

EEN FIETS VOOR EEN NUMMERPLAAT



GROENLINKS
ZIN IN DE TOEKOMST

(Op) weg met je nummerplaat

Alhoewel veel mensen natuurlijk niet zonder kunnen, is het bezit van een eigen auto lang niet voor iedereen vanzelfsprekend. Zeker, een auto dient het gemak, maar kost ook een aardige cent. Los van de persoonlijke overwegingen levert het toenemend autobezit ook problemen op voor de hele samenleving. De lucht in drukke straten is immers nog lang niet schoon en gezond.

De klimaatcrisis vraagt om andere keuzes. De parkeerdruk neemt toe, met alle kosten van dien. Nog altijd vallen er teveel doden en gewonden door aanrijdingen in de stad. En: straten zouden mooier zijn met minder blik erin.

Zou het de moeite zijn te kijken of de groep twijfelaars over de streep te trekken is van een eigen auto af te zien? GroenLinks denkt van wel. Als minder mensen kiezen voor een eigen auto, neemt de groei van het aantal autokilometers af en daarmee de uitstoot van broeikasgassen en ziekmakende stoffen. Ook neemt de

parkeerdruk af, waardoor de schaarse ruimte in de stad beter behouden kan blijven voor groen, spelen, wandelen en fietsen. Bovendien pakken mensen zonder auto vaker het openbaar vervoer.

Natuurlijk, iedereen mag zelf afwegen of hij of zij een auto wil. Als je het kunt betalen dan. Maar er is niks mis mee als de overheid probeert het autobezit te beïnvloeden. Dat kan door in de eerste plaats kwalitatief uitstekend openbaar vervoer aan te bieden en te zorgen voor voldoende deelauto's en prima fietsvoorzieningen. En daar valt nog een hele hoop te verbeteren.

Maar GroenLinks wil meer. Laten we mensen die hun auto wegdoen en geen nieuwe kopen tegemoetkomen met een bonnenboek voor groene, schone alternatieven om mobiel te blijven. Pak de fiets, het openbaar vervoer en de deelauto!

Bonnenboek

GroenLinks stelt voor om mensen die hun auto wegdoen en een verklaring ondertekenen minstens een jaar lang geen nieuwe auto aan te schaffen, een pakket duurzame alternatieven aan te bieden ter waarde van 1.500 euro. Bovendien krijgen ze de mogelijkheid dat contract nog twee keer te verlengen.

Wie zal dat betalen?

De financiering van een dergelijk systeem kan afkomstig zijn van diverse bronnen, waarbij het principe moet gelden dat iedereen die profiteert een duit in het zakje doet.

Het Rijk

Als er minder auto's zijn, is er minder infrastructuur nodig, zijn er minder kosten aan onderhoud en nemen uitstoot en lawaai af. Dat scheelt geld. Het ligt dus voor de hand dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat meebetaalt. Daar is nog een reden voor: mensen zonder auto, pakken vaker de trein. Het kabinet heeft in het regeerakkoord afgesproken op het spoor jaarlijks 5% groei te halen. Door mensen alternatieven voor eigen autobezit aan te bieden, stimuleert het kabinet het gebruik van de trein.

Ja, het Rijk loop ook inkomsten mis, omdat er minder Motorrijtuigenbelasting (MRB) en Aanschafbelasting (BPM) in het laatje komt. En provincies krijgen minder opcenten binnen. Maar daar staan ook minder uitgaven aan nieuwe wegen tegenover.

Vlaanderen doet het al!

Sinds 2007 kunnen Vlamingen die hun nummerplaat inleveren, een gratis abonnement voor (maximaal) drie jaar op het stads- en streekvervoer verdienen. Jaarlijks ontvangt het Vlaamse vervoersbedrijf De Lijn sindsdien 9.000 tot 10.000 aanvragen per jaar, waarvan een kleine 90% wordt toegekend. Dat gaat dus sinds de invoering van de regeling al om bijna 22.000 auto's.

Het abonnement kan na toekenning voor een jaar dus twee keer verlengd worden, als mensen blijven afzien van een auto. Niet alleen de eigenaar van de auto komt in aanmerking voor het OV-abonnement, maar ook eventuele gezinsleden. Gemiddeld verstrekt De Lijn 1,33 abonnementen per ingeleverde nummerplaat.

Even rekenen: In Vlaanderen rijden zo'n 3.000.000 auto's rond, in Nederland ruim 7.600.000. Bij gelijk succes zouden in Nederland jaarlijks ruim 20.000 auto's van de weg te halen zijn, nog los van het stimulerende effect van extraatjes rond de fiets en de deelauto. Dat is niet mis!

Hoe het werkt...

Pakket fiets

Jaarabonnement NS-stalling	€ 100
Lidmaatschap OV-fiets	€ 10
X aantalvrije ritten OV-fiets	X x € 2,85 = € ...
Abonnement op buurt en stadsstalling	€ 100
Kortingscoupon op de aanschaf van een nieuwe fiets	€ 200

Pakket Openbaar Vervoer

Abonnement op stads- en streekvervoer in de regio	
Twee sterrenabonnement	€ 660
Drie sterrenabonnement	€ 980
Vier sterrenabonnement	€ 1.300
NS-voordeelurenabonnement	€ 55

Pakket Trein

NS trajectkaart voor 30 kilometer, inclusief voordeelurenkaart	€ 1.500
--	---------

Deelauto

Autodeeltegoed, te besteden aan abonnement op een deelauto en/of gebruikskosten (benzine, kilometers en tijd)	€ 180
---	-------

Laag	€ 300
Middel	€ 750
Hoog	€ 1.500

Voorbeeld

Iemand die zijn kenteken inlevert kan dus bijvoorbeeld kiezen voor:

+ drie sterrenabonnement	€ 980
+ NS-voordeelurenkaart	€ 55
+ abonnement deelauto	€ 180
+ autodeeltegoed	€ 285

Totaal	€ 1.500

Of:

+ vier sterrenabonnement	€ 1.300
+ jaarabonnement NS-stalling	€ 100
+ lidmaatschap OV fiets	€ 10
+ dertig ritten OV-fiets	€ 86

Totaal	€ 1.496

Gemeenten en Provincies

Via de opcenten en via parkeertarieven halen decentrale overheden geld op om te herinvesteren in bereikbaarheid. Uit zulke potjes kan ook een bijdrage geleverd worden om mensen de fiets op en het openbaar vervoer in te krijgen. Dat levert niet alleen voordelen op voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid, maar biedt ook perspectief aan automobilisten: minder drukte op de wegen en minder concurrentie om een parkeerplaats.

Ook is het denkbaar dat gemeenten bij woningbouw besparen op peperdure parkeerplaatsen als potentiële bewoners met dit soort faciliteiten verleid kunnen worden van een eigen auto af te zien. Sowieso is een verhuizing hét moment waarop mensen opnieuw over hun mobiliteitsgedrag nadenken en een andere keuze voor mogelijk houden mits de omstandigheden goed zijn.

Amsterdam doet al wat

Wie in Amsterdam zijn bewonersparkeervergunning inlevert, krijgt een bon met een autodeeltegoed van € 300,-. Ook krijgen nieuwe inwoners van de stad gratis een maandkaart om te reizen met het Gemeentelijk Vervoer bedrijf om eens te kijken hoe dat bevalt. De gemeente en het GVB delen de kosten.

(Vervoers)bedrijven

Tienduizenden nieuwe klanten zijn ongetwijfeld van harte welkom in bus, tram en metro. Ze worden vervoersbedrijven op ene presenteerblaadje aangereikt. Het ligt dus voor de hand dat voor de abonnementen een wat lager tarief dan normaal te doen gebruikelijk is geldt.

Ook kan gekeken worden of NS op een of andere manier bijdraagt in de kosten. Wie geen auto meer bezit, zal beslist vaker de trein pakken. Zeker als een kortingskaart in het pakket wordt aangeboden. Daar mag wat tegenover staan.

Voor aanbieders van deelauto's geldt hetzelfde. Hun product is erg interessant voor voormalig autobezitters. In ruil voor veel extra klandizie, mag een korting worden verwacht. Als een paar burens allemaal tegelijk een kenteken inlevert, dan levert het direct geld op om een deelauto in de straat te zetten. En de hele buurt profiteert mee.

Deelauto's breken door

Uit Amsterdams onderzoek blijkt dat mensen die van hun eigen auto de overstap maken naar een deelauto liefst 72% minder kilometers maken. Logisch, want met een eigen auto is de drempel nu eenmaal lager om een ritje te maken. Zeker voor korte ritjes pakken autodelers dus de fiets of het OV. Dat onderzoek laat ook zien dat elke deelauto de parkeerdruk met gemiddeld 2,5 parkeerplek verminderd. Niet voor niets stijgt het aantal deelauto's met 40% per jaar!

Dekking

GroenLinks stelt voor om in de begroting voor 2010 € 15 000 000,- uit te trekken voor het eerste jaar. Als het Rijk het voortouw neemt om dit bedrag via deals met gemeenten en vervoersbedrijven te verdubbelen, kunnen 20.000 auto's van de weg gehaald worden. Gezien de Vlaamse ervaringen op basis van een dergelijk pakket een haalbare kaart!

GroenLinks stelt voor het geld te onttrekken aan de 85 miljoen die beschikbaar is in het kader van de sloopregeling. In week 43 was die pot pas half leeg, er zat nog 43 miljoen in. Van de Rijksbijdrage van 65 miljoen is globaal dus nog 33 miljoen over, wat GroenLinks wil afromen.

In de macro-economische verkenningen kraakte het CPB harde noten over de sloopregeling, die volgens de rijksrekenmeesters nauwelijks een positief milieueffect heeft. Ook heeft het weinig zin om zo de autoproductie op gang te helpen, want die heeft Nederland niet.

Oneerlijk?

Er gaan vast mensen klagen die al jaren fietsen of het openbaar vervoer gebruiken. Die willen ook vast graag zo'n gratis OV-kaart. Daar valt wat bij voor te stellen, maar de realiteit is dat nu ook lang niet iedereen evenveel mee profiteert van alle bedragen die de overheid links en rechts aan verschillende vormen van mobiliteit uitgeeft. De een pakt dagelijks de trein, de ander verheugt zich nu al op de spitsstroken die Eurlings overal wil aan leggen. Zeker in dat licht bezien, wil GroenLinks graag geld verschuiven van asfalt naar het stimuleren van duurzame alternatieven.

Tweede kamerfractie GroenLinks

Ineke van Gent

November 2009