

Onderbouwing Kernpunt 1

Advies van; [www.nederlandbeter.nl](http://www.nederlandbeter.nl) – Gratis gebruik van het Openbaar Vervoer Boek 1;

### **Waarom is het mogelijk, het gebruik van het O.V. gratis aan te bieden?**

Nederlandbeter gaat voor en namens u keihard vechten voor een rustige, evenwichtige samenleving.

Het optimaal en goed functioneren, van belangrijk Publieke zaken zoals o.a. het O.V. moeten meehelpen de levensvreugde, het levensplezier, het moeten kunnen reizen zonder rare O.V. zorgen -welke veelal een enorme irritatie, aan "ons" de inwoners van dit afglijdende land ten deel vallen- in combinatie met onmacht van de gestrande burger – meer dan 100 % aandacht krijgen.

De service naar de burger zal weer "ouderwets" optimaal moeten worden.

Een veilig, goed en snel O.V. kost minder tijd en zoals bekend; tijd is geld!

Het is belangrijk te weten dat agressie naar het O.V. personeel mede wordt aangewakkerd door een niet goed functionerend systeem.

Dit betekent echter niet dat het normaal is, dat na het zoveelste falende poortje of onterecht moeten afrekenen –bij een falend automaat- het rechtvaardigt de buschauffeur te molesteren! Absoluut niet.

Echter het is absoluut duidelijk dat een totaal mislukt systeem de sfeer er niet gezelliger op maakt!

Voorts; de toerist in ons land, zal niet meer tegen de onzin van het niet kunnen reizen met een buitenlands bank rekening nummer aan moeten lopen. Die –geldverslindende- O.V. kaart is immers alleen met een Nederlands Bank rek. nummer te laden. Hoe krijgt men zoiets verzonnen? Het is een wanvertoning ten opzichte van onze toerist! De toerist zal je in de watten moeten leggen!

Een hoog toeristen bezoek zal meehelpen Nederland weer een bekend, handels en financieel gezond land te worden.

De MBO scholier, zal net als de HBO leerling gewoon gratis- van het O.V. moeten kunnen profiteren!

Veel ouders hebben het in deze tijd al zwaar genoeg om de rekeningen te kunnen betalen!

Tevens is men totaal vergeten dat voor de ouderen in onze samenleving zo een nieuw systeem totaal onbegrijpelijk werkt.

*Omdat uit te gaan leggen (met mobiele service punten door het land)..... moest men in de afgelopen twee jaar 490 miljoen aan extra uitleg en advies groepen uitgeven!*

Mensen die s' avonds (laat) met het O.V. willen, als is het maar in noodgevallen, moeten niet meer geconfronteerd worden met verplicht (extra) moeten opwaarderen van die akelige O.V. kaart! Een extra borg is nodig voor de late uren! Niemand kan uitleggen waarom?

Dan de vraag..... waar kan men opladen midden in de nacht? Niet bij de supermarkt die dan dicht is!

Onmacht is in dit land één van de grootste ergernissen welke meespelen in het "onvrede" gevoel van mensen. En juist daardoor ontstaat er zo veel demotivatie.

Die ontstane demotivatie, en het gevoel van ik wil weg hier, zorgen ervoor dat dit land ieder dag een stukje verder afbrokkelt.

Het onderbouwen van ons programma is een enorme klus, en dat komt mede omdat wij in een land leven waar beleidsmakers en ambtenaren niet de transparantie (in cijfers) geven die juist vertrouwen zouden moet geven aan de burger. Een ander voorkomend probleem in ons land;

Elke Gemeente, elke Provincie bepaald haar eigen kosten, haar eigen leges, dat zal dus nooit meehelpen aan een stabiele, vreedzame samenleving. Men wil een eerlijk alsmede gelijkheidsgevoel. Je kunt dus concluderen, dat door het gedrag van onze overheid zélf, mensen beseffen dat we niet allemaal gelijk behandeld worden.

Als we alleen al het O.V. onder de loep nemen dan is het erg te constateren dat bijvoorbeeld het CPB niet over cijfers beschikt inzake het O.V..

Terwijl de burgerij juist begrepen heeft dat controlerende alsmede adviserende organisaties binnen ons land op zich al zelf geldverslindend zijn. Misschien zou dit nog geaccepteerd worden als het werkt. Maar daar zit hem de kneep! Ook die voor en na controle werkt niet!

Ook in de Rijksbegrotingen is niets te zien over een goed Openbaar vervoer.

Zelfs in de Miljoenen nota wordt met geen woord gerept over deze grote tak van werkgelegenheid. Naast werkgelegenheid een verplicht stuk service aan de burger die graag vooruit wil – i.p.v. achteruit!

[http://miljoenennota.prinsjesdag2011.nl/downloads/Miljoenennota\\_deel1.pdf#page=65](http://miljoenennota.prinsjesdag2011.nl/downloads/Miljoenennota_deel1.pdf#page=65)

Dit komt mede omdat onze Overheid in steeds meer zaken bewust afstand heeft genomen. Het leek wel makkelijk – je besteed iets uit, en draagt dan ook geen verantwoording meer ! Echter men is vergeten dat de gewone burger dit moet bezuren.

Dom want in de Gw. staat juist dat de overheid er alles aan moet doen de inwoners van ons land zo goed mogelijk ten dienste te zijn!

<http://www.st-ab.nl/wetgrondwet.htm#h1> (Hoofdstuk 1)

Het CPB en rekenkamers stellen wél dat men in Den Haag zakken vol geld aan de Provincie, alsmede gemeenten bijdraagt. Echter zonder dat er ook maar enige échte controle is van wat er met dat geld gebeurt. Dit is een ondersteuning aan genoemden terwijl de Provincies zelf ook middels meerdere kanalen de burger op kosten jagen.

De duistere wereld van verdiende gelden aan energie (oude Nuts) aandelen is helemaal een verhaal apart.

**Dit zal dan ook onder de kop Nuts behandeld gaan worden !**

Men ontvangt miljoenen, (oude aandelen markten etc. Nutsvoorzieningen) welke opgaan aan veelal onzinnige Bestuurlijke taken. Het is net zo on-doorzichtig als het O.V. verhaal. Ook daar ligt een duister gebied ! Er is in zijn geheel niet "exact" terug te vinden waaraan Den Haag geld betaald aan de lokale overheden.

Indien het Bestuur gekort wordt konden deze gelden al ca. 25 % van ons O.V. betalen.

(Waarschijnlijk meer – onderzoek loopt naar deze Nuts zaken) !

Zelfs het terugvinden of bijvoorbeeld de opcenten van de wegenbelasting worden aangewend voor het O.V. is ontraceerbaar! Er zijn bij bepaalde Provincie's in het verleden afspraken over gemaakt. Dit mede omdat in het jaar 2000 de Wet personenvervoer is ingegaan.

Binnen een aantal Provincies is terug te vinden dat de aanbestedingen naar het O.V. voor 100 tot 300 miljoen worden weggeven, en dat er dan maar ca. 20 tot 70 % inkomsten terug komen.

De Provincie Gelderland is een mooi voorbeeld;

[http://www.gelderland.nl/Documenten/Bestuur\\_%20en\\_Politiek/Financien/Begroting\\_2012/Bleidsbegroting%202012.pdf](http://www.gelderland.nl/Documenten/Bestuur_%20en_Politiek/Financien/Begroting_2012/Bleidsbegroting%202012.pdf) (totaaldocument )

**Tabel 1) Begroting in de oude situatie (bedragen x €1.000,--) Pijler  
Programma  
Begroting 2011 (na wijziging 21)**

IV 9.0 Openbaar vervoer (uit te drukken in miljoenen)

<b>Lasten (aanbesteding)</b>	<b>Baten (kaartverkoop)</b>	<b>Saldo (te kort)</b>
130.581	95.162	35.419

Een andere bijkomstigheid is de enorme bestuurlijke onzin, van een eigen rekenkamer, een eigen controle unit, een eigen aanbesteding commissie, met alle huisvestingen, (per O.V. afdeling) welke kosten geraamd zijn op ca. 200 miljoen euro per jaar. Dit bedrag is inkl. topbestuurders, afdelingsdirecteuren, inkl. vele onnodige kosten.

Het totale aantoonbare geld wat er door Provincie's in het O.V. gestopt wordt, althans niet (traceerbaar) aan het transport middel op zich, (want dan zou de service beter zijn) is dus ca. 12 x 400 miljoen hetgeen betekend dat we over 4.8 miljard praten.

### **Hoe werkt het Openbaar vervoer dan? ...vraagt u zich af.**

Provincies laten middels inschrijvingen de bus, treinmaatschappijen, op sommige locaties ook pont- rederijen (aanbestedingen genaamd) een prijs neerleggen voor een periode van vijf jaar jaar.

- In de Wet van 6 juli 2000, houdende nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Wet personenvervoer 2000) staat dit beschreven;

Zie; Artikel 6 lid 1.....

- [http://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/geldigheidsdatum\\_31-05-2012#HoofdstukI\\_3\\_Artikel4](http://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/geldigheidsdatum_31-05-2012#HoofdstukI_3_Artikel4) (gehele wetgeving)

Er zijn enige tussentijdse uitzonderingen waargenomen. Raar maar waar! In de stukken van de apart behandelde en aparte status verkregen steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag- welke nog niet verplicht waren met aanbestedingen te werken, zijn nu aanbestedingen van zelfs acht jaar in beeld.

De aanbestedingen welke door mevrouw (inmiddels demissionair ) Minister Melanie Schultz van Haegen koste wat kost, tegen elk advies in worden doorgedrukt leidt tot vele wantoestanden.

Er is (wederom) een apart BV'tje / bedrijfje opgericht welke (Chipkaartbeheerder Trans Link Systems TLS genaamd) welke de kaart o.v. verkoop moest beheren.

Nu rommelt het daar met subsidie gelden.

De overheid heeft aan de NS (aandeelhouder van TLS) 226 miljoen gegeven- mede voor het ontwikkelen van dat poortjes gedoe!.....en men deed vervolgens (bewust) maar 25 miljoen afdracht aan dat TLS.

Dat TLS is geweldig in de problemen gekomen en draait ruim 140 miljoen verlies.

Nu gaat de NS geld lenen aan TLS , wat notabene door de overheid is verstrekt (met als doel de burger te voorzien van een goed O.V. ) tegen (bewust) hoge rente.

Die rente wordt nu doorberekend in de verkoop van de kaartjes. De verkoop stijgt daardoor met ca. 20 % !

### **Overige rare constructies;**

Arriva wil, mede namens vervoerders Conexxion, Veolia en Syntus, een onderzoek naar alle gelden van de chipkaartbeheerder. NS krijgt subsidie en laat de vervoerders en uiteindelijk de reizigers nog een keer extra betalen”, zegt directeur Anne Hettinga . De NS is de grootste aandeelhouder van TLS. Het restant is eigendom van stadsvervoerders GVB, RET en HTM.

Het hele Openbaar vervoer is oncontroleerbaar!

Men heeft personeelsleden in de top welke 2 of 3 x Balkenende norm verdienen, en op de 20 chauffeurs lopen er één interne controleur die 3 x modaal verdient. (info verkregen op de werkvloer)

Snapt u het nog ?

Busmaatschappijen hebben allerlei bedrijf onderdeeljes gesplitst in een BV beheer, een BV rijdend materiaal, Bv uitvoering, een BV controle etc.

Op ieder BV zit een directie van ca. 1 miljoen per jaar. Excl.de huisvestingen!

We praten over ca. 80 verschillende BV's binnen de O.V. wereld.

Connexion is eigendom van Veolia - de Franse directie top - slurpt ca. 50 miljoen op uit het Nederlandse aanbesteding geld . Veolia is immers Frans eigendom.

Arriva is eigendom van de Deutsche Bahn. Niet te verwaren met de Duitse Bundesbahn!

De Deutsche Bahn wordt er van verdacht, aanbestedingen te hebben gekocht.

Totdat nog meer ambtenaren en mensen van de werkvloer (klokkenluiders) durven gaan praten, zullen we niet verder komen dan de raming van ca. 200 tot 400 miljoen smeer geld. Ook al betaald door de Overheid binnen dit land.

Nu willen de Deutsche Bahn en Veolia ook de Gemeenten Den Haag, Rotterdam en Amsterdam opkopen van wat ooit normale Nederlandse gemeentelijk bedrijven waren. Dit zijn de laatste Gemeenten die lang hebben volgehouden alles zelf te willen regelen.

Het verhaal Pro-rail en NS is vervolgens helemaal een drama. Er zijn aan de Staat bijdragen gevraagd van ca. (in onderdelen veiligheid, onderhoud en vernieuwing materieel) van ca. 11 miljard.

De vraag blijft als de overheid regelmatig zoveel zelf moet bijleggen, heeft de aanbesteding constructie en marktwerking dan niet onzinnig veel geld gekost ?

Wat ook een kosten verslindende alsmede niet uit te leggen pijnpunt is;

Een vervoersmaatschappij kan bewust laag inschrijven op een aanbesteding- en als men vervolgens merkt we gaan failliet, dan zal de overheid onvoorwaardelijk bij springen (men zal niet beticht worden van opzettelijke fraude, er zijn geen consequenties voor de directie) en bij overname door een andere partij, zal het personeel mee overgenomen worden. Echter het veranderen van logo's het overspuiten van bussen het aanpassen van de gehele outfit wordt ook al weer door de overheid betaald.

Kortom we hebben een systeem dat niet goed functioneert, wat ondoorzichtig is, en waar de overheid zich voor miljarden laat bedonderen!

**Nog erger;** In een kamerstuk van 3 februari 2011 > Aanbieding nota n.a.v. verslag en nota van wijziging inzake PSO- wetsvoorstel (32 376) staat te lezen;

**De vervoerbedrijven zijn allemaal een rechtspersoon en moeten op grond van het Burgerlijk Wetboek hun jaarrekening publiceren. Daarin staan ook de winst- en verliescijfers (de winst- en verliesrekening). Het kabinet ziet in het licht van het voorgaande "geen" reden om voor de bedrijven die openbaar vervoer verrichten extra eisen op te nemen ten aanzien van de publicatie van winstcijfers. Dergelijke eisen zouden leiden tot een toename van de administratieve lasten en zouden een nationale kop op de PSO -verordening vormen. Daarnaast zou het er toe kunnen leiden dat vervoerders juist om die reden de Nederlandse markt niet aantrekkelijk vinden en niet tot die markt willen toetreden of zelfs uit Nederland weggaan.**

Zulke taferelen en zulke ondernemingen zou je juist per direct het land uit moeten schoppen! Zo ook de beleidsmakers die zo durven denken! Het is onbegrijpelijk, niet uit te leggen aan de burgers die het steeds zwaarder krijgen.

Bovenstaande taferelen zijn mede mogelijk gemaakt door ontstane wetgeving in Brussel!

<http://www.europadecentraal.nl/menu/314/Aanbesteden.html>

Nederlandbeter heeft de taak keihard zaken op zijn kop te zetten, te spitten waar men kan, de hulp van "klokkenluidende" ambtenaren aan te grijpen waar mogelijk.

### **Ons advies;**

Publieke en Openbare diensten onder de regie van de overheid, al die mee profiterende opvreTERS naar huis sturen en er voor zorgen dat voor een bedrag van ca. 15 miljard (minus voordelen) euro een geweldige service aan de burger verleend wordt.

Als het lukt een stabiel veilig, snel O.V. (voor een open, transparant vast bedrag) de auto meer te laten staan, de burger de ruimte te geven zonder zorgen te kunnen reizen, de buschauffeur weer zonder bemoeienis van 3 Directies te laten rijden, zal dat voor veel mensen in de Maatschappij, minder stres, minder irritatie opleveren.

Dat zal een enorme verbetering zijn aangaande geld besparing door minder ziekte verzuim. Geldbesparing op reistijden, zo ook op file leed.

Weet u hoe het zit met het ziekte verzuim van het personeel binnen het O.V. ?

Zie; <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/arbeid-sociale-zekerheid/publicaties/arbeidsmarkt-vogelvlucht/korte-termijn-ontw/2006-arbeidsmarkt-vv-ao-zv-art.htm>

Je kunt dan vervolgens concluderen dat enkel en alleen met deze denkwijze en het gaan invoeren van een gratis gebruik van het O.V. ....Miljarden te gaan besparen i.p.v. ieder jaar meer te moeten uitgeven aan boevenpraktijken die hun werk niet serieus nemen!

Hier ligt een pracht opdracht voor het CPB en rekenkamers!

Zorg dat het O.V. tevens een win, win situatie oplevert, in combinatie met het verplicht meehelpen op elke locatie binnen het O.V. middels het opwekken van Duurzame energie. Investeer in elektrisch vervoer, opgeladen middels eigen Groen stroom systemen.

**(Team Nieuwe Duurzame technologie -TNDT ; Te financieren met het daarvoor bedoelde geld van de energie belasting, wat nu –onrechtmatig- op gaat aan –onzinnige- bestuurlijke zaken alsmede overvloedige huisvesting!)**

Bij een eigen circuit zal er dan geen grijze stroom gedraaid hoeven worden om een schoon, goedkoop en goed functionerend Openbaar vervoer te laten rijden.

Daarbij wordt dan ook nog eens een twee miljard bezuinigd op het niet hoeven betalen van transport en energiebelastingen. Zo ook op de accijnzen van diesel!

Haal al die geldverslindende oplaad kastjes, doorlaatpoortjes (welke ook nog eens voor ca. 4 miljoen per jaar aan elektra gebruiken) weg en laat de burger met een legitimatie van ID. en paspoort rustig ongemoeid reizen.

Namens Nederlandbeter

Jack Hage Sr.

[www.nederlandbeter.nl](http://www.nederlandbeter.nl)