken.

Kostenraming experimenten «gratis» openbaar vervoer

65-plussers in weekend en op werkdagen na 09.00 uur: 40 mln.

- Verschuiving van huidig gebruik vóór 9 uur: volgens deskundigen maken ouderen nu zeer beperkt gebruik van bus, trein en tram vóór 9 uur. Een zeer klein deel van hen zal met gratis vervoer na 9.00 uur gaan reizen. Dat levert een klein verlies op aan kaartverkopen, maar ook een kleine besparing bij het spitsverkeer (verliezen op het spitsverkeer zijn hoog, vanwege de inefficiënte inzet van materieel). Kosten: nihil.
- Huidige 65-plus-gebruikers die al na 9.00 uur reizen, hoeven straks geen kaartje meer te kopen. Dat levert verlies op, geraamd op 40 mln.

Vervoer van gehandicapten: 5 mln.

Niet bekend is hoeveel gehandicapten (onder de 65 jaar) gebruik zouden kunnen maken van tram, bus of metro. Evenmin is bekend hoeveel van hen nu ander vervoer hebben en kunnen overstappen op tram, bus en metro. Vermoedelijk is het aantal gehandicapten dat gebruik kan maken van het reguliere openbaar vervoer zeer beperkt. Daarom wordt hier een schatting van de kosten gehanteerd van maximaal 5 mln.

Vervoer van 16–17-jarige scholieren: 90 mln.

Leerlingen van deze leeftijd zitten op havo, vwo, vmbo of mbo. Havo's, VWO-scholen, en VMBO-scholen zijn over het algemeen goed gespreid over het land: de af te leggen afstand is altijd goed per fiets te doen (dat houdt ze ook in beweging).

¹ Zie hiervoor: Michel van Hulten, «Gratis Openbaar vervoer, eerst voor gehandicapten en senioren en daarna voor iedereen, een politieke uitdaging», 2004.

Het probleem doet zich voor bij MBO-scholen: dat zijn regionale scholen. Ongeveer 50% van de leerlingen van de beroepsopleidende leerweg (BOL) gaat met openbaar vervoer.

Op grond van het amendement Rehwinkel c.s. (27 414, nr. 20) is in 2002 per leerling in het BOL voor ouders met een inkomen tot (ongeveer) € 25 000 de studiekostenvergoeding verhoogd met 250 gulden vanwege de reiskosten (de gemiddelde reiskosten bedroegen toen 1080 gulden). De kosten hiervan bedragen circa 6 mln.

In antwoord op vragen over de OCW-begroting 2006 (30 300 VIII, nr. 51, vraag 175) geeft de minister aan dat een OV-studentenkaart voor de BOL-leerlingen ongeveer 110 mln kost (129 000 leerlingen maal € 850), maar dat dit bedrag indicatief is, omdat er nog niet over is onderhandeld. In 2002 gaf de minister de volgende kostenindicatie, ná gesprekken met vervoerders:

- een OV-kaart voor alle leerlingen van het BOL kost 60–65 mln.
 - een OV-kaart voor alle WTOS-gerechtigde kost 45 mln.
 - een OV-kaart voor wie een volledige WTOS heeft kost 25–30 mln.
- (Brief Minister van OCW 3–6-02, 27 414, nr. 24).

Op basis van deze informatie ramen wij de kosten na onderhandelingen op maximaal 90 mln.

Vervoer van werkenden op fileknelpunten: 30 mln.

Het experiment met gratis buslijnen 88 en 95 tussen Leiden en Den Haag kostte € 600 000.

Indien we uitgaan van 50 fileknelpunten in spitsuren kunnen de kosten worden geraamd op 30 mln.

Vervoer van werklozen gedurende 3 maanden: 25 mln.

Per jaar stromen ongeveer 400 000 mensen in de WW. Aangenomen mag worden dat ze bijna allemaal 3 maanden werkloos zijn.

Uitgaande van 10 strippen per sollicitatie en 5 sollicitatiegesprekken per maand is dat voor 3 maanden: 60 mln strippen á 0,45 = 27 mln.

Totale kosten van het experiment

De kosten van de diverse onderdelen van het voorstel leiden tot het volgende totaaloverzicht.

Ouderen	40
Gehandicapten	5
Scholieren	90
Fileknelpunten	30
Werklozen	25
Totaal	190 € mln

Dekking

Hieronder is aangegeven welke besparingen en lastenmaatregelen mogelijk zijn. Ze verhouden zich alle goed tot het doel van de uitgavenintensivering: minder files, minder beslag op de weg, beter voor milieu.

Besparing op WTOS (geen reiskosten meer in vergoeding)	6
Landing & take offheffing*	154
Verlaging uitgaven voor wegen	40
Heffingen op bestrijdingsmiddelen, winning oppervlaktedelfstoffen, export afval	50
Verlaagd accijns op rode diesel afschaffen	50
<hr/>	
Totaal	300 € mln

* De helft hiervan slaat neer bij buitenlandse luchtvaartmaatschappijen.

Het deel van de besparingen dat niet nodig is voor het «gratis» openbaar vervoer (300 -/- 190 mln) kan worden ingezet voor verbetering van kwaliteit en toegankelijkheid van het openbaar vervoer en verhoging van de service.