



Wijnand Veeneman, universitair docent
e-mail w.w.veeneman@tbm.tudelft.nl

Het Vlaamse en Nederlandse ov: de rekkelijken versus de preciezen

Het Vlaamse openbaar vervoer gooit hoge ogen, met Hasselt als bakermat van het

gratis ov en vervoerder De Lijn die verrassende initiatieven ontplooit, zoals de ruil van een kentekenplaat voor een ov-abonnement. Bovendien verdubbelden de reizigersaantallen in tien jaar tijd. Hét lichtend voorbeeld voor het Nederlands stads- en streekvervoer, of niet?

De touringcar loopt langzaam vol. We wachten nog op laatkomers. De sfeer is verwachtingsvol, als op een trip naar Lourdes. De bus rijdt echter niet verder dan Vlaanderen. Adviesbureau Diepens en Okkema heeft ons uitgenodigd er te gaan kijken, want daar liggen de grote beloften. Ik voel me een

beetje een heiden.

IK REKEN WAT NA OP

Ik vind Vlamingen

EEN PAPIEREN SERVET,

prettige mensen,

DESPERAAT ZOEKEND NAAR

maar ben aanzienlijk minder

enthousiast over

hun openbaar

MIJN KRITISCHE NOOT

vervoer.

Eenmaal op de

snelweg, met de HSL aan onze zijde, gonzen de

goede Vlaamse voorbeelden door de bus. Alles lijkt

anders in Vlaanderen en beter dan in Nederland:

het openbaar vervoer is er gratis, het Vlaamse Ge-

west heeft een visie over hetgeen openbaar vervoer

moet bieden en er is een vervoerbedrijf dat een en

ander kan coördineren.

Toegegeven, in Vlaanderen zijn de dingen inder-

daad anders. Het Gewest heeft normen vastgelegd

voor openbaar vervoer in verschillende regio's, de

zogenaamde basismobiliteit. Op basis daarvan

maakt de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn

voor het gehele Gewest de dienstregeling voor al

het openbaar vervoer, behalve voor de trein. Voor

de helft voeren zij dit ook uit, de rest besteden zij

aan. Als gemeenten meer, gratis, of ander openbaar vervoer willen bovenop de basismobiliteit, dan kunnen zij dat regelen met De Lijn. Voor de onderhandelingen tussen gemeenten en De Lijn heeft het Gewest convenanten geformuleerd.

Ondertussen groeit het enthousiasme in de bus naarmate de verhalen toenemen. Ouderen én jongeren krijgen gratis openbaar vervoer. Sommige gemeenten, waaronder Hasselt, maken het openbaar vervoer gratis voor iedereen. Andere gemeenten bieden oudere jongeren of jongere ouderen gratis of goedkoper openbaar vervoer. Naast de convenanten tussen De Lijn en de gemeenten, ontwikkelt De Lijn ook zelf vormen van gratis en goedkoop openbaar vervoer. De vervoerder biedt de reiziger bijvoorbeeld drie jaar gratis openbaar vervoer aan als hij zijn (in Vlaanderen persoonlijke) nummerbord inlevert. Ook biedt De Lijn bijzonder goedkope jaarabonnementen aan aan jongeren die in heel Vlaanderen geldig zijn.

Ten slotte klinkt, na al die mooie regelingen, nóg beter nieuws. Het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer is de afgelopen tien jaar nagenoeg verdubbeld. Dat is nog eens groei, dat is nog eens openbaar vervoer. Ik ben stil. Misschien moet ik mijn bedenkingen loslaten en gelovige worden. Het Vlaamse ov klinkt ook mij steeds mooier in de oren. En dat terwijl de organisatie mij juist had gevraagd de kritische noot te verzorgen. Ik staar uit het raam naar de HSL in wording.

Het eerste bezoek brengt ons bij het onderdeel van De Lijn dat de belbus in de markt zet. Een uiterst vriendelijke, wat gedrongen Vlaming met baard en tweed jasje, legt ons uit hoe dat wordt aangepakt. Er wordt een vraag gesteld over de basismobiliteit. Nee, die wordt lang niet overal gehaald, maar De Lijn doet wél zijn best.

Een tweede bezoek brengt ons op het hoofdkantoor van de vervoersmaatschappij, waar ons een lunch

wordt voorgezet in een kantoor van de toekomst. We worden tevens overspoeld met gegevens over productformules en de gerealiseerde groei.

Ik reken wat na op een papieren servet, desperaat zoekend naar mijn kritische noot. De Lijn ontvangt ongeveer 320 miljoen euro subsidie per jaar via het Gewest en de gemeentelijke convenanten. Dat is een gemiddelde van 51 euro per burger. Voor Nederland kom ik op mijn servet op 60 euro per burger. Beide bedragen zijn alleen voor stads- en streekvervoer.

Dan stuit ik eindelijk op wat ik zocht: de kritische kokosnoot die iedereen over het hoofd ziet. De Lijn is in staat in Vlaanderen zo'n 360 miljoen keer per jaar iemand de bus of tram in te lokken. Dat is na de verdubbeling van het aantal reizigerskilometers van de afgelopen tien jaar. Met een tafelgenoot reken ik uit dat het Nederlandse stads- en streekvervoer zo'n 1800 miljoen instappers kent. Dat komt er in concreto op neer dat een Nederlander twee keer zo vaak in de bus of tram stapt dan een Vlaming, zelfs na de reizigersstagnering in Nederland en de Vlaamse verdubbeling van de afgelopen jaren. Dit alles nog los van een kostendeckingsgraad van een kwart in Vlaanderen en een derde in Nederland.

Terwijl de vertegenwoordiger van De Lijn wordt opgejaagd om de programmatijd te halen, denk ik na over de overeenkomsten tussen Vlaanderen en Nederland. Het openbaar vervoer in Nederland

HET VLAAMSE MODEL TOONT

lijkt meer op het

HAARSCHERP EEN AANTAL

Vlaamse dan we

vaak denken. Als

ZWAKHEDEN VAN HET

het gaat om gratis

of goedkoper

NEDERLANDSE OPENBAAR

openbaar vervoer

hebben we roze

strippenkaarten,

vrij-reizendagen,

euroretourtjes en

studentenkaarten.

Het wordt alleen nooit gepresenteerd als 'gratis', zelfs als dat, zoals bij de studentenkaart, best zou kunnen. En ook wij hebben een basismobiliteit, alleen wordt die tegenwoordig door de regionale overheid gedefinieerd en niet door het rijk. Vlaanderen kent ook aanbestedingen, alleen door De Lijn en niet door de overheid zelf.

Blijft echter het belangrijke verschil: de Vlamingen nemen ongeveer half zo vaak bus, tram of metro dan Nederlanders. De reis naar Vlaanderen levert dan ook niet de makkelijke antwoorden die velen hadden gezocht, maar het doet wel wat elke bedevaart moet doen: het geeft ons weer perspectief op onszelf. Het Vlaamse model toont namelijk haarscherp een aantal zwakheden van het Nederlandse openbaar vervoer. Ten eerste blijft de Vlaamse overheid via De Lijn als overheidsdienst

beschikken over de expertise van een vervoerder bij de aanbestedingen. De spagaat tussen ontwikkelen en overlaten waarmee de Nederlandse autoriteiten worstelen, bestaat in Vlaanderen niet.

Ten tweede kent Vlaanderen een golf aan acties om mensen de bus,

tram en metro

ALLES ADEMT EEN GEMAK IN

in te krijgen, een

ambitie die ik bij

HET OMGAAN MET DE REGELS,

het Nederlandse

rijk nauwelijks

WAT RUIMTE CREËERT.

terugvind. De

steun van de Nederlandse overheid aan relatief

goed presterend openbaar vervoer lijkt plichtmatig,

terwijl het Vlaams Gewest een zieltoegend openbaar

vervoer enthousiast promoot.

Ten derde kent Vlaanderen een kaartstelsel voor

het gehele Gewest dat ruimte biedt voor innovaties

en regionale eigenaardigheden. Die flexibiliteit

heeft de strippenkaart nooit kunnen bieden. Bo-

vendien staat een landelijke dekking in Nederland

onder druk door de decentralisatie. We houden

ons maar vast aan de chipkaart die redding moet

brengen.

Ik zag ons Nederlanders weer voor wat we zijn: de preciezen, in ieder geval naast de rekkelijke Vlamingen. Een vervoerder moet precies leveren wat hij belooft, de chipkaart moet geheel fraudevrij zijn, de begroting mag absoluut niet worden overschreden en de aanbesteding moet 100 procent zuiver zijn. Je zult betalen voor wat je krijgt en krijgen wat je verdient. Zo zijn wij. De Vlaamse omgang met de basismobiliteit, de ruimhartige abonnementen, de gemeentelijke plannetjes, alles ademt een gemak in het omgaan met de regels, wat ruimte creëert. Ruimte die grotendeels wordt gebruikt om het openbaar vervoer beter te maken. Verbeteringen die het openbaar vervoer in Vlaanderen hard nodig heeft.

We rijden terug. Ik staar uit het raam bij Hazeldonk. We passeren de grens en de HSL verliest zijn rommelige uiterlijk. Wij zijn de preciezen, en dat zal voorlopig wel zo blijven.