



Juichend de bus in

Auteur(s):

Timmermans, W.
Redacteur ESB

Verschenen in:

ESB, 87e jaargang, nr. 4358, pagina 341, 3 mei 2002

Rubriek:

Van de redactie

Trefwoord(en):

Tijdens de staking in het streekvervoer drie weken geleden, waarbij chauffeurs geen strippenkaarten stempelden of verkochten, kon de reiziger alvast even proeven van het genot van gratis reizen. Immers, als het aan de grootste politieke partij van de gemeente Eindhoven - Leefbaar Eindhoven - ligt, zal het regionale en binnenstedelijke busvervoer in de toekomst gratis worden aangeboden¹. Helemaal onbekend is dit fenomeen niet. Reeds in 1997 kondigde het stadsbestuur van het Belgische Hasselt aan dat alle Hasselaren gratis de bus konden nemen. Om in te schatten wat de gevolgen kunnen zijn van deze regeling in Eindhoven, is Hasselt een goed voorbeeld.

Het invoeren van het gratis openbaar busvervoer in Hasselt had voor het stadsbestuur als voornaamste doel het nieuwe stadsnet onmiddellijk te laten aanslaan. Door het busvervoer gratis te maken, kon ook het recht op mobiliteit van alle inwoners beter gegarandeerd worden. De burgemeester van Hasselt, Steve Stevaert, verwoordde het als "het tegengaan van de verzuring"². Het gebruik van het stadsnet verachtvoudigde van de ene op de andere dag. Momenteel wordt zelfs een vertienvoudiging van het gebruik van het stadsnet gehaald³. Het stadsbestuur betaalt elk kaartje dat in normale omstandigheden aan de reiziger zou worden afgeleverd. Voor het stadsnet betekent dit, dat alle reizigers - ook niet-Hasselaren - gratis met de bus mogen reizen. De belastingen in Hasselt zijn gestegen door deze regeling. Omgerekend per hoofd van de bevolking komt dit neer op zo'n tien euro per jaar. Dit betekent dat er circa 2,2 procent van de belastingopbrengsten per inwoner aan het openbaar busvervoer wordt besteed. Een algemeen gebruikersonderzoek in Hasselt wees uit dat een groot aantal mensen daadwerkelijk de auto heeft laten staan en is overgestapt op het openbaar busvervoer. Er is wel een negatieve invloed op jongeren waarneembaar. Zij laten de fiets voor wat hij is en nemen het openbaar busvervoer. Dit effect was overigens ook in Nederland waarneembaar bij de invoering van de ov-studentenjaarkaart, waarbij studenten massaal overstapten van de fiets naar de bus.

Leefbaar Eindhoven redeneert als volgt: een hogere bezettingsgraad van de bus leidt tot minder auto-gebruik, waardoor files worden verminderd en de uitstoot van uitlaatgassen afneemt. In Hasselt leidt gratis busvervoer echter niet alleen tot een overstap van de auto naar de bus (zestien procent), maar ook tot een overstap van de fiets naar de bus (twaalf procent). Het stadsbestuur van Hasselt ziet dit als een voordeel: deze jongeren leren al vroeg de voordelen van het openbaar vervoer kennen. Hierdoor zullen ze later misschien minder evident voor de auto kiezen en voor elke verplaatsing de meest gepaste wijze van vervoer afwegen, zo hoopt het stadsbestuur. Het nadeel is echter, dat de hogere bezettingsgraad van de bussen, die gedeeltelijk wordt veroorzaakt door jongeren, extra uitlaatgassen veroorzaakt. En de gedachte dat de kennismaking met het openbaar vervoer de jongeren er van zal weerhouden op latere leeftijd de auto te laten staan, is erg naïef. Door de gewinning aan de bus is de kans groot dat jongeren ook in de toekomst minder snel de fiets zullen pakken, en juist een eerder met de auto zullen gaan wegens gemakzucht. Bovendien, wie zegt dat jongeren het openbaar vervoer als positief zullen ervaren? Het prestatieniveau van het Nederlandse openbaar vervoer is niet zodanig dat iedereen juichend de auto aan de kant zet en de bus in stormt. Behalve jongeren zullen veel mensen van de bus gebruik maken die zich eerst met de fiets of te voet verplaatsten. Dit is het punt waarop de 'merit'-goedgedachte haar doel voorbij schiet.

Leefbaar Eindhoven verwacht dat iedere inwoner van de gemeente Eindhoven door deze regeling zo'n € 25 extra per jaar aan gemeentelijke belasting kwijt is⁴. Dit betekent een welvaartsdaling voor alle inwoners van Eindhoven die voor minder dan € 25 per jaar met de bus reizen. Daarnaast kunnen mensen uit andere delen van Nederland gratis reizen met de bus binnen Eindhoven, maar hoeven ze hier geen belasting voor te betalen. Dit 'free-rider'-gedrag kan worden voorkomen, door bijvoorbeeld alle inwoners een persoonlijke pas te verstrekken waar ze dan vrij mee mogen reizen. Het congestieprobleem binnen de gemeente is daarmee echter niet opgelost. Mensen die met de auto naar Eindhoven komen hebben dan immers geen prikkel om de auto aan de rand van de stad te parkeren en van het busvervoer gebruik te maken.

Het plan om gratis busvervoer aan te bieden klinkt bedrieglijk publieksvriendelijk. Als Leefbaar Eindhoven de 'verzuurde' bejaarden de bus in wil krijgen, kan ze beter alleen aan deze doelgroep gratis vervoer aanbieden. Dit voorkomt het gevaar dat de verkeerde doelgroep wordt bereikt en de paternalistische regeling ten onder gaat aan haar eigen succes

¹ Zie <http://www.leefbaar-eindhoven.nl/>

² In het programma *Netwerk* op 23 april 2002. Hij bedoelde hiermee dat ouderen door het gratis busvervoer een prikkel hebben om vaker buiten de deur te komen en mensen te ontmoeten. De burgemeester van Hasselt is tevens minister van Mobiliteit, Openbare Werken en

Energie.

3 Zie <http://www.hasselt.be/>

4 Volgens oprichter en fractievoorzitter Ad Pastoor van Leeftaar