

Gratis openbaar vervoer in Drenthe

Er lijkt geen onderwerp zoveel controverse op te leveren als 'gratis openbaar vervoer'. Wie zich middels een internetpostbus dagelijks laat informeren over de berichtgeving, verbaast zich over de uiteenlopendheid en toonzetting. Zowel het begrip 'gratis' als 'het openbaar vervoer' worden aangevallen. Vooral tegenstanders roeren zich. Ondertussen gaan veel visionair bestuurders gewoon door met experimenten, studies en het lanceren van 'ideetjes'.

De discussie valt in een tijdperk waarin de samenleving zich in de breedte ernstig zorgen maakt over de schijnbaar niet te stoppen milieuvervuiling en de dreigende klimaatverandering. Deze samenleving wil nu harde toezeggingen van de politiek dat stappen worden genomen die erger voorkomen. De techniek heeft ons veel gebracht, maar lijkt zich nu tegen ons te keren. Ook de techniek zelf is eindig, want bijvoorbeeld een afdoende bescherming tegen het water kan niet worden gegeven.

Wat heeft deze discussie nu met het openbaar vervoer te maken? De privatisering golf waarin de markt het maar moet oplossen, heeft een belangrijke keerzijde. Behalve dat vervoersbedrijven nu worstelen om hun contracten na te komen, komen er extra doelstellingen vanuit het milieu bij. Dat is evenwel niet hun primaire zorg. Om de rentabiliteit van de vervoersbedrijven te verbeteren, zal eerder moeten worden gesneden dan geïnvesteerd. En er is een vlucht naar voren: verdere schaalvergroting. In dit licht gezien, is het onverstandig het begrip 'gratis' te gebruiken.

Dit leidt eerst tot twee belangrijke conclusies:

- De samenleving spreekt de politiek aan op het nemen van milieumaatregelen die leiden tot minder uitstoot van CO₂. De politiek kan niet om haar verantwoordelijkheid om deze maatregelen te concretiseren heen. Zij kan dan ook niet om het aanpakken van de auto heen als belangrijke bron van vervuiling.
- De vervoersbedrijven zijn alleen niet in staat om deze veranderingen te implementeren. Er moet geld bij in het afkalvende systeem of er is een spectaculaire reizigersgroei nodig.

Is er dan nog een toekomst voor het openbaar vervoer? Lijkt alles niet af te kalven en is het een kansloze operatie om te winnen op het domein van de automobilist?

Daarvoor moeten we kijken in de toekomst. Welke belangrijke trends zijn er in de samenleving en maken deze het nog erger of speelt het de vervoersbedrijven in de kaart? Een quickscan naar deze toekomst en het doorvertalen van deze trends naar een nieuwe bekostiging en organisatie van het openbaar vervoer hebben tot verrassende uitkomsten geleid, evenals de toepasbaarheid op de schaal van de provincie Drenthe.

De visie die wordt gepresenteerd, wil daarom twee doelen bereiken. Het eerste doel is dat het denken over het begrip 'gratis openbaar vervoer' wordt ontdaan van 'voors' en 'tegens' en als het ware op nul wordt gezet. Het tweede doel is aan de hand van een toekomstverkenning een vernieuwend perspectief te schetsen, ook op de schaal van een provincie als Drenthe.

De trends van overmorgen, zoals gezien door een van de belangrijkste trendwatchers in Nederland (Bakas), geven aan dat de samenleving in schaal gaat verkleinen. De regio en de

groepen binnen die regio krijgen een sterk zelforganiserend vermogen. Niet langer regelt de overheid alles, maar gaan deze groepen hun levensbehoeften op korte en lange termijn zelf inkopen en bekostigen. Verder wordt een nieuwe technologische revolutie verwacht om de energie- en milieubalans positief te beïnvloeden.

De trends in het openbaar vervoer zijn ook opvallend. Veel vervoersbedrijven zijn gericht op de aanbodkant, ofwel de urgente reiziger zonder eigen auto, maar de groeikansen van het openbaar vervoer liggen bij de niet-urgente niet-autobezitter en de urgente autobezitter. Temeer daar uit onderzoek is gebleken dat bijna 40% van de autobewegingen in Nederland een sociaal-recreatief motief heeft en dat 45% van de automobilisten leidt aan 'verkeersstress'. Dat vraagt om vraaggericht openbaar vervoer.

De bekostiging daarvan wordt ernstig belemmerd door de financiering van het huidige openbaar vervoer. Dat bestaat nu kortgezegd uit een rijksbijdrage en reizigersinkomsten. De gelden worden doorgesluisd naar de vervoersbedrijven, maar daar wordt het systeem een behoorlijke black box. Omdat vervoersbedrijven om concurrentieoverwegingen niet meer inzicht behoeven te geven in hun financiële presteren, is onduidelijk of er voldoende geld in- en uitkomt en of de reiziger in alle gevallen een faire prijs betaald voor het vervoer.

Ons voorstel mikt op een andere vorm van financiering. Door het 'omchippen' van het openbaar vervoer is dit ook betrekkelijk makkelijk te implementeren. In ons voorstel wordt de rijksbijdrage teruggebracht (van tweederde naar eenderde). Deze is in de toekomst bedoeld voor alleen de lagere inkomens. Het overblijvende blok wordt verdeeld in twee groepen reizigersinkomsten: die van baathebbers en die van consumenten. Baathebbers zijn organisaties of instellingen aan het eindpunt van een route (onderwijs, zorg, ziekenhuizen, werkgevers, winkels, horeca, cultuur, sport et cetera) die een bijdrage gaan leveren aan het vervoer. De consumenten kennen geen vast eindpunt. De vraag is ook of het redelijk is dat de Staat daarvan nog een deel gaat betalen. Het gaat om recreatiebedrijven, hotels en attracties, maar ook om familiebezoek. Toch ligt ook hier een kans voor openbaar vervoer. De recreatiebedrijven kunnen zelf vervoer inkopen en omslaan naar de verblijfskosten. Hoewel de prijzen voor 100% worden omgeslagen, is door schaalvoordelen toch een reductie te bewerkstelligen.

Dit lijkt vanuit de financiering gedacht een kansrijk systeem. Maar hoe pakt dit nu uit voor Drenthe? Om dat te toetsen, hebben wij zes typen Drenten onderscheiden (de schoolgaande, de zorgbehoevende, de werkende, de winkelende, de sociale en de tijdelijke Drent). Per type Drent is gekeken naar het feitelijke gebruik, de behoefte, de kansen en de wijze waarop de vervoerskosten kunnen worden omgeslagen. Deze toets geeft aan dat openbaar vervoer een belangrijke rol kan spelen in het leven van de toekomstige Drent. Uiteindelijk blijkt de schaal van Drenthe opmerkelijke kansen te bieden, tegen alle schaalvergroting in. Om dit te illustreren, hebben wij enkele beelden toegevoegd van de mogelijke toekomst.

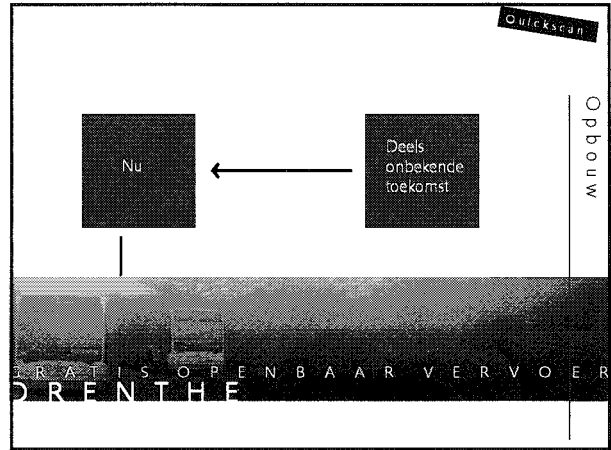
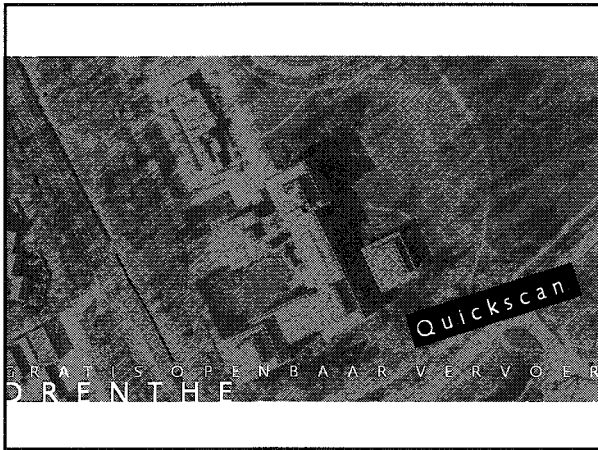
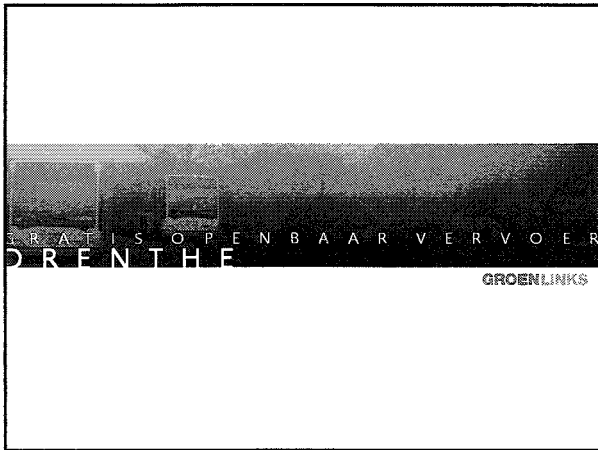
In het slot van de presentatie gaan wij kort in op de bijdrage van een dergelijk nieuw openbaarvervoersysteem op belangrijke maatschappelijke thema's als milieu, duurzaamheid, ruimtegebruik, bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid, werkgelegenheid, regionale economie en energie. Daaruit blijkt dat het openbaar vervoer 'nieuwe stijl' een wezenlijke bijdrage kan leveren.

Het onderzoek is een quickscan. Veel aannames moeten worden getoetst. Dat vraagt allereerst politieke verantwoordelijkheid. Wat doet de commissie met de uitkomsten van het onderzoek en hoe krijgt het item een plek in de agenda van het nieuw te vormen College van Gedeputeerde Staten?

De uitkomsten vragen gelijktijdig een breder draagvlak dan alleen de politiek. Een tweede spoor is dan ook de sleutelpartijen die in het onderzoek worden genoemd bij elkaar te brengen en te bezien of de uitkomsten staande kunnen worden gehouden.

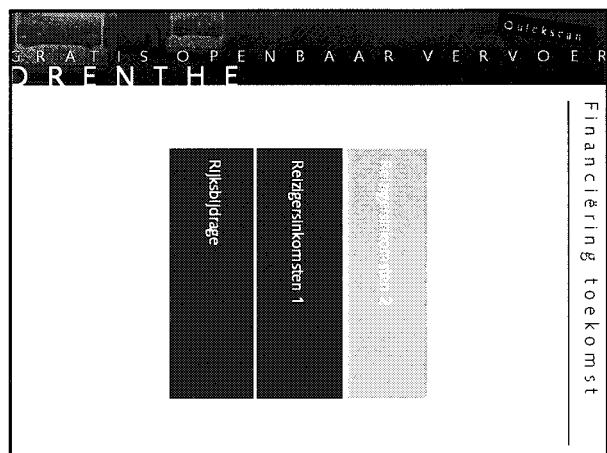
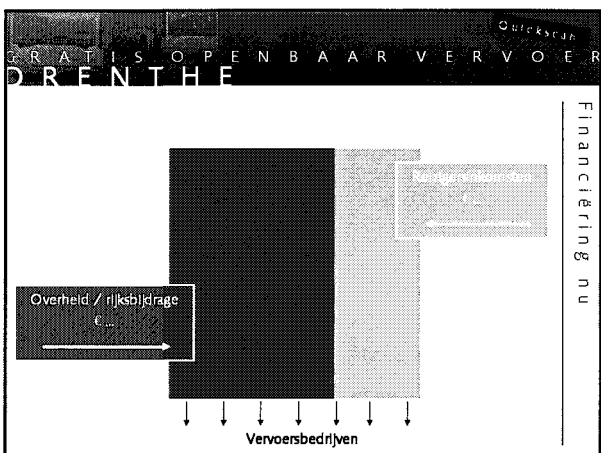
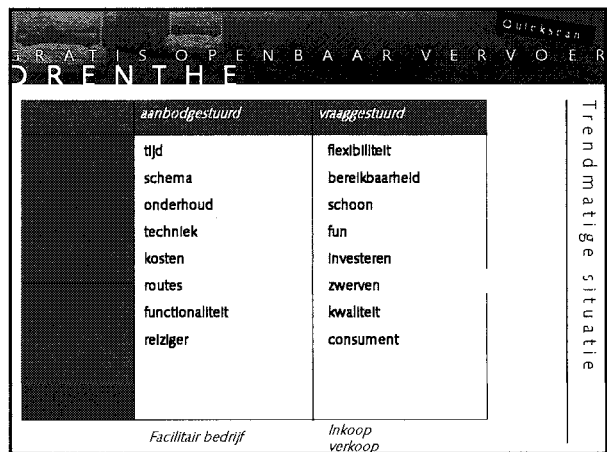
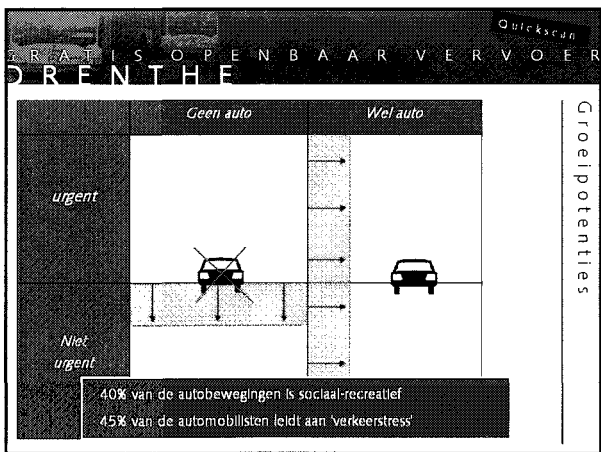
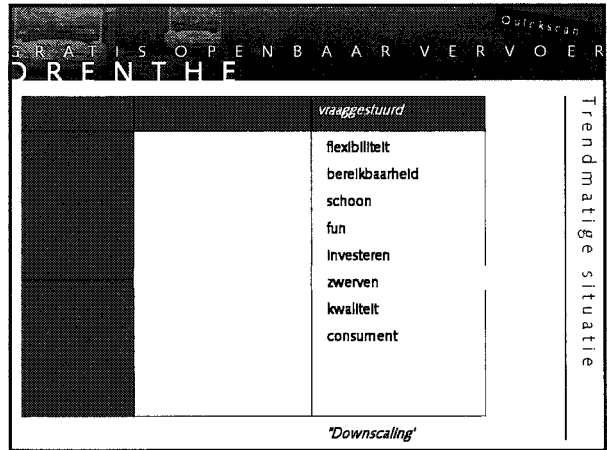
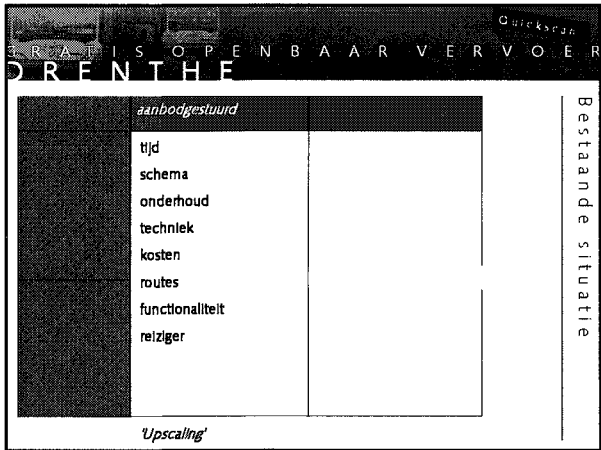
Peter Bügel

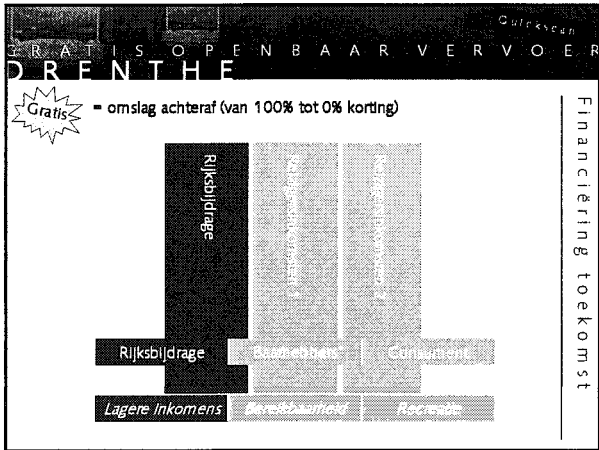
Assen, 7 februari 2007



- Overheid trekt zich terug ›
1. Einde verzorgingsstaat
 2. Van natie naar stammen › regio
 3. Burger wordt aandeelhouder › coalities
 4. Technische revolutie op gebied van milieu en energie
- Skell 2006
- Trends

- Quickscan
1. Van aanbod- naar vraaggestuurd
 2. Consumentgericht ondernemerschap
 3. Bespelen publieke opinie
 4. Denk rail, doe bus
 5. Dynamisch vervoersmanagement
 6. Schoner, veiliger, toegankelijker
 7. Van techniek naar beleving
- OV-Trends
- GRATIS OPENBAAR VERVOER
DRENTHÉ





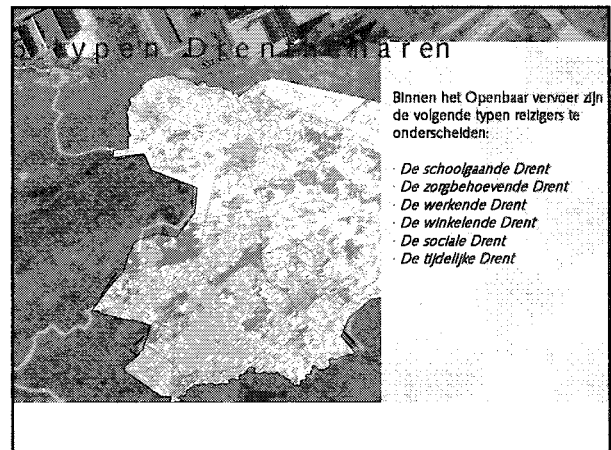
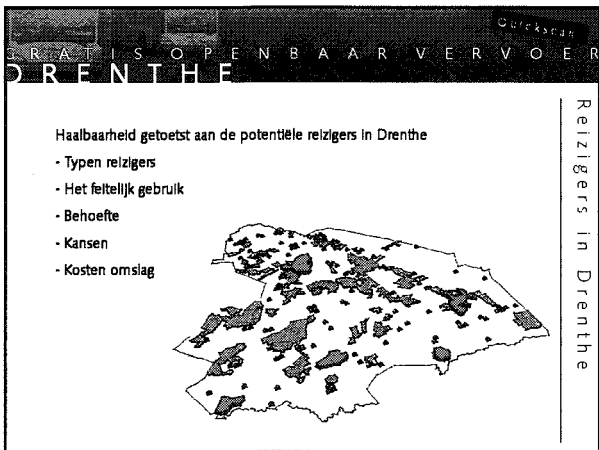
GRATIS OPENBAAR VERVOER DRENTHÉ

Quirkscan

Hoe kosten omslaan?

Overheid <i>Geen omslag</i>	"Baathebbers" <i>Gedeeltelijke omslag (Voet administratie en staat kosten om)</i>	Consument <i>Geheel (wel schaafoordeel)</i>
Lagere Inkomens	Onderwijs	Recreatiebedrijven
	Zorg	Hotels
	Ziekenhuizen	Attracties
	Gezondheidscentra	
	Winkels	
	Horeca	
	Cultuur	
	Sport	

Financiering toekomst



De schoolgaande Drent

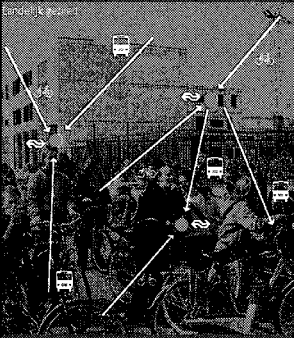
Gebruik

- Binnenstedelijk, fiets en sporadisch bus
- Landelijk gebied, fiets en vaker bus
- Bus, NS station
- Q-liner Groningen, Zwolle etc.
- Busjes speciaal onderwijs

De schoolgaande Drent

Gebruik

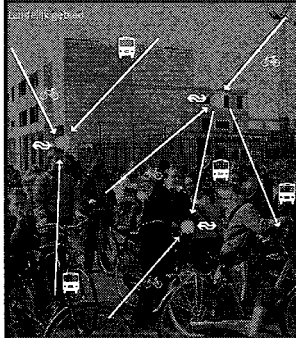
- Binnenstedelijk, fiets en sporadisch bus
- Landelijk gebied, fiets en vaker bus
- Bus, NS station
- Q-liner Groningen, Zwolle etc.
- Busjes speciaal onderwijs



De schoolgaande Drent

Behoeftte


- OV na middelbare school echt Interessant
- Goede busaansluiting op NS dienstregeling
- Snel comfortabel OV naar Groningen en Zwolle
- Voor- en natransport verkorten / vergemakkelijken



De schoolgaande Drent

Kansen

- PR
- Frequente busroute richting Groningen en Zwolle
- Fiets combineren met OV



Kostenomslog

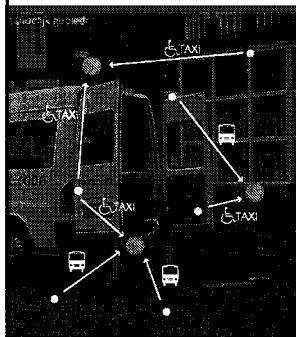
- Bereikbaarheid > onderwijs > "baathebbers"



De zorgbehoevende Drent

Gebruik

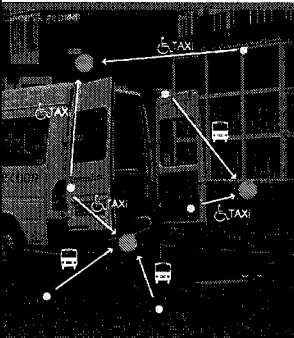
- Binnenstedelijk en landelijk gebied, busje of taxi naar:
 - > ziekenhuis / dokterspost
 - > supermarkt of centrum
 - > sociale contacten



De zorgbehoevende Drent

Behoeftte


- Vergroting bewegingsvrijheid
- Standaard verbindingen naar centra, supermarkt etc.



De zorgbehoevende Drent

Kansen

- Speciaal ingericht OV voor doelgroep (zoals servicebusjes Assen)
- Rollstoel en rollator de taxi uit en de bus in



Kostenomslog

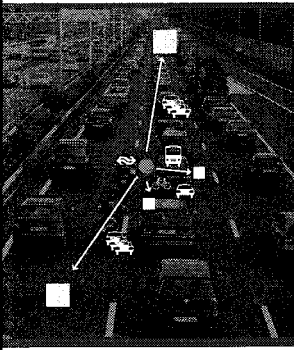
- Bereikbaarheid, zorg etc. > "baathebbers"
- Lagere inkomens, overheid



De werkende Drent

Gebruik

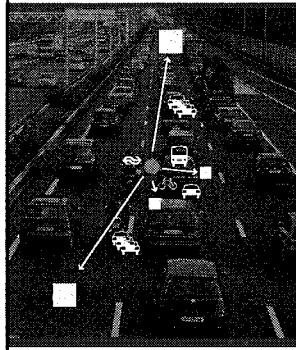
- Trein
- Bus als voortransport op trein
- Sporadisch gebruik Q-liner
- Auto!



De werkende Drent

Behoeften

- Goede busaansluiting op dienstregeling NS
- Hoogwaardig, comfortabel, frequent alternatief OV
- OV aansluitingen bedrijventerreinen, kantoorparken




De werkende Drent

Kansen

- Frequente buslijnen op aparte "super" busbaan naast hoofd- en snelwegen.
- Voor- en natransport zo kort mogelijk houden met directe aansluiting op "super" busbaan

Kostenomslag

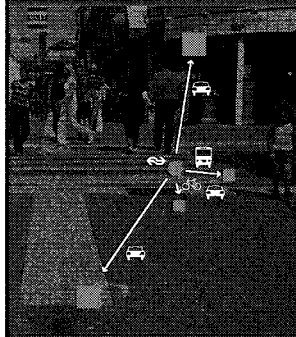
- Bereikbaarheid > werkgever > "baathebbers"



De winkelende Drent

Gebruik

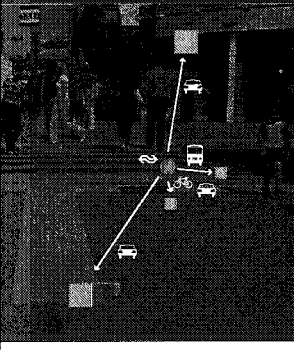
- Trein > Groningen, Zwolle etc
- Bus > sporadisch eigen stadscentrum
- Auto > stadscentrum en boodschappen



De winkelende Drent

Behoeften

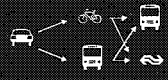
- Goede busaansluiting dienstregeling NS
- Hoogwaardig, comfortabel, frequent alternatief OV > richting overige steden.
- Haltes / stations tot diep in de winkelcentra toepassen



De winkelende Drent


Kansen

- Frequente buslijnen op aparte "super" busbaan naast hoofd- en snelwegen.
- Voor- en natransport zo kort mogelijk houden met directe aansluiting op "super" busbaan



Kostenomslag

- Bereikbaarheid > winkels > "baathebbers"



De tijdelijke Drent

Gebruik

- Binnenstedelijk en landelijk gebied, sporadisch bus en treingebruik
 - > vakantieparken / campings
 - > natuurgebieden / recreatiegebieden
 - > attractieparken (bv. Parkervoer)
 - > stadscentra, musea, zwembaden etc.
- Fiets achter de auto

De tijdelijke Drent

Behoeft
Bewegingsvrijheid

- Haltes / stations bij genoemde voorzieningen
- Combinatie fiets, OV

Kans
Recreatiebussen langs "highlights"

- Mogelijkheid fiets mee te nemen in OV

»»»

De tijdelijke Drent

Kostenomslog
Bereikbaarheid, cultuur, "baathebbers"

- Recreatie, consument

De sociale Drent

Gebruik

- Trein
- Bus
- Fiets (binnenstedelijk)
- Auto

Ouderen, lagere inkomens

De sociale Drent

Behoeft
- Bewegingsvrijheid

- Goede busaansluiting op dienstregeling NS
- Hoogwaardig, comfortabel, frequent alternatief OV
- OV aansluitingen woonwijken, omliggende dorpen

De sociale Drent

Kans
Frequente buslijnen op aparte "super" busbaan naast hoofd- en snelwegen.

Voor- en natransport zo kort mogelijk houden met directe aansluiting op "super" busbaan

Kostenomslog
- Recreatie, consument

GRATIS OPENBAAR VERVOER DRENTHE

Quicksan

Rijksbijdrage lagere inkomens	"Baathebbers" bereikbaarheid	Consument recreatie
Zorgbehoevende Drent Sociale Drent	Schoolgaande Drent Zorgbehoevende Drent Werkende Drent Winkende Drent Tijdelijke Drent	Tijdelijke Drent Sociale Drent

S a m e n v o e g i n g

↓

Toekomstig markt- en reizigersgericht
Openbaar vervoer

GRATIS OPENBAAR VERVOER
DRENTHÉ

Quickscan

Toekomst?

GRATIS OPENBAAR VERVOER
DRENTHÉ

Quickscan

Toekomst?

GRATIS OPENBAAR VERVOER
DRENTHÉ

Quickscan

Toekomst?

GRATIS OPENBAAR VERVOER
DRENTHÉ

Toets

- Milieu: *bijdrage aan minder Co2 uitstoot*
- Duurzaamheid: *volgt trends in de samenleving*
- Ruimtegebruik: *beter benutten Infrastructuur en binnensteden*
- Bereikbaarheid: *ondersteunt flankerend beleid*
- Veiligheid: *OV aantoonbaar veiliger*
- Gezondheid: *bereikbaarheid zorg en individuele vrijheid vergroten*
- Werkgelegenheid: *creëert een nieuwe vervoerszult*
- Regionale economie: *kan beter functioneren en specialiseren*
- Energie: *werken met biogas (energie 0?)*

BügelHajema
ambassadeurs

GROEN LINKS

