

Samenwerkende ouderenorganisaties in Amsterdam

Commissie Koopkracht

p/a Cliëntenbelang Amsterdam

Plantage Middenlaan 14

1018 DD Amsterdam

020 - 614 81 89

f.mantje@clientenbelangamsterdam.nl

Raadscommissie Verkeer

11 november 2009

Inspraak bij agendapt. 18

Evaluatie Gratis OV 65-plussers

Geachte commissie, geachte wethouder,

Het voorliggende rapport geeft o.i. een eenzijdig beeld. Vrijwel alles is negatief geformuleerd: "doelstelling slechts ten dele behaald", "slechts 2% is een nieuwe gebruiker", "effect in verhouding laag", enz.

Wij kijken er heel anders tegen aan.

Enthousiasme

Meer dan 90% van de ouderen (inclusief degenen die niet meededen) was positief over het gratis OV. De stem van de ouderen zegt dus: proef geslaagd, voortzetten!

Doelgroep-bereik

Als wij het oorspronkelijk Projectplan van augustus 2008 en de resultaten naast elkaar leggen, zien wij:

- in het projectplan werd gemikt op deelname van 50.400 ouderen,
- in de resultaten blijken 51.000 ouderen te hebben deelgenomen.

Qua doelgroep-bereik is de proef dus gewoon 100% geslaagd te noemen.

Terugdringen autoverkeer ouderen

In het rapport staat op blz. 19, dat tijdens de gratis-periode voor ca. 60% van de deelnemers het OV het belangrijkste vervoermiddel in de stad is (daarvoor was het 50%).

Vervolgens wordt gezegd:

- "Tegelijkertijd is te zien dat de toename bij het openbaar vervoer gepaard gaat met een afname bij de fiets en de auto, met respectievelijk 3% en 4%."
- Hoe op de flap bij dit agendapunt vermeld kan staan dat "het gebruik van de fiets en de auto tijdens de actieperiode **licht** gedaald is.", kunnen we niet begrijpen.

Uit figuur 2.4 valt op te maken dat de afname van het autogebruik veel groter is: 30%.

	<u>voor</u>	<u>tijdens</u>	<u>perc. afname</u>
auto belangrijkste vervoermiddel:	13%	9%	4/13 = ca. 30%

Voor terugdringen van het autogebruik in de stad is de proef dus uitstekend geslaagd!

Blijvende effecten

Wij denken dat bij het structureel invoeren van het gratis OV het tijdens de proef gereali-seerde percentage van 60% deelname flink omhoog kan gaan.

Uit de rapportage blijkt immers, dat ca. 15% van de doelgroep de proef heeft gemist (aanbod niet ontvangen, enz.) of vond de aanvraag teveel gedoe voor drie maanden.

Verder blijkt uit de terugval tot 50% na de proef, dat kennelijk de prijs een reden is om minder van het OV gebruik te maken dan men eigenlijk wil. Door de crisis zal dit effect alleen maar erger worden.

Meer maatschappelijke deelname

Er staat in het rapport dat een vijfde van de 65-plussers vanwege het gratis OV-aanbod extra activiteiten hebben ondernomen. En dat effect vindt men *laag*.

Hier begrijpen wij niets van. Het bereiken van een gedragsverandering bij mensen is één van de meest moeilijke zaken, en is doorgaans alleen op de (heel) lange termijn meetbaar. Als 20% van de 65-plussers extra dingen is gaan doen, vinden wij dat juist een *heel erg groot* effect. Temeer daar de periode slechts drie maanden duurde.

De ouderen hebben heeft duidelijk de kans gegrepen om meer te gaan doen, deze doelstelling is gehaald.

Geen extra materieel en menskracht nodig

In de jaren vóór de proef leefde bij sommigen de angst dat gratis OV voor 65-plus voor een dermate grote toeloop zou zorgen, dat er extra trams, bussen, personeel e.d. ingezet zouden moeten worden. Deze angst blijkt ongegrond. De dienstregeling liep niet uit de hand, en wij hoorden het GVB niet mopperen.

Zoals wij voorspeld hadden, konden de gratis reizende 65-plussers gewoon mee.

Het door 65 plussers méér gebruik maken van het OV (na de spits) heeft dus geen extra kosten veroorzaakt.

Kosten en baten

- Indertijd werd een afkoopsom gehanteerd. Nu, na afloop, zijn de cijfers betreffende ritbewegingen, lengte van de ritten, enz. precies bekend. Dan zou de gemeente daar toch inzage in moeten vragen, om te kunnen vaststellen of de afkoopsom te hoog of te laag was? Hierover staat niets in het evaluatierapport.

Heel opmerkelijk is het nieuwe begrip "groeiderving". Dat het GVB een tegemoetkoming wil zien voor de inkomsten die worden misgelopen door gratis OV aan te bieden, is terecht. Maar extra geld vragen vanwege "groeiderving" is een denkfout.

De extra passagiers die het gratis OV oplevert kosten immers niets en het is onwaarschijnlijk dat deze passagiers zonder een gratis aanbod in de toekomst betalende passagiers zouden zijn geworden. Ergo:

- Een groeiderving van ca. € 1,6 miljoen op jaarbasis is vanuit de gemeente gezien weggegooid geld.
- De eigenlijke kosten voor gratis OV op jaarbasis zouden hoogstens de gemelde € 5,2 miljoen kunnen bedragen.

Tot slot wijzen wij er nog op dat in voorgaande jaren een bedrag van ca. € 10 miljoen aan kosten op jaarbasis gebruikt werd als argument om er niet aan te beginnen. Naar nu blijkt, kan het dus voor de helft!

Hoogachtend,
namens de commissie Koopkracht,

Saar Boerlage