



# Goed, veilig en *gratis!*

In stappen naar gratis openbaar vervoer in Rotterdam

SP afdeling Rotterdam  
25 februari 2006

**SP**–*eerste weg links*

SP afdeling Rotterdam, Teilingerstraat 21-A, 3032 AP Rotterdam  
T (010) 707 48 78 E [rotterdam@sp.nl](mailto:rotterdam@sp.nl) I [www.rotterdam.sp.nl](http://www.rotterdam.sp.nl)

## Voorwoord

Eén van de speerpunten in het SP-verkiezingsprogramma voor de gemeenteraadsverkiezingen van 7 maart - *Rotterdam verdient beter* - is een beter, betaalbaar en veilig openbaar vervoer.

Een goed en fijnmazig openbaar vervoer in de stad is van cruciaal belang voor de economische, sociale en culturele 'leefbaarheid' van de stad.

Om milieuredenen is het noodzakelijk het autoverkeer in de komende jaren fors terug te dringen.

Dat kan door het aanbieden van een betaalbaar en kwalitatief goed alternatief: het openbaar vervoer.

De uitstoot van fijnstof (PM) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) veroorzaakt meer en meer gezondheidsschade door luchtvervuiling. Het verkeer draagt volgens het ministerie van VROM voor de helft bij aan de uitstoot van kleinere deeltjes fijnstof (PM<sub>2,5</sub>) en voor tweederde aan de uitstoot van stikstofdioxide.

Het verkiezingsprogramma van de SP stelt voor de komende vier jaar onder meer het volgende voor:

“De SP wil dat het openbaar vervoer op termijn voor iedereen gratis wordt. We stellen twee maatregelen voor om daar een begin mee te maken:

- Maak het openbaar vervoer gratis voor jongeren tot 18 jaar en mensen ouder dan 65 jaar.
- Voer een RotterdamPas-Plus in, waarmee mensen rond het sociaal minimum met korting kunnen reizen in het openbaar vervoer.”

In deze notitie werken we dat plan voor een gratis openbaar vervoer op termijn verder uit als de bijdrage van de SP aan de discussie over de toekomst van het openbaar vervoer in Rotterdam.

Wilt u reageren op de plannen van de SP? Bel dan met (010) 707 48 78 of e-mail [rotterdam@sp.nl](mailto:rotterdam@sp.nl).

*Leo de Kleijn / SP afdeling Rotterdam  
25 februari 2006*

# 1. Ontwikkeling van het Rotterdamse OV

In de afgelopen periode is het openbaar vervoer in Rotterdam, ondanks de uitbreiding van het net met twee TramPlus-lijnen, verschaald en duurder geworden.

De belangrijkste oorzaak daarvan was de korting op de rijksbijdrage exploitatie openbaar vervoer. De stadsregio en het Rotterdamse college van B&W bracht die rijksbezuinigingen rechtstreeks in mindering op de RET. Een aantal lijnen werd geschrapt en in 2003 werden de zones verkleind, waardoor reizen vanuit Delfshaven en Prins-Alexander duurder werd.

Daarnaast blijft het Rijk jaarlijks de prijs van de strippenkaart verhogen. Dat maakt het openbaar vervoer minder toegankelijk voor mensen die minder te besteden hebben.

Door het zogenaamde “herontwerp” van het lijnennet nam het gebruik van de metro, trams en bussen van de RET in 2004 af met 3,2 procent in termen van reizigerskilometers en 5,2 procent in instappers.

Tegelijkertijd nam de opbrengst uit kaartverkoop toe van 90,1 miljoen euro in 2003 tot 97,2 miljoen in 2004. Dat resultaat wordt door de RET toegeschreven aan de afname van het aantal zwartrijders en aan de herzonering van 2003.

Het openbaar vervoer in Rotterdam gaat de afgelopen jaren dus achteruit: de prijzen gaan omhoog en het lijnennet wordt uitgekleed.

De veiligheid in de trams, metro's en bussen is daarentegen sterk verbeterd, met controleurs op de meeste trams en instapcontrole in de bus. Zwartrijden wordt - terecht - aangepakt. De meeste reizigers ervaren het OV al als veiliger, met uitzondering van mensen die 's avonds met de metro reizen. De tourniquets die worden neergezet bij de invoering van de OV-chipkaart - die over enkele jaren moet worden gebruikt om alle OV te betalen - dringen zwartrijden waarschijnlijk verder terug. Die positieve ontwikkeling van de veiligheid in het openbaar vervoer zal in de komende jaren moeten worden vastgehouden.

De gemeenteraad heeft in september 2005 besloten de RET te verzelfstandigen. De SP vreest dat die verzelfstandiging ervoor zal gaan zorgen dat de RET meer denkt aan winst maken dan aan de kwaliteit van het OV voor de reizigers. We denken dat het noodzakelijk is om die verzelfstandiging ongedaan te maken en de RET weer in gemeentehanden te brengen. Dat is de beste manier om te werken aan de noodzakelijke uitbreiding, verbetering en betaalbaarheid van het openbaar vervoer in Rotterdam in de komende jaren.

## 2. Wat wil de SP in de komende vier jaar

Naast de al genoemde punten (terugdraaien verzelfstandiging, naar een gratis openbaar vervoer op termijn) stelt de SP in haar verkiezingsprogramma *Rotterdam verdient beter!* voor de komende vier jaar voor:

- Dring aan op een hogere rijksbijdrage aan OV en pas zolang zelf extra geld bij. Draai de zoneverkleining van 2003 terug. Dat houdt reizen van en naar Delfshaven en Alexander betaalbaar.
- Voer nieuwe grote projecten die het openbaar vervoer verbeteren alleen uit als dit niet ten koste gaat van het bestaande net. Laat het huidige net goed aansluiten op nieuwe projecten als RandstadRail.
- Zorg ervoor dat elke inwoner van Rotterdam op maximaal 500 meter van zijn woning een halte van een bus-, tram- of metrolijn heeft. Op elke halte moet op stille uren minimaal eens in de twintig minuten een bus, tram of metro vertrekken, - in de spitsuren natuurlijk veel vaker.
- Wijzig bus- en tramlijnen alleen als er rekening is gehouden met een behoefteonderzoek onder de bewoners van de betreffende wijken, ook wanneer daaruit blijkt dat het net juist moet worden uitgebreid.
- Laat het inzetten van materieel meer afhangen van de vraag op een bepaald tijdstip. Zet 's avonds en op minder drukke lijnen minibussen in en in de spits grotere bussen.
- Experimenteer in het centrum met kleine busjes die geen vaste haltes hebben en waar mensen overal op het traject in en uit kunnen stappen, zoals de Opstapper van het Amsterdamse GVB.
- Breid het nachtnet uit. Stop de reguliere dienstregeling pas na de sluitingstijd van café's (1 uur 's nachts doordeweeks, 2 uur 's nachts in het weekend). Laat in het weekend de metro de hele nacht door eens per uur rijden. Overleg met de randgemeenten over een nachttrein op de Hoekse lijn.
- Waak ervoor dat de overgang naar de OV-chipkaart er niet toe leidt dat reizen duurder wordt - ook niet voor toeristen en incidentele reizigers.
- Blijf de veiligheid in het openbaar vervoer verbeteren. Handhaaf controleurs op bus en tram.
- Laat cameratoezicht, SOS-zuilen en invoering van de OV-chipkaart niet ten koste gaan van de aanwezigheid van fysiek toezicht op metrostations. Maak het mogelijk ook in de metro een controleur van voor naar achter te laten lopen.
- Onderzoek de mogelijkheid van meer watertaxi's in de stad en een fast ferry naar Schiedam en Vlaardingen.

### 3. Waarom naar een gratis openbaar vervoer?

Gratis openbaar vervoer is om verschillende redenen beter: beter voor het verkeer, beter voor de mensen in de stad, beter voor het milieu. We sommen de belangrijkste argumenten voor gratis OV in Rotterdam hier op:

#### *Gratis OV is verkeerstechnisch beter!*

Een kwantitatief grote overstap van auto gebruik naar gebruik van de tram, metro en bus zorgt voor een afname van de opstopping en fileproblemen op de weg. Bovendien zijn er minder parkeerplekken nodig op locaties als winkelcentra en bij bedrijven en kantoren. In een aantal gevallen zal dat de bouw en aanleg van nieuwe parkeerterreinen en parkeergarages overbodig maken.

#### *Gratis OV is sociaal en cultureel beter!*

Experimenten, zoals in het Vlaamse Hasselt, wijzen uit dat vormen van gratis openbaar vervoer veel bijdragen aan het voorkomen van sociaal isolement van ouderen, gehandicapten en minima.

#### *Gratis OV is beter voor het milieu!*

Van de 200 “vieste” straten van Nederland liggen er volgens Milieudefensie 41 in Rotterdam. De luchtvervuiling in delen van de stad levert in toenemende mate gezondheidsproblemen op en maakt drastische maatregelen nodig. Personenauto's zorgen voor dertig procent van de luchtvervuiling door het verkeer. Overstappen op het openbaar vervoer, vooral in de metro en de tram, kan zorgen voor een aanmerkelijke vermindering van die druk op het milieu.

#### *Gratis OV is beter voor de Rotterdamse economie!*

Minder autogebruik betekent minder noodzaak om nieuwe wegen en parkeergelegenheden aan te leggen. Bovendien krijgt zakelijk verkeer en vervoer in en rond de stad minder last van opstoppingen en files.

Tot slot noemen we nog de leefbaarheid, verkeersveiligheid en culturele voordelen van een overstap op (gratis) openbaar vervoer. Minder auto's betekent minder ongelukken. Een dekkend nachtnet zorgt er bovendien voor dat minder mensen met teveel alcohol op achter het stuur stappen. En de bereikbaarheid van culturele locaties (musea, bioscopen, theaters) neemt toe voor die Rotterdammers waarvoor dat nu een probleem is.

#### *Gratis OV is haalbaar!*

Invoering van gratis openbaar vervoer is zeker geen luchtfietserij. In een toenemend aantal landen in Europa wordt geëxperimenteerd met vormen van gratis openbaar vervoer. Het voorbeeld van de Vlaamse plaats Hasselt noemden we al, en is het bekendst. Dat voorbeeld vindt in België steeds meer navolging. In Ierland bestaat al vele jaren gratis openbaar vervoer voor ouderen. In Engeland wordt per 1 april van dit jaar gratis openbaar vervoer ingevoerd voor 60-plussers, terwijl in Londen de bus en de tram sinds kort gratis zijn voor jongeren tot 16 jaar.

## 4. Is gratis openbaar vervoer betaalbaar?

Gratis openbaar vervoer in de letterlijkste zin van het woord is onmogelijk. Het gaat om de vraag wie de kosten van het openbaar vervoer draagt. Bij “gratis” openbaar vervoer zoals wij dat voorstellen, wordt het openbaar vervoer in de stad een collectieve, publieke voorziening waarvoor de kosten gedragen worden door de overheid.

Die overgang is kleiner dan veel mensen denken. Op dit moment draagt de overheid al ongeveer tweederde van de totale kosten van het openbaar vervoer in Nederland. De kostendekkingsgraad van de RET was 37,2 procent in 2004.

Dat wil zeggen dat 97,2 miljoen euro van de opbrengsten van de RET kwam uit kaart- en abonnementen-verkoop. De rest bestond in 2004 uit rijksbijdragen (199,1 miljoen), gemeentelijke en regionale bijdragen (15,2 miljoen) en overige opbrengsten (6,8 miljoen).

Rekeninghoudend met de toename van het gebruik en met de regionale werking van de RET schatten wij in dat een volledige collectieve financiering van het openbaar stadsvervoer voor Rotterdam ongeveer 120 miljoen euro extra zou kosten. Dat komt neer op 200 euro per inwoner van Rotterdam per jaar.

Een deel van die kosten zullen worden opgebracht door verschillende inverdieneffecten. De kosten voor de bestrijding van luchtvervuiling in de stad zullen afnemen, net als de kosten door verkeersopstoppingen en files en de kosten voor woon-werkverkeer van gemeentelijke diensten en bedrijven. Van de aanleg van extra parkeervoorzieningen en wegen kan worden afgezien. Verder reikt het RET-net ook tot omringende gemeenten, zoals Schiedam, Vlaardingen en Spijkenisse. Ook deze gemeenten kunnen bijdragen aan het uiteindelijk gratis maken van het OV.

Daarmee rekening houdend zal de invoering van gratis openbaar vervoer in Rotterdam ongeveer 150 euro per jaar per inwoner kosten – gratis reizen voor iedereen voor € 12,50 per maand. Geen hoog bedrag voor een gemeente die jaarlijks zo'n 7000 euro per inwoner te besteden heeft.

Om financieel toe te groeien naar een systeem van gratis openbaar vervoer zal aangedrongen moeten worden op een hogere jaarlijkse rijksbijdrage. Daarnaast zal de gemeente Rotterdam zelf moeten bijdragen en zullen, zeker in de overgangsfase, manieren moeten worden aangewend om bijdragen te krijgen vanuit het bedrijfsleven (dat profiteert door lagere kosten van woon-werkverkeer van werknemers en toenemende klandizie voor winkels).

## 5. In stappen naar gratis openbaar vervoer in Rotterdam

De SP stelt voor om in stappen toe te werken naar een gratis openbaar vervoer.

### *Stap 1: Gratis OV voor jongeren tot 18 jaar en mensen ouder dan 65 jaar*

De eerste stap kan al in de komende vier jaar worden gezet en maakt deel uit van ons verkiezingsprogramma voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2006:

Maak het openbaar vervoer gratis voor jongeren tot 18 jaar en mensen ouder dan 65 jaar.

Voer een RotterdamPas-Plus in, waarmee mensen rond het sociaal minimum met korting kunnen reizen in het openbaar vervoer.

### *Stap 2: Gratis OV in de daluren*

De tweede stap zal qua fasering afhankelijk zijn van de reële financieringsmogelijkheden via een verhoogde rijksbijdrage en van de gemeente Rotterdam zelf. De SP kiest er voor om dat mogelijk te maken. We gaan er daarbij vanuit dat een nieuw kabinet vanaf 2007 een ruimer beleid gaat voeren op het gebied van het openbaar vervoer.

In die tweede stap is de belangrijkste inzet om de bestaande capaciteit op de trams, bussen en metrolijnen beter te benutten. Nu ligt de bezettingsgraad over de gehele dag genomen op nog geen twintig procent van de capaciteit. Overdag in de daluren en 's avonds kunnen er veel meer reizigers mee zonder dat dit tot veel extra kosten zou hoeven te leiden. De tweede stap bestaat dan ook uit het grotendeels gratis maken van het openbaar vervoer in de daluren.

Een mogelijkheid daarvoor is de ontwikkeling van een dalurenkaart van rond de twintig euro per jaar die recht geeft op gratis gebruik van de RET (en Connexion binnen de stadsgrenzen) lijnen buiten de daluren.

### *Stap 3: Een voordelige OV-pas voor in de spits*

Derde stap is het beschikbaar maken van een betaalbare OV-pas voor Rotterdammers die buiten de doelgroepen in de eerste stap vallen. Zo'n pas geeft recht op een jaar lang gratis gebruik van de RET-lijnen (en Connexion binnen de stadsgrenzen). Prijs: tussen de 50 en 100 euro. Daarnaast worden er afspraken gemaakt met bedrijven en instellingen voor een OV woon-werkpas die bedrijven collectief voor hun medewerkers kunnen aanschaffen voor het woon-werk verkeer.

### *Stap 4: instappen voor een gratis openbaar vervoer!*