



Vrij reizen in de daluren in het Gelderse openbaar vervoer. Het kan en het is hard nodig!



INHOUD

Inleiding	3
Het probleem: Gelderland verstoep	4
Het voorstel	5
Tenslotte: De Reislrij Beweging	7



INLEIDING

De provincie Gelderland beschikt over een uitgebreid ov netwerk. Weliswaar wordt er ieder jaar geschoven met de dienstregeling en verdwijnen er buslijnen. Maar over het algemeen kan men prima met het ov reizen door Gelderland. En dat vindt de SP van groot belang.

De bussen en treinen zitten overvol in de spits. Buiten de spits is dat, volgens de vervoersbedrijven anders. Deze zogenaamde concessiehouders klagen over grote lege bussen die door Gelderland rijden in de daluren. In Gelderland mogen de concessiehouders namelijk de opbrengst van kaartverkoop zelf houden. Er is in de daluren dus weinig omzet uit kaartverkoop aan reizigers -daar zitten er immers weinig van in de bus. De bussen en regionale treinen rijden in de daluren dus voornamelijk rond op de subsidie van onze provincie.



Provincie Gelderland is jaarlijks zo'n 130 miljoen euro kwijt aan de openbaar vervoer concessies. Als wij dan toch met z'n allen betalen voor slecht bezette bussen en treinen, dan kunnen we het openbaar vervoer in de daluren toch net zo goed vrij reizen maken. Reizigers in Gelderland moeten dus tussen 7.00 en 9.00 uur en 17.00 en 18.00 uur betalen voor de regionale bussen en treinen en daaromheen niet. Daarmee wordt het vervoer buiten de spits een stuk aantrekkelijker. Zo maken we Gelderland mobieler, en bewijzen we ook nog eens het milieu een dienst!

HET PROBLEEM: GELDERLAND VERSTOPT

Gelderland investeert veel geld in uitbreiding van het wegennet en het 'beter benutten' van de wegcapaciteit. Een achterhoedegevecht, immers de filedruk neemt tussen 2016 en 2021 met 38% toe (bron Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Kim*). De steden slibben dicht, niet alleen in de Randstad, maar ook daar buiten (bron: CROW). In de regio Arnhem-Nijmegen, wonen 750.000 mensen die dagelijks van A naar B reizen. Van de forenzen maakt slechts 9% gebruik van de trein en 7% een andere vorm van openbaar vervoer. In vergelijkbare stedelijke gebieden in het buitenland is dat meer dan 50 procent. Tussen de Gelderse steden Arnhem en Nijmegen staat het verkeer regelmatig compleet vast. Dit ondanks dure verkeersmaatregelen zoals de nieuwe Waalbrug bij Nijmegen. We kunnen investeren wat we willen aan nieuwe wegen en slimmigheden, maar zo'n toename van wegverkeer kunnen we niet aan.

Vaak wordt de fiets als oplossing voor het toenemende fileleed genoemd. Maar met name in de steden vormen fietsers inmiddels zelf een probleem. In Nijmegen kennen we fietsfiles en de gebieden rondom de stations en de stadscentra is het stallen van fietsen een groot en duur probleem.

Het openbaar vervoer is in de ochtend en avondspits ook vaak overbelast. Ons spoorwegennetwerk wordt optimaal gebruikt. Daar zit geen rek meer in. De buslijndiensten zijn zo 'efficiënt' dat buschauffeurs klagen over een te kort aan (plas)pauzes.

Hoe anders is het in de daluren en op de buslijnen naar minder bevolkte wijken en dorpen? Volgens de concessiehouders, Breng voorop, zijn de bussen soms zo leeg dat het niet meer rendabel is om met lege bussen rond te rijden**. Het is hun grootste argument om buslijnen op te heffen en het busvervoer te vervangen door het flexnet. Oproepbaar en gesubsidieerd taxivervoer uitgevoerd door de concessiehouder. De provincie en ov-bedrijven willen alleen nog maar investeren in druk bezette lijnen en verwaarlozen daarmee dorpen en wijken waar wat minder reizigers naartoe willen.

* <https://www.trouw.nl/samenleving/verkeer-in-steden-dreigt-vast-te-lopen~aec66e87/>

** <https://www.gelderlander.nl/nijmegen/breng-flex-bedreiging-voor-avondinzet-gewone-buslijnen~a71b99f9/>

HET VOORSTEL

We kunnen er niet omheen. Het openbaar vervoer is essentieel om Gelderland bereikbaar te houden. Maar daarvoor is een impuls nodig die het ov-gebruik en daarmee ook de investeringen in het ov vergroot.

Laat daarom Gelderse reizigers vrij reizen buiten de spits!

WAT ZIJN DE VOORDELEN?

- De overcapaciteit van het regionale ov wordt beter benut.
- Iedere reiziger die we uit de auto kunnen halen betekent één auto minder in de spits op de weg. En minder CO₂ uitstoot dragen bij aan het halen van onze klimaatdoelstellingen.
- Voor de recreatieve reiziger wordt het erg interessant om na de spits op pad te gaan.
- Gelderland wordt interessant voor toeristen. De provincie waar het openbaar vervoer in de daluren vrij reizen is!
- Reizigers ontdekken hoe fijn het reizen is met openbaar vervoer. Op dit moment reist slechts 9% van de forensen rondom Arnhem en Nijmegen met de trein en 7% met een andere vorm van openbaar vervoer***. Dit zijn teleurstellende cijfers in vergelijking met andere middelgrote steden in Europa.
- Bedrijven worden geprikkeld de werktijden van werknemers aan te passen. Een werknemer die na 9.00 naar het werk komt reist immers gratis.
- Gelderland staat niet alleen: Gratis openbaar vervoer is een wereldwijde trend. Volgens Wojciech Koblowski, urbanisatieonderzoeker aan de Vrije Universiteit van Brussel, is het aantal steden waar openbaar vervoer grotendeel gratis is sinds 1980 gestegen van 6 naar 138. In 96 van deze steden hoeft helemaal niet betaald te worden.

WAT ZIJN DE KOSTEN EN HOE GAAN WE DAT BETALEN?

Oktober 2017 heeft de SP om een inschatting gevraagd wat de kosten zijn van vrij reizen met het regionale ov in de daluren. Het antwoord is dat de kosten, afhankelijk van of de regionale spoorlijnen ook vrij reizen in de daluren worden, ruwweg tussen de 29 en 39 miljoen euro zullen zijn. Deze inschatting is zeer grof. De provincie heeft bijvoorbeeld geen inzage in wat de concessiehouders aan de kaartverkoop verdienen. In de inschatting is ook niet opgenomen dat de grote groep leerlingen van het Mbo inmiddels een ov studentenkaart hebben.

39 miljoen klinkt als een hoop geld maar is een klein bedrag als we het vergelijken met de kosten van verkeersmaatregelen tegen de filedruk. Ter vergelijking, de samenleving investeert een kleine miljard in het doortrekken van de A15. De weggebruiker moet dan ook nog via een tolbrug meebetalen aan de nieuwe weg. De maatschappelijk kosten van de files zijn daarin nog niet eens meegenomen.

De provincie Gelderland ontvangt jaarlijks 155 miljoen euro van het Rijk voor het organiseren van regionaal openbaar vervoer (bron: voorjaarsnota 2017, MIAM I-55). Zo'n 130 miljoen euro daarvan gaan direct naar de ov concessies en de basismobiliteit. 25 miljoen euro worden nu

*** bron: Factsheet_Arnhem_Nijmegen_(PS2015-554)

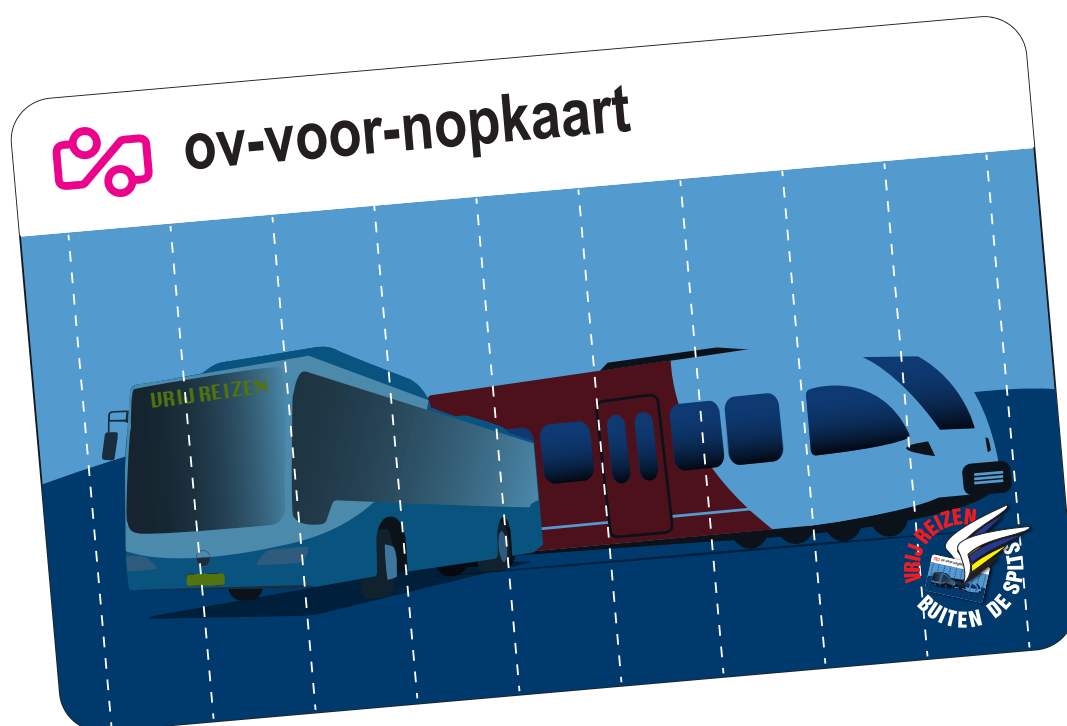
niet besteedt aan de ov concessies maar aan ov infrastructuur en snelfietspaden en fietsvoorzieningen. De SP is van mening dat ov geld niet is bedoeld voor het aanleggen van snelfietspaden.

Daarmee hebben we een deel van de financiën van vrij reizen gedekt. Daarnaast kent de gemeenten Nijmegen al vrij reizen voor 65+ en is de gemeente Arnhem bezig met het realiseren van vrij ov voor minima. Deze vormen van vrij reizen zouden op kunnen gaan in vrij reizen in de daluren in heel Gelderland. Daarnaast zouden de regio's en gemeenten bij kunnen dragen.

TENSLOTTE: DE REISVRIJ BEWEGING

Laat de reizigers in het Gelders openbaar vervoer in de daluren vrij reizen! De capaciteit is er. We hebben niet de luxe om beschikbare ov-capaciteit onbenut te laten. We moeten alles inzetten om Gelderland in de toekomst bereikbaar te houden!

Dit is een idee van de SP maar, we roepen iedereen die wil werken aan beter en betaalbaar openbaar vervoer op om zich aan te sluiten. De SP wil komende tijd op zoek gaan naar bondgenoten. Reizigers, organisaties, andere partijen zijn allemaal welkom. Iedereen is welkom bij de Reisvrij beweging!



MEER WETEN?

Op gelderland.sp.nl lees je meer.

CONTACT OPNEMEN MET DE SP KAN VIA:

SP Gelderland
Markt 11
6811 CG Arnhem

T 026 3599409

E gelderland@sp.nl

TW [@spgelderland](https://twitter.com/spgelderland)

FB fb.com/spgelderland

