

MOGELIJKHEDEN EN RISICO'S

VAN

GRATIS OPENBAAR VERVOER

IN HELMOND



1 INLEIDING

Het aanbieden van gratis openbaar vervoer (GOV) is op dit moment een veel besproken onderwerp. In Noord Brabant onderzoeken en experimenteren provincie en gemeenten (o.a. Tilburg en Eindhoven) met verschillende vormen van GOV. Tijdens de begrotingsbehandeling d.d. 9 november 2006 zijn in de gemeenteraad van Helmond diverse moties aangenomen om ook in Helmond onderzoek te verrichten naar GOV. De opdracht aan het College van B&W is de mogelijkheden te onderzoeken van GOV voor ouderen (65+), jongeren (12-) en op zaterdagen voor alle reizigers in Helmond. Het onderzoek is beperkt tot het lijngebonden openbaar vervoer, te weten stads- en streeklijnen.

Overwegingen die aan de moties ten grondslag liggen zijn:

- GOV draagt bij aan de maatschappelijke participatie van ouderen en voorkomt dat zij in een sociaal isolement raken;
- GOV draagt bij aan de bestrijding van armoede onder ouderen;
- GOV in de vijf grote steden van Brabant kan een impuls zijn voor de verbetering van het openbaar vervoer als geheel en draagt zo bij aan de bereikbaarheid van de steden;
- GOV draagt bij aan een betere bereikbaarheid van het centrum vanuit de wijken;
- GOV draagt bij aan het terugdringen van de luchtvervuiling;
- Door ook in Helmond te experimenteren met GOV wordt de onderhandelingspositie richting de Provincie en het SRE verbeterd.

In 2003 is de beleidsvisie Orion II regionaal vastgesteld. In dit beleid wordt beschreven dat het openbaar vervoer in de regio een tweeledig doel nastreeft. Enerzijds dient het openbaar vervoer een mobiliteitsfunctie, door een bepaalde kwaliteit van het openbaar vervoer na te streven die concurrerend is met verplaatsingen per auto. Anderzijds dient het openbaar vervoer een maatschappelijke functie voor de mensen die zijn aangewezen op alternatieve vervoerswijzen voor de auto.

Door in Helmond openbaar vervoer aan specifieke doelgroepen als 12- en 65+ gratis aan te bieden, speelt de Gemeente Helmond in op met name de maatschappelijke doelstelling. Zo wordt bijvoorbeeld de drempel voor ouderen verlaagd om de bus als vervoermiddel te gebruiken. Dit kan bijdragen aan de maatschappelijke participatie van ouderen, waardoor zij minder snel terecht komen in een sociaal isolement.

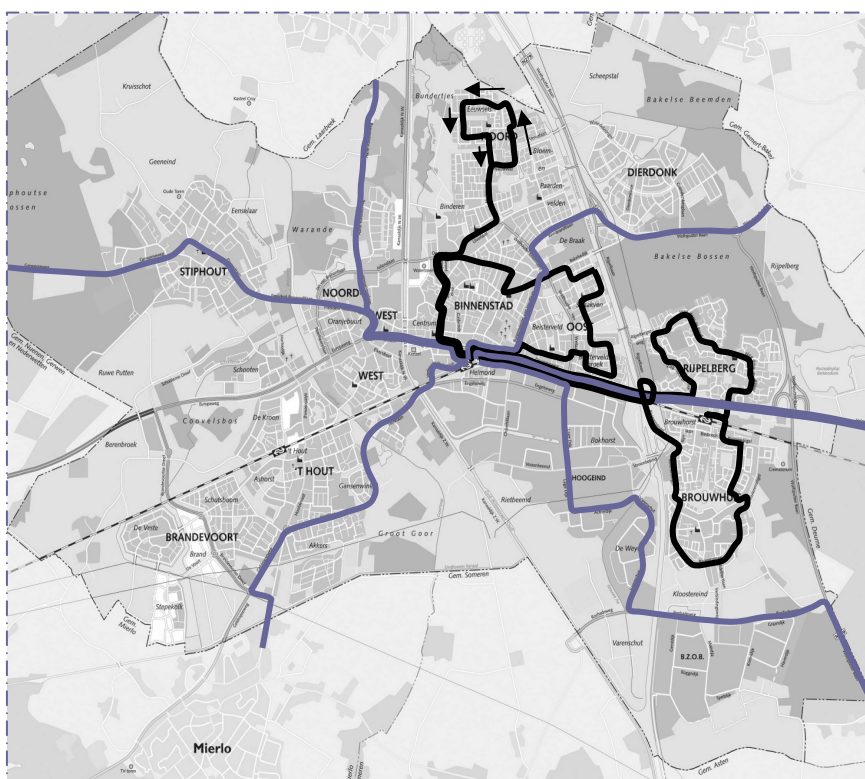
Door op bepaalde dagen c.q. tijdstippen zoals op zaterdagen aan alle reizigers GOV aan te bieden speelt de Gemeente Helmond met name in op de mobiliteitsdoelstelling. Het wordt inwoners en bezoekers van Helmond aantrekkelijk gemaakt om op drukke dagen, wanneer er een hoge parkeerdruk is in het centrum van de stad, gebruik te maken van het openbaar vervoer. Hiermee kan de stijging van de parkeerdruk op piekmomenten in het centrum worden verlaagd en wordt tevens ingespeeld op een verbetering van de luchtkwaliteit.

In de volgende hoofdstukken worden de mogelijkheden en risico's van GOV in Helmond besproken. In hoofdstuk 2 worden de operationele en juridische aspecten besproken, waarna er een afweging plaatsvindt van hoe hiermee in Helmond om te gaan. In hoofdstuk 3 worden de financiële consequenties van GOV inzichtelijk gemaakt. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de ontwikkelingen en eerdere ervaringen rondom GOV die relevant zijn bij de besluitvorming over GOV. Tot slot worden in de bijlage de kosten van gratis busvervoer voor de doelgroepen 12- en 65+ en op zaterdagen voor iedereen verder uitgewerkt.

2 OPERATIONELE & JURIDISCHE MOGELIJKHEDEN & RISICO'S

Het lijngebonden openbaar vervoer in Helmond bestaat uit stads- en streeklijnen (zie afbeelding 1). De stadsbussen beginnen en eindigen hun route bij het centraal station en rijden in lussen van wijk naar wijk door de stad. Streekbussen daarentegen rijden via relatief “rechte” lijnen van gemeente naar gemeente. Wel start of eindigt de route van een streekbus ook altijd op het centraal station. Opmerkelijk is dat in de huidige diensregeling de stadsbussen alleen rijden in wijken gelegen ten oosten van de Kanaalzone. De streekbussen rijden de stad in en uit via alle windrichtingen.

Behalve een verschil in routes zit er ook een voornaam verschil in de rijtijden. Zo rijden de stadsbussen op maandag t/m zaterdag en alleen overdag, terwijl streekbussen van maandag t/m zondag rijden en ook tijdens avonduren.



Afbeelding 1: Overzicht stads- en streeklijnen (resp. zwart en grijs)

Nu de gemeenteraad het College van B&W heeft opgedragen om de mogelijkheden te onderzoeken van GOV voor bepaalde doelgroepen en op bepaalde momenten, is het belangrijk om rekening te houden met de verschillen tussen stads- en streeklijnen.

Wat betekent het nu voor de vervoerder en de gemeente Helmond als bepaalde doelgroepen (12- en 65+) GOV wordt aangeboden. De buschauffeur moet uiteraard kunnen bepalen of een reiziger wel of niet tot die doelgroep behoort. Hierbij kan gedacht worden aan een systeem met (vervoers)passen of legitimatiebewijzen (identiteitskaart / paspoort / rijbewijs).

Indien gekozen wordt voor een vervoerspas moet er wel een duidelijke afbakening zijn van de doelgroep. Met alleen de definitie van 12- en 65+ kan niet worden volstaan, omdat de Gemeente Helmond niet alle reizigers in Helmond van 12- en 65+ kan voorzien van een vervoerspas. Denk hierbij aan reizigers die woonachtig zijn buiten Helmond.

Het voordeel van een legitimatiebewijs is dat elke Nederlander deze in bezit moet hebben en bij zich moet dragen. Uitzondering hierop zijn kinderen tot 14 jaar die meestal bijgeschreven staan op het paspoort van één van de ouders.

Een andere overweging die betrekking heeft op de streeklijnen gaat om het bereik van het gratis reizen. Wil de gemeente op de streeklijnen gratis vervoer aanbieden binnen de gemeentegrenzen of wil de gemeente het vervoer gratis aanbieden op de volledige streeklijnen? Voor de stadslijnen speelt deze afweging niet, omdat de bussen de gemeentegrens niet passeren. In de huidige situatie betaalt de reiziger voor een verplaatsing met de bus per OV-zone. De OV-zonering loopt echter niet gelijk met de gemeentegrens. Indien besloten wordt om op de streeklijnen uitsluitend binnen de gemeentegrenzen GOV aan te bieden betekent dit dat er een verrekening moet komen tussen de vervoerder en de Gemeente Helmond over het deel van de reizigersopbrengsten die de vervoerder misloopt binnen de gemeentegrenzen van Helmond. Tevens moet duidelijk worden tot welke OV-zone de reiziger moet betalen.

Ook een belangrijk aandachtspunt is de bereikbaarheid van het openbaar vervoer. Zoals in de inleiding als is aangegeven heeft het aanbieden van GOV zowel een maatschappelijke als ook een mobiliteitsfunctie. Het gratis aanbieden van openbaar vervoer voor 12- en 65+ heeft vooral een maatschappelijke functie. Behalve gratis moet het vervoer ook bereikbaar en toegankelijk zijn voor deze doelgroepen. In de huidige dienstregeling zijn diverse ouderenvoorzieningen niet of onvoldoende aangesloten op het openbaar vervoer. Tevens zijn veel haltes onvoldoende toegankelijk voor mensen die slecht ter been zijn.

Ook juridisch gezien moet een en ander nader worden uitgewerkt. Uit onderzoek van de Provincie Noord Brabant zou blijken dat het niet toegestaan is om grote prijsverschillen te hanteren tussen het lijngebonden openbaar vervoer en het vervoer voor WVG-gerechtigden (onderdeel van het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer: Taxibus). Indien dit standpunt wordt bevestigd, heeft dit ook consequenties voor de Gemeente Helmond. In Helmond rijdt de Taxibus als basissysteem van het openbaar vervoer. De Taxibus is een deeltaxi die van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat van deur tot deur rijdt binnen de gemeentegrenzen van Helmond. Indien deze voorziening gratis wordt voor WVG-gerechtigden of zelfs voor iedereen is een enorme toename in het gebruik te verwachten met een enorme stijging van de exploitatiekosten tot gevolg. Bovendien zou dit een negatief effect kunnen hebben op het fietsgebruik.

Behalve het busvervoer en het collectief vraagafhankelijk vervoer beschikt Helmond over 4 treinstations. Veel inwoners van Helmond zijn voor het openbaar vervoer op de trein aangewezen. Indien het busvervoer gratis wordt hebben veel inwoners hier dus geen profijt als het vervoer per trein (in Helmond) niet gratis wordt. Ook hier zal de gemeente Helmond een standpunt over moeten innemen.

Afweging van de hiervoor genoemde mogelijkheden en risico's

Aanbevolen wordt de juridische mogelijkheden van GOV nader te onderzoeken voordat tot implementatie wordt overgegaan. Indien blijkt dat het toegestaan is om uitsluitend lijngebonden openbaar vervoer gratis aan te bieden kan dit op de volgende wijze operationeel worden uitgevoerd.

Voor de specifieke doelgroepen 12- en 65+ zouden vervoersplassen beschikbaar gesteld kunnen worden, conform het systeem in Eindhoven. Middels deze vervoersplassen kunnen buschauffeurs beoordelen of reizigers al dan niet tot een doelgroep behoren en hiermee recht hebben op gratis vervoer. De vervoersplassen worden alleen verspreid onder inwoners van Helmond. Per slot van rekening streeft de gemeente met het instellen van GOV een maatschappelijke functie na voor specifieke doelgroepen van de eigen bevolking. Tevens ontstaat hierdoor een duidelijke afbakening van de te verspreiden vervoersplassen. Het gratis reizen voor de specifieke doelgroepen geldt op alle stads- en streeklijnen tot aan de gemeentegrens.

Op zaterdagen wanneer het openbaar vervoer voor iedereen gratis is zijn vervoersplassen overbodig. Iedereen kan dan binnen de gemeentegrenzen van Helmond gratis reizen. Dit betekent dat niet alleen het reizen voor inwoners van Helmond gratis is, maar ook voor bezoekers van buitenaf. Dit past in de mobiliteitsdoelstelling waarbij personen gestimuleerd worden het openbaar vervoer te verkiezen boven de auto.

De gemeente Helmond zal met de vervoerder afspraken maken over de te hanteren tarieven bij verplaatsingen die de gemeentegrens overschrijden.

De huidige dienstregeling moet beter afgestemd worden op de doelgroepen. Om dit te bewerkstelligen is een upgradering van het huidige voorzieningenniveau noodzakelijk. De Gemeente Helmond is samen met de vervoerder en het SRE in overleg om de mogelijkheden te onderzoeken in het kader van de OV-visie. Hierbij moet gedacht worden aan nieuwe buslijnen, wijzigen van bestaande buslijnen, aanpassingen van frequenties, infrastructurele maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer en ook tariefacties horen tot de mogelijkheden.

3 FINANCIËLE CONSEQUENTIES EN RISICO'S

Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven verdient het aanbeveling om de dienstregeling af te stemmen op de doelgroepen. Alleen het aanbieden van gratis openbaar vervoer is onvoldoende. Het openbaar vervoer moet ook bereikbaar c.q. toegankelijk zijn en de kwaliteit moet goed zijn.

Omdat het openbaar vervoer de laatste jaren in Helmond in een neerwaartse spiraal is geraakt hebben de gemeente Helmond en de vervoerder (Hermes) in 2005 en 2006 een OV-visie ontwikkeld. In deze visie wordt vooropgesteld dat de dienstregeling wordt afgestemd op de doelgroepen. Deze visie kan dan ook als basis dienen voor een doorrekening van extra kosten indien wordt besloten om het openbaar vervoer in Helmond gratis aan te bieden.

Hermes heeft een globale berekening gemaakt van de kosten van de dienstregeling bij verschillende frequenties. Deze variëren van ruim € 600.000 bij lage frequenties tot bijna € 1.600.000,- per jaar bij hoge frequenties. Ter informatie, de kosten van de huidige dienstregeling bedragen € 834.000,- per jaar. Uitgangspunt in de visie is dat deze kosten voor rekening zijn van het SRE en Hermes. De gemeente Helmond daarentegen dient in OV-bevorderende infrastructurele maatregelen te investeren. In het investeringsprogramma van de gemeente Helmond is voor de komende jaren reeds geld gereserveerd. Een risico voor de gemeente Helmond is dat het SRE de visie niet accepteert. In dit geval staat de gemeente Helmond voor de keuze om de visie al dan niet zelf te bekostigen tot een maximum van € 1.600.000,- per jaar plus infrastructurele maatregelen.

Indien de gemeente Helmond gratis openbaar vervoer wil aanbieden dient zij ook op te draaien voor de opbrengstenderving. Omdat Hermes (nog) niet inzichtelijk heeft hoeveel extra reizigers te verwachten zijn na implementatie van de OV-visie is een berekening van de te verwachten opbrengstenderving (nog) niet mogelijk. Wel is het mogelijk om een doorrekening te maken op basis van de **huidige** dienstregeling en aantal reizigers:

- Gratis openbaar vervoer voor jongeren en ouderen → kostenderving circa € 48.000,- per jaar.
- Gratis openbaar vervoer voor iedereen op zaterdagen → kostenderving circa € 15.000,- per jaar.
- Indien voor beide opties wordt gekozen → kostenderving circa € 58.000,- per jaar.

Zoals gezegd zal de implementatie van de OV-visie leiden tot extra reizigers en dus is een hogere opbrengstenderving te verwachten. Hetzelfde geldt voor het instellen van gratis openbaar vervoer. Ook hierdoor worden extra reizigers verwacht en dus een hogere opbrengstenderving. Behalve een hogere opbrengstenderving brengt een stijging van het aantal reizigers ook andere financiële risico's met zich mee. Op de stadslijnen worden veel midi-bussen ingezet. Dit zijn bussen met relatief lage capaciteit en rijden daar waar beperkte vraag is naar openbaar vervoer. Indien de toename van het aantal reizigers zodanig is dat extra of groter materieel ingezet moet worden ontstaat de vraag wie voor deze kosten moet opdraaien. Ook bestaat de kans dat extra infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn (bv: uitbreiding capaciteit busstation).

Om gratis openbaar vervoer voor doelgroepen mogelijk te maken is het wenselijk dat vervoersplassen beschikbaar worden gesteld. In Helmond komen circa 25.000 personen (ruim 10.000 ouderen en bijna 15.000 jongeren) in aanmerking voor een vervoerspas. De verwachte productiekosten liggen rond de € 10.000,-. Tevens moeten de vervoersplassen aan de man worden gebracht. Indien wordt besloten om de vervoersplassen per brief aan de betreffende personen toe te sturen bedragen de kosten nog eens circa € 10.000,- (denk aan verzendkosten, briefpapier, enveloppen).

Om van het GOV en de OV-visie een succes te maken is een goede communicatiecampagne noodzakelijk. Mediakanalen als het internet, tv, krant, posters en flyers moeten worden ingezet om de bewoners en reizigers te informeren. Ook de communicatiekosten worden geschat op 10.000 euro (eenmalig).

De effecten van GOV dienen gemeten te worden. Onduidelijk is nog op welke wijze dit het beste kan gebeuren en welke kosten hieraan verbonden zijn.

Tot slot wordt ook in dit hoofdstuk verwezen naar het risico van het collectief vraagafhankelijk vervoer (Taxibus). Indien blijkt dat er geen “grote” prijsverschillen mogen worden gehanteerd tussen het lijngebonden openbaar vervoer en het collectief vraagafhankelijk vervoer stijgen de exploitatiekosten van het collectief vraagafhankelijk vervoer explosief.

Samenvattend: kosten van GOV voor ouderen (65+), jongeren (12-) en op zaterdagen voor iedereen bij **huidige** dienstregeling en **huidige** reizigersaantallen:

- Inkomstenderving: € 58.000,- (structureel)
- Vervoersplassen: € 20.000,- (eenmalig)
- Communicatie: € 10.000,- (eenmalig)
- Evaluatiekosten: niet bekend

Als bijlage is een verdere uitwerking toegevoegd over de kosten van gratis busvervoer voor de doelgroepen 12- en 65+ en op zaterdagen voor iedereen.

4 Bestaande experimenten en ontwikkelingen

In dit laatste hoofdstuk wordt ingegaan op bestaande experimenten en ontwikkelingen in het openbaar vervoer die van invloed zijn op de keuze om in Helmond al dan niet gratis openbaar vervoer aan te bieden.

Experiment in Helmond 2003: Gratis pendelbussen op 4 koopzondagen

In 2003 heeft in Helmond een experiment plaatsgevonden van gratis pendelbussen op koopzondagen. De pendelbussen reden op en neer tussen woonwijken en het centrum. Het resultaat was teleurstellend, slecht enkele reizigers maakten gebruik van het vervoer. Het experiment heeft dan ook geen vervolg gekregen.

Experiment van de provincie Noord Brabant

De provincie Noord Brabant onderzoekt de mogelijkheden, consequenties en risico's van gratis openbaar vervoer in Noord Brabant. In dit kader zal de Provincie in drie verschillende regio's (nog onbekend) één jaar lang experimenteren met verschillende vormen van gratis openbaar vervoer:

- één proef met gratis busvervoer voor iedereen,
- één proef waarin de kaartjes maar 50 eurocent kosten,
- één proef waarin reizigers jonger dan 12 en ouder dan 64 jaar gratis kunnen reizen.

Experiment van de gemeente Tilburg

De gemeente Tilburg is op 1 oktober 2006 een experiment gestart met gratis openbaar vervoer voor personen van 55 jaar en ouder. Het experiment loopt af op 1 juli 2007. Bij een positieve evaluatie zal de actie worden voortgezet. De eerste resultaten wijzen een forse stijging aan van het busgebruik.

Experiment van de gemeente Eindhoven

De Gemeente Eindhoven start op 1 maart 2007 een experiment om ouderen (65+) en jongeren (12-) gratis openbaar vervoer aan te bieden tijdens daluren (na 9 uur op werkdagen en tijdens weekenden). Het experiment loopt af op 31 december 2008. De betreffende personen ontvangen van de gemeente een vervoerspas waarmee zij kunnen aantonen dat zij tot de doelgroep behoren.

OV chip

Per 2008 wordt landelijk de OV-Chipkaart ingevoerd. Het betreft de introductie van zowel een nieuwe betaalsysteem (de chipkaart) als een nieuw tariefbeleid (betalen per kilometer + opstaptarief). Regionaal kan dan tarievenbeleid worden ontwikkeld, bijvoorbeeld door het toepassen van tariefsdifferentiatie (bv. naar tijd, locatie, doelgroep). Landelijk is afgesproken dat er tijdens de introductieperiode (2008) sprake is van 'rust', c.q. er nog geen tariefsdifferentiatie wordt toegepast. Voorafgaand aan de invoering en tijdens de introductieperiode van de OV-Chipkaart stimuleert het SRE tariefexperimenten niet, maar biedt wel de mogelijkheid daartoe, mits door derden gefinancierd.

OV-concessie

Per 1-1-2009 zal de concessie voor het openbaar busvervoer in het SRE-gebied opnieuw openbaar worden aanbesteed. In de aanloop daar naar toe wordt het pakket van eisen daarvoor opgesteld. Een proefperiode met gratis of goedkoop openbaar vervoer (inclusief monitoring) kan duidelijkheid geven over de te volgen wensrichting en effectiviteit hierin na 2008.

Toegankelijk Openbaar Vervoer

Zowel vervoermiddelen (trein, bus, etc.) als infrastructuur (bushaltes, treinperrons) blijken vaak nog niet goed toegankelijk in Nederland en zo ook in Helmond. Met name ouderen en personen die slecht ter been zijn of een handicap hebben ondervinden hier hinder van.

Daarom is door het rijk de verplichting opgelegd dat het busvervoer in 2010 en het treinvervoer in 2030 toegankelijk moet zijn. Ook de gemeente Helmond staat de komende jaren voor de opgave om bushaltes toegankelijk in te richten. Uiteindelijk draagt deze ontwikkeling samen met de OV-visie en eventueel gratis openbaar vervoer bij aan de opwaardering van het openbaar vervoer.

Bestaande tariefacties

Ook in de huidige situatie zijn er tariefacties voor bepaalde doelgroepen. Ouderen van 65 jaar en ouder en kinderen van 4 t/m 11 jaar kunnen reizen met een kortingspercentage van 34% op het basistarief van de blauwe strippenkaart. Kinderen t/m 3 jaar reizen gratis.

Sinds juli 2005 bestaat ook de tariefactie “het met-elkaartje”. Met deze actie kunnen personen die samen reizen gebruik maken van aantrekkelijke tarieven. Er zijn kaartjes van € 5,- voor twee personen en van € 7,50 voor drie personen. Het minimum aantal reizigers is dus altijd twee. Deze actie is alleen geldig tijdens daluren (op werkdagen na 9 uur en tijdens weekenden).

Conclusie

Er zijn diverse ontwikkelingen gaande in het openbaar vervoer. Eén daarvan is het aanbieden van gratis of goedkoop openbaar vervoer. In Nederland speelt de discussie nu volop. In Noord Brabant zijn diverse overheden gestart met experimenten van verschillende vormen van gratis of goedkoop openbaar vervoer. Omdat er nog weinig evaluaties beschikbaar zijn is niet duidelijk wat de consequenties hiervan zijn en welke variant het beste is. Wel is bekend dat er diverse risico's aan kleven. De experimenten die nu worden uitgevoerd zullen de komende maanden/jaren een antwoord geven op vragen en risico's waarover nu gespeculeerd wordt. Uiteindelijk biedt dit overheden in de toekomst de mogelijkheid om bewuste keuzes te maken ten aanzien van tariefdifferentiatie in het openbaar vervoer.

Het gratis aanbieden van busvervoer voor de doelgroepen 12- en 65+ en op zaterdagen voor iedereen op basis van de huidige dienstregeling is operationeel en financieel haalbaar, zonder al te grote risico's. Indien de dienstregeling uitgebreid moet worden, met ontsluiting van ouderenvoorzieningen en wijken als Dierdonk en Brandevoort, gaan de kosten hard omhoog en nemen de risico's toe.

BIJLAGE: KOSTEN VAN GRATIS BUSVERVOER

- **OP ALLE DAGEN VOOR 12- EN 65+**
- **OP ZATERDAGEN VOOR IEDEREEN**

Als aanvulling op hoofdstuk 3 wordt in deze bijlage stap voor stap inzichtelijk gemaakt wat de kosten zijn van het aanbieden van gratis busvervoer voor de doelgroepen 12- en 65+ en op zaterdagen voor iedereen.

Stap 1

Op basis van de huidige dienstregeling en het huidige aantal reizigers ontstaat een kostenderving van € 58.000,- op jaarbasis. Belangrijk aandachtspunt is dat wijken als Dierdonk, Brandevoort en 't Hout en tevens veel ouderenvoorzieningen niet (goed) worden ontsloten.

Stap 2

Aangenomen mag worden dat het gratis aanbieden van busvervoer extra reizigers genereert, waardoor de kostenderving toeneemt. Op de stadslijnen wordt nu hoofdzakelijk gereden met midi-bussen. Er is een reële kans dat door de reizigersgroei de capaciteit van deze bussen onvoldoende blijkt. Het gevolg is dat normale bussen moeten worden ingezet. De extra kosten hiervan zijn vooralsnog niet bekend. Wanneer blijkt dat ook de normale bussen onvoldoende capaciteit hebben om de vraag te verwerken dienen extra bussen te worden ingezet.

Om een indicatie te geven van de extra kosten wordt als voorbeeld gegeven de inzet van één extra bus op zaterdagen. De kosten hiervoor bedragen circa € 50.000,- op jaarbasis.

Stap 3

Momenteel werkt de gemeente Helmond in samenwerking met het SRE (vervoersautoriteit) en Hermes (vervoerder) een visie uit om het busvervoer in Helmond te verbeteren. Belangrijkste verschillen ten opzichte van de huidige dienstregeling zijn een nieuwe lijn naar 't Hout, bestaande lijnen wijzigen en frequenties aanpassen. Er zal meer aandacht zijn voor belangrijke voorzieningen zoals verzorgingstehuizen en winkelcentra. De visie zal leiden tot een stijging van de exploitatiekosten en noodzakelijke investeringen in de infrastructuur. Het SRE en Hermes zullen de exploitatiekosten op zich nemen, de Gemeente Helmond moet investeren in infrastructurele maatregelen (waar reeds geld voor is gereserveerd in de begroting).

Momenteel werkt Hermes de operationele en financiële gevolgen van de visie uit in relatie tot een verwachte reizigersgroei. Een eerste indicatie levert op dat afhankelijk van de toe te passen frequenties de exploitatiekosten zullen stijgen met € 200.000,- tot € 800.000,- op jaarbasis. Een risico is dat het SRE en Hermes deze kostenstijging onacceptabel hoog vinden ten opzichte van de reizigersgroei. De gemeente Helmond staat dan voor keuze om de stijging van de exploitatiekosten zelf te financieren of de visie te laten voor wat het is. Indien gekozen wordt om de visie niet uit te voeren zal 't Hout geen nieuwe buslijn krijgen en blijven diverse voorzieningen (o.a. ouderenvoorzieningen) slecht bereikbaar per openbaar vervoer.

Stap 4

Indien alle wijken (dus ook Dierdonk en Brandevoort) gebruik moeten kunnen maken van gratis busvervoer is aanvullend op de visie extra inzet van bussen en dus ook chauffeurs noodzakelijk. Op basis van het door Hermes aangegeven tarief per dienstregelingsuur kan indicatief berekend worden wat de kosten zijn van de inzet van 2 extra bussen. Indien de bussen bijvoorbeeld alleen op zaterdagen rijden kost dit al circa € 100.000,- op jaarbasis. De bussen rijden dan met een frequentie van 1 keer per uur in twee richtingen.

Stap 5

Zoals aangegeven in stap 3 zijn infrastructurele maatregelen onderdeel van de OV-visie die in ontwikkeling is. Echter wanneer gratis openbaar vervoer wordt aangeboden en extra lijnen noodzakelijk zijn naar wijken als Brandevoort en Dierdonk zullen er meer infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn. Nieuwe haltes (en bushavens) moeten worden aangelegd, diverse bestaande haltes moeten worden aangepast, de opstelcapaciteit voor bussen op het centraal station moet wellicht worden uitgebreid en busbeïnvloedende maatregelen als VECOM moet verder worden uitgebreid. De omvang van de kosten voor deze infrastructurele maatregelen is in deze fase moeilijk te bepalen en kunnen hoog oplopen (aanneeme: € 100.000,- voor nieuwe haltes op de lijnvoering naar Dierdonk en Brandevoort en € 100.000,- voor overige infrastructurele aanpassingen).

Stap 6

Indien alleen inwoners van Helmond gebruik mogen maken van het gratis busvervoer zijn vervoersplassen noodzakelijk. Wanneer alleen de doelgroepen 12- en 65+ een vervoerspas krijgen bedragen de kosten circa € 20.000,- (eenmalig), wanneer alle inwoners van Helmond een vervoerspas krijgen bedragen de kosten circa € 70.000 (eenmalig). Aandachtspunt is dat in 2008 de OV-chipkaart wordt geïntroduceerd. Dit kan tot gevolg hebben dat de vervoersplassen overbodig of aangepast moeten worden.

Stap 7

Om van het gratis busvervoer en de nieuwe dienstregeling (met nieuwe lijnen) een succes te maken is een goede communicatiecampagne noodzakelijk. Mediakanalen als het internet, tv, krant, posters en flyers moeten worden ingezet om bewoners en reizigers te informeren. De communicatiekosten worden geschat op €10.000,- eenmalig.

Stap 8

De effecten van gratis busvervoer dienen gemeten te worden. Onduidelijk is nog op welke wijze dit het beste kan gebeuren en welke kosten hieraan verbonden zijn.

Samenvattend:

- Inkomstenderving op basis van de huidige dienstregeling en het huidige aantal reizigers bedraagt € 58.000,- op jaarbasis. Door een verwachte groei aan reizigers zal de inkomstenderving verder oplopen.
- De reizigersgroei kan tot gevolg hebben dat midi-bussen moeten worden vervangen door normale bussen en/of extra inzet van bussen noodzakelijk is. De kosten hiervan variëren afhankelijk van de duur dat ze ingezet worden. Als voorbeeld worden de kosten van de inzet van één extra bus op zaterdagen gegeven, circa € 50.000 op jaarbasis.
- De visie die momenteel door de gemeente Helmond, het SRE en Hermes wordt uitgewerkt heeft een stijging van de exploitatiekosten tot gevolg en maakt investeringen in infrastructuur noodzakelijk. Indien het SRE en Hermes de exploitatiekosten onevenredig hard zien stijgen in verhouding tot reizigersaantallen staat de Gemeente Helmond voor de keuze om de extra exploitatiekosten (maximaal € 800.000,-) zelf te bekostigen.
- Het instellen van 2 extra buslijnen (naar Dierdonk en Brandevoort) zal extra kosten met zich meebrengen. Als voorbeeld worden de kosten voor de inzet van twee extra bussen op zaterdagen gegeven, circa € 100.000,- op jaarbasis, exclusief infrastructurele maatregelen.
- De kosten van infrastructurele maatregelen bovenop de geplande maatregelen in de OV-visie kunnen hoog oplopen (aanneeme: € 100.000,- voor nieuwe haltes op de lijnvoering naar Dierdonk en Brandevoort en € 100.000,- voor overige infrastructurele aanpassingen).
- Indien vervoersplassen worden uitgegeven voor de doelgroepen 12- en 65+ bedragen de kosten circa € 20.000,- (eenmalig), indien vervoersplassen worden uitgegeven voor alle inwoners van Helmond bedragen de kosten circa € 70.000,- (eenmalig).
- De communicatiekosten worden geraamd op € 10.000,- (eenmalig).
- De evaluatiekosten zijn vooralsnog niet bekend.

Bovenstaande bevindingen maken inzichtelijk dat het aanbieden van gratis busvervoer (voor ouderen en jongeren en op zaterdagen voor iedereen) op basis van de huidige dienstregeling relatief weinig kost. Echter wanneer extra lijnen ingezet moeten worden om wijken als Dierdonk en Brandevoort te ontsluiten, nemen de kosten enorm toe. Dit is enerzijds om extra bussen en chauffeurs in te zetten, anderzijds om de benodigde infrastructurele maatregelen te bekostigen. Indien de OV-visie kan worden verwezenlijkt in overeenstemming met het SRE en Hermes blijven de kosten voor de gemeente Helmond beperkt. Wel mag worden verwacht dat gratis busvervoer en de implementatie van de OV-visie leidt tot extra reizigers, waardoor de kostenderving hoger zal uitvallen dan de genoemde € 58.000,- op jaarbasis. Een risico dat aanwezig blijft is dat het aantal reizigers zodanig stijgt dat extra materieel moet worden ingezet en aanvullende infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn. Bovenop genoemde kosten komen dan nog de communicatie- en evaluatiekosten.

Het aanbieden van gratis busvervoer op zaterdagen draagt bij aan de bereikbaarheid van het centrum en biedt bezoekers van het centrum op deze piekmomenten, wanneer de parkeerdruk hoog, is een goed alternatief. Het aanbieden van gratis busvervoer voor ouderen draagt bij aan de maatschappelijke participatie van ouderen en voorkomt dat zij in een sociaal isolement raken. Met het aanbieden van gratis openbaar vervoer voor jongeren kan bereikt worden dat zij ook op latere leeftijd gebruik blijven maken van het openbaar vervoer (jong geleerd is oud gedaan). Algemeen telt natuurlijk ook dat de introductie van gratis busvervoer extra publiciteit oplevert voor het totale product openbaar vervoer.

Conclusie van gratis busvervoer
“voor jongeren en ouderen en op zaterdag voor iedereen”:

- Operationeel is dit haalbaar;
- Op basis van de huidige dienstregeling is gratis busvervoer ook financieel haalbaar;
- Indien ook wijken als Dierdonk en Brandevoort ontsloten worden lopen de kosten hard omhoog;
- Het aanbieden van gratis busvervoer gaat gepaard met financiële risico's.

Mogelijke Scenario's	Kosten op jaarbasis	Kosten eenmalig
Scenario 1 • Inkomstenderving bij gratis busvervoer voor jongeren en ouderen en op zaterdag voor iedereen op basis van de huidige dienstregeling en het huidige aantal reizigers • Communicatie • Evaluatie totaal	€ 58.000,- € 58.000,-	€ 10.000,- pm € 10.000,- + pm
Scenario 2 • Scenario 1 Inclusief aanname: • Reizigerstoename van 20% (door gratis busvervoer) • Inzet van één extra bus op zaterdag (om reizigerstoename op te vangen) totaal	€ 58.000,- € 11.600,- € 50.000,- € 119.600,-	€ 10.000,- + pm € 10.000,- + pm
Scenario 3 • Inkomstenderving bij gratis busvervoer voor jongeren en ouderen en op zaterdag voor iedereen op basis van de nieuwe dienstregeling conform de OV-visie en het huidige aantal reizigers Inclusief aanname • Reizigerstoename van 40% (door combinatie van gratis busvervoer en nieuwe dienstregeling conform OV-visie) • Inzet van één extra bus op zaterdag (om reizigerstoename op te vangen) • Communicatiekosten • Evaluatiekosten totaal	€ 58.000,- € 23.200,- € 50.000,- € 131.200,-	€ 10.000,- pm € 10.000,- + pm
Scenario 4 • Scenario 3 Inclusief aanname: • Inzet van twee extra bussen op zaterdag om Dierdonk en Brandevoort te ontsluiten • Reizigerstoename van 10% door extra reizigers uit Dierdonk en Brandevoort • Infrastructurele maatregelen ten behoeve van ontsluiting Dierdonk en Brandevoort • Aanvullende infrastructuurle maatregelen door toename reizigersaantallen en inzet van extra materieel totaal	€ 131.200,- € 100.000,- € 1.500,- € 232.700,-	€ 10.000,- + pm € 100.000,- € 100.000,- € 210.000,- + pm