

Gedwongen winkelnering

Citation for published version (APA):

Tilanus, C. B. (1993). Gedwongen winkelnering. *Nieuwsblad Transport*.

Document status and date:

Gepubliceerd: 01/01/1993

Document Version:

Uitgevers PDF, ook bekend als Version of Record

Please check the document version of this publication:

- A submitted manuscript is the version of the article upon submission and before peer-review. There can be important differences between the submitted version and the official published version of record. People interested in the research are advised to contact the author for the final version of the publication, or visit the DOI to the publisher's website.
- The final author version and the galley proof are versions of the publication after peer review.
- The final published version features the final layout of the paper including the volume, issue and page numbers.

[Link to publication](#)

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

If the publication is distributed under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license above, please follow below link for the End User Agreement:

www.tue.nl/taverne

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at:

openaccess@tue.nl

providing details and we will investigate your claim.

Gedwongen winkelnering

door C.B. TILANUS

„De Hilversumse fabrieksarbeider ontving van zijn loon de helft, soms vier vijfde, in bons; daarmee moest hij inkopen doen in de winkel die door de fabrikant of verwanten van deze werd gehouden. Niet alleen waren de artikelen in deze patroonswinkel duurder dan elders, maar ook mocht de arbeider zijn bons niet opsparen: hij was verplicht ze in te wisselen voor waren. Het gevolg was, dat artikelen werden gekocht, die niet benodigd waren...” Aldus I.J. Brugmans in zijn boek 'De arbeidende klasse in Nederland in de 19e eeuw 1813-1870'.

„Truckstelsel (Eng.): stelsel van gedwongen winkelnering, waarbij arbeiders het loon niet in geld, maar in waren ontvangen; in ons land verboden bij de wet op het arbeidscontract van 1 feb. 1909” (Koenen).

„De OV-studentenkaart is een vorm van gedwongen winkelnering en zal in 2009, een eeuw na dato, worden afgeschaft” (Tilanus).

Winkeltje

Waarom interpreteer ik de OV-studentenkaart als een vorm van gedwongen winkelnering?

De overheid betaalt studenten voor het feit dat ze studeren - hetzij bij wijze van nivellering, om gezinnen met kinderen na inkomensnivellering nog verder te helpen met financiële tegemoetkomingen; hetzij als bevoogding, omdat tertiair onderwijs goed is voor jonge volwassenen; hetzij als investering, omdat de studiekosten wel zullen worden terugverdiend door hogere inkomensbelastinginkomsten.

Maar de overheid heeft een winkeltje, NS. De overheid pakt nu een deel van de studiefinanciering terug in ruil voor een OV-studentenkaart. Dat is gedwongen winkelnering.



De OV-studentenkaart is geen eerlijk verdiend geld, want er wordt 65 gulden per maand afgehouden van de basisbeurs. Uit het Jaarverslag 1991 van NS is niet op te maken hoeveel de opbrengst voor NS van de OV-studentenkaart is geweest. Wel dat het 583.155 kaarten waren. Maal 12 maal 65 gulden geeft 455 miljoen gulden. Uit de krant verneem ik dat de opbrengst van de OV-studentenkaart in 1991 405 miljoen, in 1992 553 miljoen en in 1993 628 miljoen bedraagt. Van de opbrengst zou 60 procent naar NS gaan, 30 procent naar het streekvervoer en 10 procent naar het stadsvervoer (Financieel Dagblad, 18/1/1993). Voor 1991 geldt dus 455 of 405 miljoen; 60 procent van het laagste bedrag is 243 miljoen voor NS.

Dat klopt weer aardig met een bedrag van 230 miljoen dat ik elders las.

We gaan terug naar het Jaarverslag 1991. De totale opbrengsten van het reizigersvervoer waren 2978 miljoen. Hoeveel procent is daarvan op de vrije markt, eerlijk verdiend? Niet de 'financiële bijdrage openbare dienstverplichtingen' ad 1431 miljoen (48,1 procent). Ook niet de bijdrage voor de OV-studentenkaart ad 230 miljoen (7,7 procent). Er is dus maar 44,2 procent op de vrije markt verdiend.



Wat zijn de gevolgen van de OV-studentenkaart?

(1) Reguliere reizigers worden uit de trein verdrongen. Bij voorbeeld, iemand die in Utrecht woont kreeg een mooie baan in Eindhoven, veel avondwerk. Hij dacht er niet aan om te gaan verhuizen. Ik zei: „Jij kunt ook gemakkelijk en comfortabel met de trein.” Hij: „Welnee, die ellende, dat gedrang, die rotzooi overal; ik heb een luxe wagen gekocht; rustig in de file; muziekje luisteren; ik kom uitgerust thuis”

(2) De studenten wennen aan de trein, maar ze wennen ook aan mobiliteit in het algemeen. De vraag is, wat de overhand heeft. Student Rogier Arntz, voorzitter van het comité Vecht mee voor onze OV, zegt: „Wij leren nu de trein te gebruiken en de auto te laten staan.” Directeur G. Abbenhuis van de OV-Studentenkaart BV zegt: „De jaarkaart is juist geïntroduceerd om de mobiliteit van studenten te bevorderen.”

Zeker is, dat NS hard moet werken voor de studenten en dat NS en de medereizigers kreunen over de volle treinen. Toen destijds onderhandeld werd met NS over de OV-studentenkaart is allicht rekening gehouden met de elasticiteit van de vraag. Daalt de prijs van een goed naar nul, dan neemt de vraag toe. Volgens de Hague Consulting Group zouden studenten 68 procent meer kilometers per trein afleggen als gevolg van de kaart; volgens het NEA 200 procent; en dat zou 100 procent meer zijn dan de toename die destijds was geraamd toen de kaart werd ingesteld. (Financieel Dagblad, 18/1/1993).

Laten we het houden op een verdubbeling van de mobiliteit van de studenten. Gaat dat op den duur nu per trein of per auto? Studenten, desgevraagd, spreken er verschillend over, maar ik denk dat de meesten, als voor hen na vijf jaar studie en verwennerij met gratis mobiliteit de OV-studentenkaart abrupt vervalt, zullen trachten hun mobiliteit op de oude voet voort te zetten en dan de auto zullen pakken.

**) Prof.dr. C.B. Tilanus is
hoogleraar in de distributielogistiek aan de Technische Universiteit Eindhoven*