

Griffie

Commissie Economie, Mobiliteit en Grote Stedenbeleid

Datum commissievergadering : **6 juni 2008**

DIS-stuknummer : 1416288
Behandelend ambtenaar : E. Vergroesen
Directie/afdeling : E&M/OVM
Nummer commissiestuk : EMG-0815
Datum : 13 mei 2008
Bijlagen : -

Onderwerp:

Pilots Goedkoop OV: SMART maken van de doelen van de pilots GOV

Voorstel van GS aan PS:

X	Ter bespreking in het kader van uw	vertegenwoordigende rol
		X kaderstellende rol
		controlerende rol

Opmerkingen van het Presidium/Griffie:

Uw commissie wordt verzocht aan te geven of kan worden ingestemd met zowel de gegeven indicatoren voor het bepalen van het succes van de pilots, als de gegeven score voor het bepalen van het succes van de pilots.

Griffier van Provinciale Staten,
namens deze,

mr. J.W.L.M. Zwepink

Notitie ten behoeve van de Commissie Economie, Mobiliteit en Grote Stedenbeleid

Provincie Noord-Brabant

Monitoring Goedkoop Openbaar Vervoer

SMART Indicatoren

Mei 2008

1 Samenvatting en inleiding

Samenvatting

Deze notitie beschrijft op welke wijze de doelen van de pilots Goedkoop OV SMART benoemd kunnen worden. Daartoe wordt een keuze gemaakt van de belangrijkste indicatoren per doelstelling, de mogelijke effecten en de wijze van monitoring. Afgesloten wordt met een voorstel als antwoord op de vraag in welke situatie er van succesvolle pilots kan worden gesproken.

Inleiding

Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant hebben in de vergadering van 1 februari 2008 besloten tot de invoering van twee pilots met goedkoop openbaar vervoer:

- Pilot 1: in deze pilot kunnen personen tot 12 jaar (12min) en personen van 65 jaar en ouder (65plus) al hun busreizen in de provincie maken voor een tarief van € 0,30;
- Pilot 2: in deze pilot kunnen personen van 12 tot 64 jaar buiten de spits voor een tarief van € 0,60 reizen en in de spits voor een tarief van € 1,00.

Ad Pilot 1

Pilot 1 wordt voor een periode van 18 maanden jaar ingevoerd. De start is op 1 mei 2008 en de voorziene einddatum wordt daardoor eind oktober 2009. Het tarief van € 0,30 geldt voor alle reizen gemaakt voor openbaar vervoer in de concessies die vallen onder het regime van de provincie Noord-Brabant. Ook voor de lijnen die vallen onder het regime van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) is de pilot per mei 2008 van start gegaan (met uitzondering van de lijnen in de gemeenten Helmond en Eindhoven in verband met de daar reeds lopende pilots voor gratis OV). Het tarief geldt voor alle intraregionale verplaatsingen met bus- en buurtbuslijnen binnen de concessiegebieden van de provincie Noord-Brabant, ook op de interliners Breda-Utrecht 400 en 401 voor zover de verplaatsing binnen de provincie plaatsvindt. Voor alle grensoverschrijdende buslijnen die vallen onder de bevoegdheid van andere decentrale overheden is het uitgangspunt dat binnen het grondgebied van de provincie voor € 0,30 cent gereisd kan worden. Het doelgroepenvervoer volgens de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) en leerlingenvervoer valt buiten de pilot. Het tarief is geldig voor reizen van beginhalte naar eindhalte, dat wil zeggen dat het mogelijk is over te stappen zonder extra te hoeven betalen zolang de maximale reisduur 1 uur is. De "jeblifbussenkaart" (kaart met 15 reizen à € 4,50) is verkrijgbaar op dezelfde verkoopadressen als de huidige strippenkaarten en op alle buurtbussen.

Ad Pilot 2

Pilot 2 wordt eveneens voor een periode van 18 maanden ingevoerd. De start van de pilot is voorzien vanaf begin 2009. De voorziene einddatum is dan zomer 2010. We gaan er van uit dat de de OV-chipkaart niet gelijktijdig met pilot 2 zal worden ingevoerd. Vooralsnog is op verzoek van het SRE door Provinciale Staten besloten om pilot 2 niet in het SRE-gebied te laten gelden.

Doelen

In de vergadering van Provinciale Staten van 2 februari 2007 is een eendrachtig gedragen motie aangenomen om in de huidige bestuursperiode drie proeven van gratis of goedkoop openbaar vervoer te initiëren. Met de ervaringen die wordt opgedaan in de proeven kan op een later tijdstip worden besloten tot een invoering in de hele provincie. GS heeft van PS opdracht gekregen ‘.. *de doelen expliciet en smart te benoemen en wel volgens de Telosdriehoek en de door ons vastgestelde Visie OV*’.

Zoals bekend heeft de vergadering van Provinciale Staten van 1 februari 2008 besloten tot de hiervoor beschreven twee pilots. Dit laat onverlet dat de doelen SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden) benoemd moeten worden volgens de Telosdriehoek en de vastgestelde Visie OV. De doelen zoals opgenomen in de motie van 2 februari 2007 van de pilots Goedkoop OV zijn:

1. sociaal/culturele pijler - bevorderen maatschappelijke participatie, leefbaarheid
2. ecologische pijler - betere luchtkwaliteit, verminderen CO₂ uitstoot
3. economische pijler - congestiebestrijding, meer gebruik OV
4. bevorderen toename van het OV gebruik

Tijdens de vergadering van PS van 1 februari 2008 is een motie aangenomen voor het opstellen van een plan van aanpak voor het succesvol realiseren van transferia in Brabant. Deze motie maakt geen onderdeel uit van deze notitie over Smart doelen. Uw commissie ontvangt op korte termijn een plan van aanpak voor deze transferia. Indien nieuwe transferia binnen de looptijd van de pilots operationeel zijn, zal dit invloed kunnen hebben op de resultaten van de monitoring (zie paragraaf 5.2). Gegevens over effecten zullen dan aan u worden gerapporteerd.

2 Keuze indicatoren

Met de twee pilots streeft de provincie een aantal doelen na. Deze doelen zijn uitvoerig beschreven in de Visie-OV van de provincie Noord-Brabant, de beleidsvisie van SRE en de unaniem aangenomen motie van 2 februari 2007. De doelen worden hieronder uitgewerkt.

2.1 OV-beleid in de provincie Noord-Brabant

In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de algemene mobiliteitsdoelstellingen van de provincie en het SRE. De doelen zijn volgens de Visie-OV: “OV in Brabant: Snel-Schoon-Sociaal”, zijn:

1. verbeteren van de bereikbaarheid (economische pijler);
2. instandhouden van de leefbaarheid (sociaal-culturele pijler);
3. verbeteren van het milieu en de leefomgeving (ecologische pijler);
4. vergroten van de tevredenheid van de reiziger (sociaal-culturele pijler);
5. verhogen van de kosteneffectiviteit (economische pijler);
6. afstemmen met de economische en ruimtelijke ontwikkeling (economische pijler).

Tariefbeleid wordt genoemd bij de vijfde doelstelling. Uitgangspunt is een voor de reiziger betaalbaar OV.

SRE

Binnen het SRE is er een tweeledige algemene doelstelling voor het openbaar vervoer in de regio Eindhoven te onderscheiden¹:

- *De mobiliteitsdoelstelling.* Het openbaar vervoer dient bij te dragen in de behoefte aan de bereikbaarheid van de stedelijke centra vanuit de regio. Als stedelijke centra worden Eindhoven en Helmond gezien.

¹ Beleidsvisie openbaar vervoer van het SRE (ORION 2, 2003).

- *De maatschappelijke doelstelling.* Het openbaar vervoer heeft een belangrijke maatschappelijke functie: het kunnen gebruiken van openbaar vervoer als middel om te kunnen verplaatsen is voor een deel van de bevolking in de regio van belang.

Deze doelstellingen van SRE komen grotendeels overeen met de doelstellingen van de provincie. In deze notitie wordt dan ook uitgegaan van de doelen uit de Visie OV.

Om de doelen in de Visie-OV en de motie SMART te benoemen is het nodig de doelen te operationaliseren. De gebruikelijke methode hiervoor is het aanwijzen van indicatoren welke ook gemonitord kunnen worden. De Visie-OV bevat reeds een opsomming van deze indicatoren waarvan de voor het tarievenbeleid relevante hieronder zijn weergegeven.

Pijler in motie	Doelen volgens motie (Specifiek)	Bijpassende indicatoren volgens OV-Visie (Meetbaar)
Sociaal culturele pijler	Bevorderen maatschappelijke participatie/ leefbaarheid	Bereikbaarheid houden van elk adres in Brabant met een vorm van gesubsidieerd vervoer (bezoeken)
Ecologische pijler	Betere luchtkwaliteit	Reductie emissies NOx en PM10
	Verminderen CO ₂ uitstoot	Reductie uitstoot CO ₂ in verkeer en vervoer
Economische pijler	Terugdringen congestie	Snelheid op congestiegevoelige wegvakken
Bevorderen toename gebruik OV		Stijging OV-aandeel ten opzichte van auto bij verplaatsingen naar steden op congestiegevoelige punten en gebieden Verplaatsingen Reizigerskilometers Bezettingsgraad

We stellen voor om per doel één indicator aan te wijzen, waarvan de uitkomsten bepalend zijn voor het succes van de pilots. Voor deze indicatoren wordt bepaald in hoeverre de effecten Acceptabel en Realistisch (SMART) zijn. De overige indicatoren worden wel onderzocht en meegenomen in de eindevaluatie, maar zijn van secundair belang voor de beoordeling over het slagen van de pilots.

3 Selectie en invulling indicatoren

Per aspect wordt in dit hoofdstuk beschreven welke indicator gebruikt wordt voor de desbetreffende categorie en het bijbehorende doel.

3.1 Ecologische pijler -->luchtkwaliteit

Gekozen is voor de indicator ‘emissiereductie PM10’. Deze indicator geeft de hoeveelheid fijnstof in de provincie weer die wordt veroorzaakt door het wegverkeer. De provincie kan hier met het Openbaar Vervoer enigszins invloed op uitoefenen. Voor de berekening van de emissie van PM10 door wegverkeer zijn goede en gedifferentieerde kentallen voorhanden, waardoor de toe- of afname van de emissie PM10 voor beide pilots te berekenen is. Voor het kunnen uitvoeren van deze berekening is het nodig te weten hoeveel autoritten vervangen worden door OV ritten en hoeveel extra businzet nodig is als gevolg van de pilots. Basis voor berekening van de reductie van autokilometers vormen de enquêtes onder busreizigers waarin hen gevraagd wordt of zij vóór de pilots in plaats van de bus gebruik maakten van de auto. De emissiereductie PM10 wordt berekend door per pilot de afname van het aantal autokilometers te vermenigvuldigen met het kental voor emissie PM10 per autokilometer en in mindering te brengen op de vermenigvuldiging van het aantal extra buskilometers en de kentallen voor buskilometers (gedifferentieerd naar aandrijvingstechniek). De (mogelijke) toename van het aantal buskilometers komt door een extra inzet van bussen als gevolg van de pilot. Hieruit volgt de absolute emissiereductie PM10. Deze wordt uitgedrukt als aandeel in de emissie in heel Noord-Brabant. Verder is het mogelijk te bepalen in welke mate de concentraties PM10 veranderen door een tarievenbeleid (invloed van de pilot op huidige probleemgebieden in bv stadscentra)

3.2 Economische pijler --> bereikbaarheid

Het meest geschikt hiervoor is de indicator ‘snelheid op congestiegevoelige wegvakken’ (ook bij de netwerkanalyse als indicator gebruikt). De waarden van deze indicator zijn voor en tijdens de pilot vast te stellen op basis van de gegevens verzameld met (bestaande) inwintechnieken die de snelheid van het autoverkeer meten. Deze zijn op veel plekken aanwezig en kunnen indien afwezig worden geïnstalleerd. Ook kan gebruik gemaakt worden van de inwintechnieken van Rijkswaterstaat, welke ook files, filezwaarte en filelengte meten. De resultaten kunnen worden opgesplitst in spits- en dalresultaten. Er zal een selectie worden gemaakt van congestiegevoelige routes in kader van de huidige monitor Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP). Er wordt voor de benchmark aangesloten op de evaluatie van landelijke pilots van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met tariefmaatregelen voor het Openbaar Vervoer op filegevoelige trajecten (o.a. N69 bij Eindhoven).

3.3 Sociaal culturele pijler -->maatschappelijke participatie

In de visie OV staat het gedrag centraal en dan met name de mogelijkheden voor maatschappelijke participatie buitenshuis. Maatgevend is dan de hoeveelheid mogelijkheden die men heeft privé dan wel maatschappelijke voorzieningen te bezoeken. We operationaliseren dit door na te gaan hoeveel bezoeken men aflegt voor privé- en maatschappelijke doeleinden. Precies dit is ook gemeten in de pilot in Tilburg met gratis openbaar vervoer voor 55-plussers en in de Eindhovense pilot. Voorstel is dan ook vanuit de SMART doelstelling van deze indicator uit te gaan. De indicator heeft met name betrekking op de groep 65-plussers.

In de landelijke pilots met gratis openbaar vervoer voor ouderen (Nijmegen, Rotterdam, Heerlen en Noord-Holland-Noord) wordt als indicator ‘eenzaamheid’ gebruikt. Deze indicator wordt ook opgenomen in het monitoringsplan zodat aansluiting kan worden verkregen met de landelijke pilots. Hierdoor zal een benchmark met die landelijke pilots mogelijk worden.

3.4 Toename OV-gebruik

De toename OV-gebruik wordt in beeld gebracht met als indicator de hoeveelheid reizigerskilometers. Hierbij wordt in principe gekeken naar alle lijnen waarop het goedkoop openbaar vervoer wordt aangeboden. De hoeveelheid reizigerskilometers wordt, jaarlijks, gemeten in het onderzoek waarmee de reizigersopbrengsten verdeeld worden over de verschillende concessies in het openbaar vervoer (het WROOV-light onderzoek).

3.5 Samenvattend

Doel	Indicator
Verbeteren luchtkwaliteit	Emissie PM10
Congestie verminderen	Snelheid op de congestiegevoelige wegvlakken
Maatschappelijke participatie	Bezoeken
Toename OV-gebruik	Reizigerskilometers

4 Monitoring

4.1 Hoe en wat wordt gemeten?

Voor het gehele onderzoek wordt enerzijds gebruik gemaakt van bestaande gegevens en anderzijds van nieuw te verzamelen informatie. In schema 4.1 is een overzicht van de diverse metingen opgenomen en wordt aangegeven wanneer er gemeten gaat worden

Systematiek	Voor start pilot	Tijdens pilot 1	tijdens pilot 2	Na afloop pilots
Bestaande gegevens	X	X	X	(X)
Enquête inwoners	X	X		
Enquête OV-gebruikers		X	X	

Schema 4.1: Structuur van de metingen

De bestaande gegevens worden voor drie periodes verzameld. De enquête onder de inwoners is reeds uitgevoerd in een nulmeting (april 2008 door het bureau TNS-NIPO) en wordt eenmalig herhaald gedurende de pilots. Dit geldt ook voor analyse van de bestaande gegevens van de voorsituatie. De enquête onder de OV-gebruikers vindt tweemaal plaats gedurende de pilots. Uitgangspunt is dat de informatieverzameling volgens deze tabel voldoende houvast moet bieden voor een nadere besluitvorming over de pilots.

Omdat de pilots niet op hetzelfde moment starten is het van belang aan te geven wanneer de metingen voor pilot 1 en pilot 2 plaatsvinden. Schema 4.2 geeft daarvan een overzicht.

	Pilot 1	Pilot 2
Bestaande gegevens voorsituatie	2006-2007	2006-2008
Enquête onder inwoners	April 2008	April 2008
<i>Invoering pilot 1</i>	<i>Mei 2008</i>	
Enquête onder OV-gebruikers	Oktober 2008	
<i>Invoering pilot 2</i>		<i>Januari 2009</i>
Bestaande gegevens tijdens pilots	2008	2009
Enquête onder inwoners	Maart 2009	Maart 2009
Enquête onder OV-gebruikers		Maart-april 2009
Enquête onder OV-gebruikers	Maart-april 2009*	
Bestaande gegevens tijdens pilots	2009	2009-2010
Enquête onder OV-gebruikers		November 2009
Besluitvorming over pilot	Augustus/september 2009	Maart/april 2010
<i>Einde pilot</i>	<i>oktober 2009</i>	<i>mei 2010</i>

* Indien pilot 1 verlengd wordt tot bv het eind van pilot2, kan deze enquête ook plaatsvinden in november 2009

Schema 4.2: Tijdstippen van de metingen

De enquête onder de inwoners vindt voor beide pilots op hetzelfde moment plaats. De enquêtes onder OV-reizigers echter op verschillende momenten vanwege de verschillende invoeringsdata. Tevens worden voor en tijdens de pilots bestaande data verzameld en geanalyseerd (Mobiliteits Onderzoek Nederland, NEA-reizigersonderzoek, telcijfers, PVVP-monitor ed.). Het eindrapport bevat, ten minste:

- Samenvatting met conclusies en aanbevelingen;
- Gedetailleerde beschrijving van de onderzoeksmethodes;
- gedetailleerde beschrijving van de manier waarop rekening wordt gehouden met ‘verstorende’ effecten;
- Rechte tellingen en vergelijkingen tussen de metingen
- Voorgaande met uitsplitsingen naar leeftijdsgroepen en naar SRE en rest van de provincie.
- Een samenvattend overzicht van de resultaten van andere pilots voor goedkoop en of gratis OV in Nederland.

Dit eindrapport vormt de basis voor de evaluatie van de pilots.

5 Geslaagde pilots?

5.1 Welke effecten worden verwacht?

Per pilot kan worden aangegeven welke resultaten naar verwachting behaald kunnen worden. Op basis van die verwachte resultaten kunnen per indicator waarden worden bepaald waarmee beoordeeld kan worden of de pilots geslaagd zijn of niet. De verwachte resultaten zijn gebaseerd op prognoseberekningen met een aantal instrumenten, met een externe beoordeling van de eerder ingediende pilots voor gebieden en door een aantal experts van Goudappel Coffeng. Bovendien is de ervaringskennis met de Brabantse proeven met gratis openbaar vervoer voor doelgroepen (Tilburg, Helmond, Eindhoven) bij de inschatting betrokken alsmede de resultaten van de proeven die georganiseerd zijn door het ministerie van V&W.

Tabel 5.1 bevat een samenvatting van de verwachte effecten van de pilots.

Indicator:	Effect voor pilots:	Pilot 1	Pilot 2	Beide pilots
		(incl. SRE)	(excl. SRE)	
1 Emissiereductie PM10	totaal provincie	+ 0-1 %	+ 0-1 %	+ 0-1 %
2. Snelheid congestiegevoelige wegvakken	totaal provincie	0 %	+ 1 %	+ 1 %
3 Toename OV-gebruik	totaal provincie	+ 3 %	+ 8 %	+ 11 %
3 Toename OV-gebruik	doelgroepen apart	+ 28 %	+ 8 %	+ 11 %
4. Maatschappelijke participatie	doelgroepen apart	+ 10 %	+ 1 %	+ 2 %

* 10% van de huidige reizigers valt binnen de doelgroep 12min/65 plus. Met pilot 2 wordt 90% van de reizigers bereikt.

* Index waarbij de huidige situatie op 100 % staat

* Nadat de resultaten van de nulmeting bekend zijn (begin juni) zullen bovenstaande gegevens aangevuld worden met absolute aantallen.

5.2 Er zijn ook andere invloeden!

Bovenstaande inschattingen hebben betrekking op de mogelijke effecten door de tariefmaatregelen volgens de pilots. Dit laat onverlet dat de indicatoren beïnvloed kunnen en zullen worden door allerlei externe invloeden en/of andere maatregelen binnen de OV-sector. Te noemen zijn de ombouw van de A2, de toename van het autobezit, de mogelijke uitbreiding van het lijnennet, flankerend beleid binnen de gemeenten, demografische ontwikkelingen, invoering OV-chipkaart, technische ontwikkelingen enzovoort. Van belang is derhalve te beseffen dat de tariefmaatregelen te maken zullen hebben bij deze maatschappelijke dynamiek.

Ook de versnelde realisatie van transferia kan de pilotresultaten gaan beïnvloeden. In de monitoring en evaluatie van de pilots zal daarom een belangrijke opgave zijn het effect van de tariefmaatregelen afzonderlijk in beeld te brengen. Bij de aanbesteding van de monitoring zullen de inschrijvers gevraagd worden om apart aan te geven hoe en in welke mate ze dit waar kunnen maken.

5.3 En hoe kunnen de effecten worden verklaard?

Emissiereductie

De concentraties (PM10 en NOx) worden voor een significant deel veroorzaakt door het verkeer (het verkeer heeft een aandeel van zo'n 20% en 65%). De indicator 'emissie PM10' is geschikt voor het meten van de verbetering van de luchtkwaliteit. Voor een inschatting van het effect van tarievenbeleid op de luchtkwaliteit moet worden bedacht dat de groei van het busgebruik met 11% wordt veroorzaakt door het volgende:

Een groei van de mobiliteit. Hiermee doelen we op het gegeven dat mensen mogelijk meer gaan reizen en/of langere reizen maken. De proeven in Tilburg en Eindhoven laten dit bijvoorbeeld ook zien;

Een overstap van auto op openbaar vervoer. Voor een deel zal dit het geval zijn;

Een overstap van de fiets op het openbaar vervoer. Ook dit zal, voor een deel het geval zijn.

De groei van de mobiliteit en de overstap van de fiets naar het openbaar vervoer zijn niet gunstig voor de emissie van PM10. Deze neemt daardoor immers ook toe omdat de groei wordt opgevangen door de inzet van meer bussen. De overstap van de auto op het openbaar vervoer is wel gunstig. Het saldo-effect is tamelijk lastig te bepalen. In een studie naar de milieu-effecten van gratis openbaar vervoer in de regio Haarlemmermeer is gebleken dat deze nihil zijn. Uit de onderzoeken in Tilburg en Eindhoven over de resultaten van gratis OV komt naar voren dat de reizigers de auto vaker laten staan. Exacte milieu-effecten worden niet genoemd.

Een onderzoek van het NEA naar enkele regionale tarieven in onze provincie geeft aan dat de effecten van het dalurendagkaartje en het met-elkaartje positief zijn. Deze kaartjes hebben geleid tot een afname van 4,8 miljoen autokilometers per jaar. Op basis hiervan is berekend dat de uitstoot van CO2 met 973 ton gedaald, de uitstoot van NOX is met 1894 kg omlaag en voor de PM10 geldt een afname van 159 kg. Totaal komt dit neer op een daling van 0,004% van de totale milieubelasting in Noord-Brabant.

Zoals hiervoor is aangegeven is de indicator emissie PM10. Met emissie wordt bedoeld datgene wat door een voertuig aan PM10 wordt geëmitteerd. Wanneer dit in de lucht komt spreken we van concentraties. Te hoge concentraties fijnstof kunnen leiden tot gezondheidsproblemen. De plekken waar de totale concentraties PM10 in de provincie te hoog zijn, zijn bekend en worden bepaald door de Saneringstool van het Ministerie van VROM. Met behulp van de gemeten effecten van de tariefpilots en de gegevens in de Saneringstool is het mogelijk te onderzoeken of kleine veranderingen wellicht toch effect hebben op het aantal gebieden waar sprake is van overschrijdingen van de normen. De effecten op de concentraties PM10 vormen onderdeel van de evaluatie van de pilots.

Snelheid congestiegevoelige wegvakken

Dit verschijnsel doet zich voor op congestiegevoelige wegvakken, punten en gebieden. Reguliere congestie betreft de ochtendspits en de middagspits. De ochtendspits is vaak hevig en smal en de middagspits minder hevig maar breed. De gezamenlijke pilots hebben als verwacht resultaat dat met name het gebruik van het openbaar vervoer in het dal toeneemt, dus juist in de periode dat de congestie minder hevig is. Vandaar dat er slechts kleine effecten verwacht worden op de hoeveelheid congestie. In het geval van een lager tarief voor ouderen en 12min zal het effect vrijwel nul zijn. De nieuwe tarieven voor de doelgroep 12-64 jaar leveren wellicht enig effect op met name voor degenen die in het landelijke gebied wonen en lange reizen maken. Vandaar dat we als gevolg van pilot 2 een effect van 1% inschatten wat waarschijnlijk vooral in de middagspits optreedt. Het gezamenlijke effect is hiermee ook 1%.

Toename OV-gebruik

De toename van het OV-gebruik is voor de beoordeling van de pilots reeds ingeschat met een aantal tools. Voor de pilots tezamen verwachten we een groei van 11%². Groei is met name te verwachten in de dalperiode. Belangrijk is dat de huidige abonnementen en strippenkaarten (NVB-systeem) tot enige tijd na de invoering van de OV-chipkaart van toepassing blijft. De groep reizigers voor wie de tarieven in pilot 2 hoger zijn dan in de huidige situatie, kunnen nog gebruik maken van het NVB-systeem. Voor het streekvervoer wordt in de spits een groei verwacht van 4% en in het dal van 18%. Voor pilot 1 wordt een totaaleffect verwacht van 3% (in het totaal aantal OV-reizigerskilometers) en voor pilot 2 een totaaleffect van 8%. Tabel 5.1 laat zien dat er voor de doelgroep 65plus en 12min door pilot 1 een groei verwacht wordt van 28% en voor de doelgroep 12-64 jarigen door pilot 2 een groei van 8%.

Maatschappelijke participatie

De maatschappelijke participatie wordt gemeten met de indicator bereikbaarheid voorzieningen buitenshuis. Deze wordt gemeten met een aantal vragen naar de (verandering in de) bezoekfrequenties van privé en maatschappelijke voorzieningen.

Het effect van pilot 1 is onder de groep ouderen wel van enige omvang en kan worden ingeschat op 10% onder de groep 65-plussers. Dat zou inhouden dat 65-plussers vaker de deur uitgaan voor deze activiteiten als gevolg van het lagere tarief. De meting van deze toename vindt plaats in het monitoring en evaluatie-onderzoek. Voor pilot 2 wordt een klein effect verwacht omdat deze groep vaak voor andere doeleinden reist. Deze verwachtingen zijn gebaseerd op de resultaten van de proeven in Tilburg en Eindhoven waaruit blijkt dat gebruik van het OV in de dalperiode toeneemt en men bijvoorbeeld vaker de binnenstad bezoekt. Ook leiden deze proeven vaak tot een grotere mobiliteit: men maakt nu verplaatsingen die men vroeger niet maakte. Voor de pilots tezamen resulteert een bescheiden ingeschat effect van 2% groei.

5.4 Wanneer is een pilot geslaagd?

Wanneer is een pilot met goedkoop openbaar vervoer geslaagd? Moet de pilot hebben voldaan aan alle verwachtingen, op alle doelstellingen? Of is het voldoende als een pilot op één van de indicatoren positief scoort? Het is zinvol om tijdig antwoorden te hebben op deze vragen. En te bepalen wat te doen wanneer de conclusie luidt dat de pilot geslaagd is. Wetend dat de beoordeling van de mate van succes met name ook een politieke afweging kan zijn geven wij als suggestie het volgende mee. We zouden een pilot geslaagd vinden wanneer het volgende optreedt:

- Op minimaal drie van de vier indicatoren scoort de pilot gelijk of hoger dan de verwachting zoals weergegeven in tabel 5.1³;
- Op geen van de vier indicatoren scoort de pilot een verslechtering ten opzichte van de beginsituatie (als gevolg van de pilot)⁴.

Op grond hiervan stellen wij u voor in te stemmen met de volgende score voor de pilots Goedkoop OV:

Zeer goed: Op minimaal 3 van de vier indicatoren is de score hoger dan de verwachting en op maximaal 1 indicator is de score lager dan de verwachting, maar hoger dan de beginsituatie.

Goed: Op 2 indicator is de score hoger dan de verwachting, op maximaal 2 indicatoren is de score lager dan de verwachting maar hoger dan de beginsituatie

² Gerekend is met een groei van het aantal instappers. De groei van het aantal reizigerskilometers is mogelijk groter omdat mensen wellicht (ook) langere reizen gaan maken. Schattingen hiervan zijn echter niet voorhanden.

³ Beter dan de verwachting (tabel 5.1) betekent een procentpunt of meer er boven.

⁴ Slechter dan de huidige situatie betekent een procentpunt of meer er onder.

Voldoende: Op minimaal 2 indicatoren is de score gelijk aan de verwachting en alle indicatoren scoren hoger dan de beginsituatie

Slecht: Op 2 of meer indicatoren is de score slechter dan de begin situatie

Neutraal: Alle andere gevallen.

2 opmerkingen hierbij:

1) Overigens moet hierbij worden bedacht dat er een samenhang bestaat tussen de vier onderscheiden doelen. De verandering van de emissie van PM10, de verandering van de bereikbaarheid en de maatschappelijke participatie zijn in sterke mate afhankelijk van de verandering van het OV gebruik. Wanneer de groei van het OV-gebruik achterblijft bij de verwachte groei zal dit vanzelf ook de haalbaarheid van de andere doelen beïnvloeden. Vandaar dat het belangrijk is het OV-gebruik 'op de voet' te volgen zoals ook de bedoeling is. Hierdoor komt reeds tijdens de uitvoering van de pilots op regelmatige basis relevante beleidsinformatie naar voren, waarbij wij afhankelijkheidsrelaties zullen duiden. Waar mogelijk dragen wij zorg voor een methodologische onderbouwing van onze analyses.

2) De besluitvorming over eventuele voortzetting van de pilots zal niet alleen bepaald worden door de mate waarin de pilots geslaagd zijn maar wordt ook bepaald door de doelmatigheid en doeltreffendheid van deze pilots.

6 Voorstel aan uw commissie

Wij vragen uw commissie in uw bespreking over de Smart doelen van de pilots Goedkoop OV de volgende vragen te beantwoorden:

Kunt u instemmen met de gegeven indicatoren voor het bepalen van het succes van de pilots?

Kunt u instemmen met de gegeven score voor het bepalen van het succes van de pilots?

's-Hertogenbosch, 13 mei 2008

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant