

Onderwerp Quickscan ervaringen 'gratis' openbaar vervoer
Steller Menno Oedekerker

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06 5277 4743
Datum

Bijlage(n) -

Kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Tijdens de vervolgbespreking van de collegebrief 'Op weg naar een integrale mobiliteitsvisie' in de Gecombineerde commissie van 8 januari 2020 hebben wij u, onder andere naar aanleiding van een vraag van de heer Koks (SP), toegezegd te komen met een quickscan naar ervaringen met 'gratis' OV in andere steden en mogelijkheden om dit in Groningen toe te passen. Genoemde argumenten hierbij waren de wens om een inclusieve gemeente te willen zijn. Dit door onder andere het tegengaan van sociale uitsluiting, mensen met een laag inkomen tegemoet te komen en daarnaast het autogebruik te verminderen.

Wij hebben gekeken naar praktijkervaringen in bijvoorbeeld de Belgische stad Hasselt met gratis openbaar vervoer (zie ook het kader), het gratis maken van het openbaar vervoer in Luxemburg en ervaringen uit eigen land met gratis openbaar vervoer voor 65-plussers in Rotterdam. Een meer recent voorbeeld dat wij in het kader van deze quickscan bekeken hebben is een experiment met gratis openbaar vervoer voor inwoners met een laag inkomen in de gemeente Het Hogeland. In combinatie met onze eigen expertise trekken wij daar de onderstaande conclusies uit. We hechten eraan te benadrukken dat het hier gaat om een quickscan en geen uitgebreid onderzoek. Dit conform onze toezegging aan uw raad.

Gratis openbaar vervoer in Hasselt

Hasselt was een pionier en is het meest bekende voorbeeld van gratis stedelijk openbaar vervoer. In Hasselt was het openbaar vervoer vanaf 1997 tot 2013 voor iedereen gratis. Dat leidde tot een enorme groei van het aantal reizigers met 1.229%. Een reden dat het gratis openbaar vervoer daar niet meer voor iedereen gratis is, zijn de kosten. Nadat weer voor het openbaar vervoer betaald moest worden bleek dat de weggevalen reizigers vooral zaten op de kortere afstand.

Bevindingen op basis van de uitgevoerde quickscan

1. *Gratis openbaar vervoer voor iedereen leidt met name tot meer mobiliteit en een verschuiving van ruimte-efficiënte vervoerswijzen zoals van fiets naar het openbaar vervoer*

Op basis van praktijkervaringen blijkt dat gratis openbaar vervoer een middel is om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Het gratis aanbieden van openbaar vervoer leidt namelijk tot een toename van het openbaar vervoergebruik. Uit verdere analyse van deze praktijkvoorbeelden blijkt dat slechts een deel van deze toename wordt veroorzaakt doordat automobilisten de keuze voor het openbaar vervoer maken, maar veelal door extra gebruik van het OV door mensen die al met de bus reisden, of door reizigers die zich voorheen lopend of per fiets verplaatsten.

2. *Gratis openbaar vervoer voor iedereen maakt het openbaar vervoer minder efficiënt*

Doordat de meeste mensen zich verplaatsen in de spitsperiodes zal de toename vooral in deze drukke periode plaats vinden. Bovendien leidt gratis openbaar vervoer naast substitutie van auto en fiets naar het openbaar vervoer tot een toename van reizen die niet gemaakt zouden zijn als het openbaar vervoer niet gratis was. Dit betekent een toename van de aan te bieden capaciteit en derhalve een toename van de kosten. Extra duur daarbij is de noodzaak van extra capaciteit in spitsen.

De toegenomen kosten in combinatie met de afgenomen inkomsten (minder verkochte vervoersbewijzen) kan dan zelfs negatieve gevolgen voor de kwaliteit van het openbaar vervoer hebben. Bij gelijkblijvend budget en een toenemende vraag moet er bijvoorbeeld juist meer op drukke momenten worden ingezet, waardoor juist op de rustige momenten op het aantal busritten moet worden bespaard.

3. *Gratis openbaar vervoer voor iedereen leidt niet automatisch tot een afname van de vervuiling*

Een afname van de vervuiling is een veel genoemd voordeel van gratis openbaar vervoer. Dit zou het geval zijn als niet duurzame autoritten voor ritten met het openbaar vervoer worden vervangen. Op het moment dat lopen en fietsen door (niet duurzaam) openbaar vervoer worden vervangen of reizen die anders niet gemaakt zouden worden nu met (niet duurzaam) openbaar vervoer worden gemaakt, is er zelfs een toename van de vervuiling.

4. *Gratis openbaar vervoer voor bepaalde groepen is potentieel interessant*

Wij willen een inclusieve gemeente zijn; mobiliteit voor iedereen is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Mobiliteit is soms vanwege de kosten niet voor iedereen een vanzelfsprekendheid. In de gemeente Het Hogeland reizen minima van september 2020 tot juli 2021 buiten de spits al gratis met het openbaar vervoer via de zogenaamde “voor elkaar pas” van Arriva met (voor in onze regio) een samenwerking met Qbuzz.¹ Het betreft een proef van een jaar waarbij deze gemeente graag wil weten hoe vaak mensen er gebruik van maken, of ze deelnemen aan activiteiten en of het ook kosten bespaart. Na afloop van de proef wordt gekeken wat het heeft opgeleverd. Vanzelfsprekend zullen wij dit volgen. Tegelijkertijd dient hierbij opgemerkt te worden dat de kosten van het toepassen van een vergelijkbaar model als in Het Hogeland in onze gemeente volgens een globale schatting zouden neerkomen op zo’n €3 miljoen euro per jaar.

De “voor elkaar pas” van Arriva is mogelijk een andere interessante optie. Hierbij kunnen WMO-geïndiceerden regionaal gratis reizen met het openbaar vervoer en daarnaast mogen zij ook gratis een begeleider meenemen. Ervaringen elders in het land lijken overwegend positief. Zowel qua vergroting van de mobiliteit als van een reductie op het Wmo-vervoer. De gemeente betaalt jaarlijks een bijdrage per verstrekte “voor elkaar pas”. Wij zullen de eventuele mogelijkheden van deze pas in de loop van 2021 verder verkennen.

Randvoorwaarde bij gratis openbaar vervoer voor bepaalde groepen inwoners is vanzelfsprekend dat het voldoende bijdrage levert aan de doelen die we willen bereiken. Zo is het bijvoorbeeld ook niet gewenst dat mensen met een laag inkomen met gratis openbaar vervoer verplaatsingen vervangen die zij eerder lopend of per fiets deden en ook bij het gratis maken van het openbaar vervoer zeker net zo goed lopend of per fiets gemaakt kunnen worden. Mogelijk is het beperken van het aantal gratis ritten met het openbaar vervoer tot bijvoorbeeld een maximum per maand of jaar dan een verstandige keuze, zodat de bijdragen aan onze doelen en de kans op betaalbaarheid van de maatregelen wordt vergroot.

Tot slot

Op basis van deze quickscan is het nog niet mogelijk om een definitieve conclusie te trekken. Fiets, lopen en openbaar vervoer staan binnen ons mobiliteitsbeleid op één, twee en drie. Wij vinden het daarom onwenselijk dat met het gratis maken van het openbaar vervoer verplaatsingen met het openbaar vervoer ten koste van lopen en fietsen worden gemaakt. Wel wenselijk vinden wij dat verplaatsingen met bijvoorbeeld de auto vervangen worden door ritten met het openbaar vervoer. Maar daarvoor lijkt op basis van deze quickscan het gratis maken van het openbaar vervoer

¹ Zie voor meer informatie <https://www.arriva.nl/zakelijk/vervoersmogelijkheden/voorelkaarpas.htm>

voor iedereen niet het meest geschikte instrument. Wij kiezen dan ook niet voor gratis openbaar vervoer voor iedereen op elk moment.

Zoals aangegeven gaan wij de eventuele mogelijkheden van de “voor elkaar pas” als alternatief voor WMO-vervoer en inwoners met een laag inkomen in de loop van 2021 verkennen. Wij verwachten dat de proef in Het Hogeland ons waardevolle informatie oplevert. Mede op basis van deze resultaten willen wij na het bekend zijn van de resultaten van deze proef de mogelijkheden verder verkennen naar een toepasbaar model voor onze gemeente. Daar komen wij bij u op terug.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.