

Statenvoorstel 23/10 A

Voorgestelde behandeling:

PS-vergadering : 23 april 2010

Statencommissie : Commissie Economie, Mobiliteit en Grote Stedenbeleid, 26 maart 2010

Onderwerp

Resultaten monitoring tweede pilot Goedkoop Openbaar Vervoer (doelgroep 12-64 jaar)

's-Hertogenbosch

Datum

9 maart 2010

DIS-nummer

1659350

Directie

Economie & Mobiliteit

Bijlage(n)

3

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

Samenvatting

Dit Statenvoorstel bevat de monitoringsresultaten van pilot GOV2, een korte samenvatting van de resultaten van GOV1 en een vergelijking van de resultaten van beide pilots. Beide pilots hebben een looptijd van 18 maanden. Pilot GOV1 is door uw Staten op 2 oktober 2009 verlengd tot 1 juli 2010, zijnde de einddatum van pilot GOV2. De succesfactoren uit beide pilots worden betrokken bij het ontwikkelen van regionale tariefproducten.

Het vaststellen van deze producten is een bevoegdheid van ons college. In het onderhavige dossier treft u derhalve geen voorstellen aan voor de tarieven met ingang van 1 juli 2010. Op 16 april 2010 hebben wij de Commissie Economie, Mobiliteit en Grote Stedenbeleid geïnformeerd over conceptvoorstel voor de tarieven in het post-GOV-tijdperk. Wij streven ernaar uiterlijk 11 mei 2010 een besluit te nemen over de tarieven met ingang van 1 juli 2010.

1. Inleiding

1.1. Provinciaal OV-beleid

De provincie Noord-Brabant heeft haar OV-beleid vastgelegd in twee documenten: de Visie Openbaar vervoer 2006-2020¹ en het Bestuursakkoord 2007-2011:

De Visie OV kent als doelen en ambities:

- Stijging van het aandeel OV ten opzichte van het aandeel auto bij verplaatsingen naar steden op congestiegevoelige verbindingen en tijdstippen;
- Door tariefdifferentiatie een bijdrage leveren aan de

¹ "OV in Brabant: Snel – Schoon – Sociaal, vastgesteld door Provinciale Staten op 22 juni 2006.

Datum

9 maart 2010

DIS-nummer

1659350

mobiliteitsdoelstellingen in het PVVP (Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan).

In het Bestuursakkoord 2007-2011 zijn in de programma's Schoon Brabant en Bereikbaar Brabant als strategische doelstellingen opgenomen:

- Emissie-arm OV;
- Tegengaan files;
- Bereikbaar en betaalbaar OV;
- Verbetering doorstroming en bereikbaarheid (van zowel economische kerngebieden als het landelijke gebied).

1.2. Twee Brabantbrede pilots

Een van de middelen om de doelen en ambities uit de OV-Visie en de strategische doelstellingen uit het Bestuursakkoord 2007-2011 te realiseren is tariefdifferentiatie. Provinciale Staten (PS) hebben op 1 februari 2008 besloten tot twee Brabantbrede proeven Goedkoop Openbaar Vervoer (GOV):

- Pilot 1: personen tot 12 jaar (12-) en van 65 jaar en ouder (65+) kunnen maximaal een uur reizen, inclusief overstap, voor € 0,30. Deze pilot liep oorspronkelijk van 1 mei 2008 tot 1 november 2009, maar is door uw Staten verlengd tot aan de einddatum van pilot 2, zijnde 1 juli 2010. De doelgroep betreft circa 10% van het totale aantal reizigers:
- Pilot 2: personen van 12 tot en met 64 jaar kunnen buiten de spitsuren en op zaterdagen, zondagen en feestdagen maximaal een uur reizen voor € 0,60 en tijdens spitsuren (werkdagen voor 09.00 uur) voor € 0,90. Deze pilot loopt van 1 januari 2009 tot 1 juli 2010. De doelgroep omvat circa 90% van het totale aantal reizigers.

De doelstelling van beide pilots was om door middel van lage tarieven een groei in het aantal reizigers te bewerkstelligen met positieve effecten voor het milieu, de economische ontwikkeling (minder files en betere bereikbaarheid) en de maatschappelijke participatie. Deze doelstelling vloeit rechtstreeks voort uit de Visie OV 2006-2020 en het Bestuursakkoord 2007-2011.

1.3. SRE

Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) neemt gedurende de gehele looptijd volledig deel aan de pilot GOV1 en vanaf april 2009 met een beperkter kaartassortiment aan pilot GOV2.

Om deelname aan pilot GOV1 mogelijk te maken heeft het SRE een bedrag van € 0,9 miljoen ontvangen. Daarnaast zijn door ons met de vervoerder (Hermes) in het SRE-gebied afspraken gemaakt over de te vergoeden dervingskosten. In deze afspraken is rekening gehouden met de vergoeding die Hermes ontvangt van de gemeente Eindhoven voor gratis openbaar vervoer in Eindhoven voor de doelgroep 12- en 65+ (dezelfde doelgroep als pilot GOV1). Voor de beperktere deelname aan GOV2 heeft het SRE een bijdrage van € 2,9 miljoen ontvangen. Het SRE heeft voor GOV2 zelf contractuele afspraken met zijn vervoerder Hermes gemaakt.

2. Monitoring

2.1. Reikwijdte onderzoek

Om te kunnen beoordelen of de pilots GOV 1 en 2 succesvol zijn, is een uitgebreid monitoringsprogramma uitgevoerd. Deze notitie heeft betrekking op de resultaten van de monitoring van pilot GOV2 (doelgroep 12 tot en met 64 jaar). Wel is een vergelijking tussen de resultaten van de pilots GOV1 en 2 gemaakt.

2.2. Onderzoeksdoelen

De evaluatie is uitgevoerd volgens de richtlijnen en de vier onderzoeksdoelen in de notitie SMART-indicatoren (EMG-0815), die door de Commissie EMG op 6 juni 2008 is besproken. Per onderzoeksdoel is één indicator benoemd, waarvan de uitkomst bepalend is voor het succes (zie tabel 3.1). De indicatoren vloeien voort uit de Visie OV 2006-2020.

De Commissie heeft een vijfde onderzoeksdoel toegevoegd, namelijk Waardering door de reiziger. Voor dit doel zijn door de onderzoekers twee indicatoren geformuleerd: algemeen oordeel van de reiziger en waardering van de prijs.

2.3. Onderzoeksgegevens

Tijdens het onderzoek is een analyse gemaakt van bestaande informatie en er zijn nieuwe gegevens verzameld:

- Twee enquêtes onder inwoners: een 0-meting in april 2008 met een herhaling halverwege de looptijd van de pilot in september 2009 (1-meting)²;
- Twee enquêtes onder OV-gebruikers: in mei en oktober 2009³;
- Voor het onderzoeksdoel Waardering door de reiziger is gebruik gemaakt van informatie uit de Klantenbarometer OV 2009;
- Een actualisatie van het grootschalige reizigersonderzoek⁴ uit 2006 door middel van reizigerstellingen in november 2009 op 27 OV-knooppunten binnen de provinciale OV-concessies. In het SRE-gebied zijn geen tellingen gehouden. Dit had vanwege het ontbreken van een 0-meting geen zin;

Voorts zijn twee aanvullende onderzoeken uitgevoerd:

- Een analyse van de kaartverkoop over de periode augustus tot en met oktober 2009⁵ ten opzichte van dezelfde periode in 2008;

² 0-meting GOV1 en 2 (april 2008) en 1-meting GOV2 (september 2009)/(TNS-NIPO).

³ Monitoring goedkoop openbaar vervoer pilot 2, (Mobycon, februari 2010),

⁴ Actualisatie Reizigersonderzoek Noord-Brabant (NEA, november 2009).

⁵ Actualisatie Reizigersonderzoek Noord-Brabant (NEA, november 2009).

- Een analyse van het reisgedrag stad-platteland⁶ aan de hand van de resultaten van de twee enquêtes onder reizigers.

2.4. Reizigersoverleg Brabant en vervoerders

Het concepteindrapport Monitoring goedkoop Openbaar vervoer pilot 2 is besproken met het Reizigersoverleg Brabant (ROB) en de vervoerders in de provinciale OV-concessies (Arriva en Veolia). Beide hebben aandacht gevraagd voor de bijzondere positie van de chauffeurs. Reizigers zien hen als eerste aanspreekpunt. Dit kan leiden tot ongemakkelijke situaties op de bus (ongeduld, onbegrip, agressie). Met betrekking tot het tarievenbeleid na afloop van de pilots geven zijn de voorkeur aan gemak boven prijs.

3. Resultaten pilot GOV2

3.1. Beoordeling resultaten vijf onderzoeksdoelen

In de onderstaande tabel 3.1. is aangegeven of en zo ja in welke mate de verwachte effecten van pilot GOV2 zijn gerealiseerd. Voor een juiste beoordeling van de resultaten is het volgende van belang:

- De evaluatie is met grote zorg uitgevoerd. Echter tellingen en enquêtes kennen altijd een bepaalde – wetenschappelijk aanvaarde - mate (5%) van onzekerheid;
- De evaluatieperiode liep van mei tot en met november 2009;
- De Commissie EMG heeft op 6 juni 2008 aangegeven op basis van bestuurlijke argumenten te beoordelen of de beide pilots GOV als succesvol zijn aan te merken. Een van de vragen die daarbij aan de orde zou kunnen komen is of de investeringen opwegen tegen de gerealiseerde effecten.

⁶ Analyse vervoer stedelijk gebied versus platteland in de provincie Noord-Brabant (Mobycon, december 2009).

Tabel 3.1 Verwachte en gerealiseerde effecten pilot GOV2 per oktober/november 2009

	Indicator	Verwacht	Realisatie	Mate waarin doelstelling na 10-11 maanden is bereikt
1	Emissiereductie PM10 (fijnstof)	+ 0-1%	+ 0,04%	Conform verwachting
2	Snelheid congestiegevoelige wegvakken	+ 0-1%	+ 0,04%	Conform verwachting
3	Toename OV-gebruik (aantal instappers)			
3a	Totale reizigerspopulatie	+ 8%	11 %	Ruim boven verwachting
3b	Doelgroep 12-64 jaar	+ 8%	9%	Boven verwachting
3c	Doelgroep 12-64 jaar gerelateerd aan totale reizigerspopulatie	+ 8%	9%	Boven verwachting
4	Maatschappelijke participatie	+ 1%		Niet in een exact % vast te stellen..
5	Waardering door de reiziger			
5a	Algemeen oordeel	+ 0,3	P.M.	Pas begin april 2010 bekend.
5b	Oordeel over prijs	+ 0,6	P.M.	Pas begin april 2010 bekend.

3.2. Toelichting op de resultaten

1. Milieu – Emissiereductie PM 10 (fijnstof)

Zoals verwacht – en al aangegeven in notitie EMG-0815 – en ook conform de landelijke experimenten met gratis of goedkoop openbaar vervoer heeft de pilot vrijwel geen effect op de luchtkwaliteit.

2. Economie – Snelheid congestiegevoelige wegvakken

Zoals verwacht – en reeds aangegeven in notitie EMG-0815 – en ook conform de landelijke experimenten met gratis of goedkoop openbaar vervoer heeft de pilot vrijwel geen effect op de snelheid op congestiegevoelige wegvakken.

3. Toename OV-gebruik (groei aantal instappers)

De verwachte en gerealiseerde groeicijfers zijn afgerond op hele percentages. Deze methodiek is ook gehanteerd bij de toename van het OV-gebruik onder de doelgroep pilot GOV1 (12- en 65+).

Datum

9 maart 2010

DIS-nummer

1659350

Toename van het OV-gebruik moet ook terug te vinden zijn in de afgelegde reizigerskilometers. Een vergelijking met WROOV-cijfers (landelijke verdeling reizigersopbrengsten) over het jaar 2009 is op dit moment niet mogelijk. De definitieve cijfers komen pas in het najaar van 2010 beschikbaar.

a. Groei totale reizigerspopulatie

Op de 27 belangrijkste OV-knooppunten in de provinciale concessies is in november 2009 het aantal instappers geteld. De belangrijkste bevindingen zijn:

- Ten opzichte van november 2008 is een groei van het aantal instappers waargenomen met gemiddeld 11%;
- Er kan geen van de nullijn afwijkende autonome ontwikkeling (groei als gevolg van de economische crisis) worden vastgesteld;
- De groei van het aantal instappers is vooral merkbaar tijdens de daluren (na 09.00 uur) op werkdagen.

Tabel 3.2 Groei aantal instappers ten opzichte van 2008 op een werkdag naar tijdvak

Tijdvak (werkdagen)	Groei t.o.v. 2008
Voor 09.00 uur	+ 3%
9.00 – 16.00 uur	+ 14%
16.00 – 18.00 uur	+ 19%
18.00 uur en later	+ 9%

b. Groei onder de doelgroep 12 tot en met 64 jaar

Voor de doelgroep 12 tot en met 64 jaar was een toename van het OV-gebruik verwacht van 8%. De groei van de totale reizigerspopulatie bedroeg gemiddeld 11%. Deze groei is echter niet volledig toe te schrijven aan pilot GOV2, omdat per 14 december 2008 het aantal dienstregelingsuren (DRU's) met gemiddeld 9% is uitgebreid. Gecorrigeerd naar het effect van de uitbreiding van het aantal dienstregelingsuren komt de groei onder de doelgroep 12 tot en met 64 jaar uit op 9%.⁷ Hierbij is aangenomen dat de groei van het aantal instappers in de doelgroep 12- en 65+ (GOV1) sedert november 2008 ongewijzigd is gebleven.

c. Groei onder de doelgroep 12 tot en met 64 jaar gerelateerd aan totale reizigerspopulatie.

Afgerond op hele procenten bedraagt de groei onder de doelgroep 12 tot en

⁷ Telgegevens op lijnniveau op trajecten waarop de dienstregeling niet is uitgebreid leveren – gelet op de kleine aantallen – onvoldoende betrouwbare gegevens op over het effect van de uitbreiding van het aantal DRU's. Vandaar dat is gerekend met een aanbodelasticiteit van 0,2. Dat betekent dat 1% uitbreiding van het aantal dienstregelingsuren (DRU's) gemiddeld 0,2% extra instappers oplevert. Bij een uitbreiding van het aantal DRU's met 9% betekent dit een groei van circa 1,8%. De groei in de totale reizigerspopulatie is met dit percentage gecorrigeerd tot 9,2% en vervolgens afgerond op hele procenten.

met 64 jaar gerelateerd aan de totale reizigerspopulatie 9%. Hierbij is aangenomen de groei van het aantal instappers in de doelgroep 12- en 65+ (GOV1) sedert november 2008 ongewijzigd is gebleven.

4. Maatschappelijke participatie

Uit de enquête onder inwoners (1-meting, september 2009) zegt ruim ongeveer 1 op de 11 geïnterviewden meer te zijn gaan reizen met de bus vanwege het goedkope kaartje. Het gaat dan hoofdzakelijk om individuele activiteiten, zoals winkelen en bezoek aan familie en vrienden. Er is een te verwaarlozen groei opgetreden in activiteiten die binnen sociale verbanden plaatsvinden zoals lidmaatschap van een vereniging of organisaties of kerkbezoek.

In de 0-meting zijn de vragen over de maatschappelijke participatie alleen aan de doelgroep 65+ voorgelegd. Dat betekent dat er voor de doelgroep 12 tot en met 64 jaar geen referentiemateriaal uit de 0-meting voorhanden is. Om die reden is de groei in maatschappelijke participatie als gevolg van pilot GOV2 niet weer te geven in een exact percentage. Voor de doelgroep 12 tot en met 64 jaar is deze indicator echter minder relevant⁸. Het accent ligt hier meer op het bereiken van milieu- en economische doelstellingen.

5. Waardering door de reiziger

Deze indicator is op 6 juni 2008 door de Commissie EMG toegevoegd. Er zijn destijds geen verwachte effecten geformuleerd. De waardering van het openbaar vervoer door de reiziger wordt gemeten in de jaarlijkse Klantenbarometer OV. Door de onderzoekers is voor de doelgroep 12 tot en met 64 jaar ten opzichte van de Klantenbarometer OV 2008 voor het algemene oordeel een stijging met 0,3 rapportpunt aangehouden en voor het oordeel over de prijs een toename van 0,6 rapportpunt. De gegevens van de Klantenbarometer OV 2009 zijn pas begin april 2010 beschikbaar. Zij zullen via een Memorie van Antwoord of Nota van Wijziging aan uw Staten worden gerapporteerd.

3.3. Andere relevante effecten

Gelet op de aard en omvang van de doelgroep van pilot GOV2 is het zinvol ook te kijken naar enkele andere relevante effecten.

a. Modal shift

Het aandeel OV (bus) in het aantal verplaatsingen in Noord-Brabant bedraagt 2%. Samen met Overijssel en Limburg heeft Noord-Brabant daarmee het laagste aandeel busvervoer in Nederland. 1% van de geïnterviewde busreizigers geeft aan vanwege de goedkope kaartjes overgestapt te zijn van auto, scooter of brommer naar de bus. Lage OV-tarieven leveren in de provincie Noord-

⁸ In § 3.3 van notitie EMG-0815 d.d. 13 mei 2008 is aangegeven dat de indicator maatschappelijke participatie met name betrekking heeft op de groep 65+.

Datum

9 maart 2010

DIS-nummer

1659350

Brabant slechts een geringe bijdrage aan de modal shift.

Ter vergelijking: bij andere landelijke experimenten lag de modal shift tussen 0 en 5%. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat beschouwt in haar derde tranche experimenten met goedkoop openbaar vervoer de proeven die beogen de bereikbaarheid van filegevoelige woon- en/of werklocaties vergroten als een succes indien 3% van de werknemers in het gedefinieerde werkgebied overstapt van auto naar bus.

In mei 2009 gaf 1% van de geïnterviewde reizigers aan overgestapt te zijn van fiets naar bus. In oktober 2009 was dit < 0,5%, afgerond 0% (conform de gehanteerde methodiek zijn alle monitoringsresultaten afgerond op hele percentages).

b. Reisgedrag

Tijdens de beide enquêtes onder busreizigers is een aantal vragen geteld over verandering in het reisgedrag. In onderstaande tabel zijn de resultaten weergegeven. Naarmate de proef langer duurde nam het aantal nieuwe reizigers af, evenals het aantal bestaande reizigers, dat langer is gaan reizen als gevolg van pilot GOV2. Bestaande reizigers zijn wel meer gaan reizen. Het gebruik van de deeltaxi is door GOV2 niet verminderd.

Tabel 3.3a Verandering in reisgedrag 12 tot en met 64-jarigen als gevolg van pilot GOV2

Reisgedrag 12-64 jarigen	Mei 2009	Oktober 2009
Nieuwe reizigers	20 %	12%
Bestaande reizigers die langere reizen zijn gaan maken	24%	22%
Bestaande reizigers die vaker zijn gaan reizen	38%	41%

Pilot GOV2 heeft weliswaar nieuwe reizigers getrokken, maar vooral bestaande reizigers gefaciliteerd.

c. Invloed economische crisis op reismotief

Van de reizigers die overgestapt zijn van auto naar bus koos 23% (mei 2009) respectievelijk 12% (oktober 2009) voor het OV vanwege de lage tarieven. Persoonlijke omstandigheden spelen een veel grotere rol, maar nemen na een half jaar af: 68% (mei 2009) respectievelijk 59% (oktober 2009). Daarentegen stijgt de categorie andere redenen van 8% (mei 2009) tot 28% (oktober 2009). Ten tijde van het opstellen van de vragenlijsten voor de pilots en de 0-meting (april 2008) was nog geen sprake van een economische crisis. Er is dus geen vraag over de gevolgen van de economische crisis op het reismotief opgenomen. Eventuele effecten van de economische crisis op het reismotief zijn door de geïnterviewde reizigers mogelijk als persoonlijke omstandigheden of andere

Datum

9 maart 2010

DIS-nummer

1659350

redenen opgegeven.

d. Gebruik vervoerbewijzen per leeftijdsgroep

In de enquête onder busreizigers is ook gevraagd naar de kaartsoort waarop werd gereisd. In onderstaande tabel zijn de resultaten weergegeven. Het eerste cijfer betreft de absolute aantallen gebruikte kaarten. Het tweede cijfer is het percentage gebruikte kaarten.

Tabel 3.3b Gebruik vervoerbewijzen per leeftijdsgroep

Vervoerbewijs	12-<19	19-<25	25-<35	35->45	45-<55	55-<65
GOV2						
45-strippenkaart						
Dagkaart						
Maandabonnement Spits/dal						
Maandabonnement Dal						
NVB (blauwe strippenkaart en sterabonnementen)						
Strippenkaart						
Abonnement						
OV-jaarkaart						

Wij zullen de ingevulde tabel via een Memorie van Antwoord of Nota van Wijziging ter kennis brengen van uw Staten. De Commissie EMG wordt tijdens haar vergadering van 26 maart 2010 geïnformeerd.

3.4. Stad-platteland*a. Reisgedrag stad-platteland*

Naar aanleiding van een recente vraag van de Commissie EMG is aan de hand van de enquêtes onder busreizigers een nadere analyse uitgevoerd van het reisgedrag stad-platteland. Tijdens beide enquêtes zijn in totaal 3.498 busreizigers ondervraagd. Als stedelijk gebied is de NEA-indeling aangehouden: Breda (inclusief Prinsenbeek, Teteringen, Ulvenhout en Bavel), Tilburg (inclusief Berkel-Enschot en Udenhout), 's-Hertogenbosch (inclusief Rosmalen), Eindhoven en Helmond. De overige plaatsen zijn aangemerkt als platteland.

De belangrijkste conclusies zijn:

- Reizen stedelijk gebied-platteland: 35% van de reizen vindt plaats binnen stedelijk gebied, 13% tussen plaatsen op het platteland; 19% reist tussen stedelijk gebied en platteland en 33% van platteland naar stedelijk gebied;
- Gebruik GOV2-kaartje door 885 ondervraagden: 36% in het stedelijk gebied, 9% tussen plaatsen op het platteland, 23% tussen stedelijk

Datum

9 maart 2010

DIS-nummer

1659350

- gebied en platteland en 32% van platteland naar stedelijk gebied;
- 249 (7%) van de 3.498 ondervraagde reizigers heeft aangegeven nieuwe reiziger te zijn dankzij de pilot GOV2. De verdeling is als volgt: 41% binnen het stedelijk gebied, 8% tussen plaatsen op het platteland, 32% van stedelijk gebied naar platteland en 20% tussen platteland en stedelijk gebied.

Omdat een 0-meting ontbreekt is niet vast te stellen of pilot GOV2 veranderingen in het reisgedrag stad-platteland heeft veroorzaakt.

b. Groei instappers stad-platteland op concessieniveau

Uit de tellingen van het aantal instappers in november 2009 op de belangrijkste 27 OV-knooppunten in de provinciale OV-concessies blijkt dat de groei van het aantal instappers in concessies met relatief veel stadsvervoer substantieel hoger is dan in concessies met relatief veel streekvervoer:

Tabel 3.4 Reizigersgroei provinciale OV-concessies ten opzichte van 2008

Concessie	Karakter Concessie	Groei t.o.v. 2008
Meijerij	Veel stadsvervoer	+ 16%
Midden	Veel stadsvervoer	+ 19%
West	Veel streekvervoer	+ 3%
Oost	Veel streekvervoer	+ 4%
Totaal Noord-Brabant		+ 11%

Mogelijke verklaringen hiervoor zijn de hogere frequentie van de bussen in het stadsvervoer, de kortere lengte van de verplaatsingen en het grotere aandeel reizen dat niet werk- of schoolgerelateerd is.

c. Waardering bereikbaarheid stad-platteland

In de Klantenbarometer OV 2009 zijn voor het eerst twee vragen opgenomen over de bereikbaarheid van stad-platteland. De reizigers is gevraagd een rapportcijfer toe te kennen. De resultaten van de Klantenbarometer OV zijn pas begin april 2010 beschikbaar en zullen via een Memorie van Antwoord of Nota van Wijziging aan uw Staten worden gerapporteerd.

4. Vergelijking resultaten GOV1 en GOV2

a. Resultaten GOV1

In onderstaande tabel zijn de resultaten van GOV1 nog eens kort weergegeven:

Datum

9 maart 2010

DIS-nummer

1659350

Tabel 4.1: Verwachte en gerealiseerde effecten pilot GOV1 per februari 2009

	Indicator	Verwacht	Realisatie	Mate waarin doelstelling na 9 maanden is bereikt
1	Emissiereductie PM10 (fijnstof)	+ 0-1%	+ 0,0%	Conform verwachting
2	Snelheid congestiegevoelige wegvakken	+ 0%	+ 0,0%	Conform verwachting
3	Toename OV-gebruik (aantal instappers)			
3a	Totale reizigerspopulatie	+ 3%	-/- 3%	Toename OV-gebruik door doelgroep 65+ dempt algemene krimp met 2%
3b	Doelgroep 65+	+ 28%	+ 38%	35% hoger dan verwacht
3c	Doelgroep 65+ gerelateerd aan totale reizigerspopulatie	+ 3 %	+ 4,5%	50% hoger dan verwacht
4	Maatschappelijke participatie 65+	+ 10%	+ 9%	Nagenoeg bereikt
5	Waardering door de reiziger			
5a	Algemeen oordeel	+ 0,4	+ 0,1	Rapportcijfer gestegen van 8,1 naar 8,2
5b	Oordeel over prijs	+ 0,4	+ 1,7	Rapportcijfer gestegen van 7,3 naar 9,0

De belangrijkste conclusies van pilot GOV1 waren:

- Een hogere groei van het aantal instappers (38% dan verwacht (28%);
- Een modal shift van 2% (overstap van auto, scooter of brommer naar bus);
- De toename van de maatschappelijke participatie met 9% voldeed nagenoeg aan de verwachting (10%). Ook hier nam het aantal individuele activiteiten zoals winkelen, bezoek familie en vrienden en recreatie fors toe, maar activiteiten binnen sociale verbanden slechts in geringe mate;
- Zoals verwacht nauwelijks effect op de milieu- en economische doelstellingen;
- De lage tarieven spelen voor de doelgroep 65+ een grotere rol dan bij de doelgroep 12 tot en met 64 jaar: 61% (oktober 2008) respectievelijk

Datum

9 maart 2010

DIS-nummer

1659350

49% (februari 2009) van de nieuwe GOV1-reizigers koos voor de bus in plaats van de auto, scooter of bromfiets;

- Het (deel)taxigebbruik is onder de doelgroep GOV1 niet afgenomen.

b. Vergelijking tussen resultaten GOV1 en 2

- Beide pilots gaven een hogere reizigersgroei te zien dan verwacht;
- De reizigersgroei in beide pilots deed zich vooral voor op werkdagen tijdens de daluren;

Echter:

- De reizigersgroei op het platteland is aanzienlijk lager dan in het stedelijke gebied;
- De bijdrage aan de modal shift is gering;
- Er is slechts een zeer gering effect op de milieu- en economische doestellingen (overigens conform verwachting);
- De toename van de maatschappelijke participatie is voornamelijk veroorzaakt door meer individuele activiteiten en ligt – ondanks het ontbreken van een 0-meting bij de doelgroep GOV2 – voor de beide doelgroepen afgerond op 9% ;
- Een vergelijking van de waardering voor de prijs is op dit moment niet mogelijk.

Het is aan uw Staten om vast te stellen of de beide pilots als een succes zijn aan te merken. Met andere woorden: wegen de bereikte maatschappelijke effecten op tegen het beslag dat beide pilots op de algemene middelen hebben gelegd?

5. Beschikbaar budget, kosten en opbrengsten

a. Beschikbaar budget pilots GOV1 en 2

Voor het uitvoeren van de pilots GOV1 en 2 is een nettobedrag beschikbaar van € 26,1 miljoen:

Bestuursakkoord 2007-2011	€ 28,0 miljoen
Af:	
Motie transferia (PS 1 februari 2008)	€ 1,4 miljoen
Financiële heroverweging (PS 20 november 2009)	<u>€ 0,5 miljoen</u>
Netto beschikbaar budget	€ 26,1 miljoen

b. Kosten pilots GOV1 en 2

In de Memorie van Antwoord PS 18/07D** zijn de kosten van de beide pilots voor de provinciale OV-concessies geraamd op € 16,7 miljoen. Inclusief het SRE-gebied zijn de kosten geraamd op € 20,3 miljoen. Beide bedragen kennen een bandbreedte van + of – 25%.

In onderstaande tabel zijn voor de onderdelen monitoring, distributie en communicatie de werkelijke kosten voor de periode 1 mei 2008 tot en met 31 december 2009 weergegeven. Voor de periode 1 januari tot en met 30 juni 2010 is op basis van de historische gegevens uit de voorgaande anderhalf jaar een schatting gemaakt.

Datum

9 maart 2010

DIS-nummer

1659350

Voor de dervingskosten is voorlopig uitgegaan van de geraamde bedragen. Pas na afloop van de pilots kan de definitieve derving worden vastgesteld.

Tabel 6.1. Kosten pilots GOV1 en 2 periode 1 mei 2008 – 1 juli 2010

Kosten x € 1 miljoen

Kostensoort	GOV1 01-05-2008 t/m 31-12-2008	GOV1 en 2 01-01-2009 t/m 31-12-2009	GOV 1 en 2 01-01-2010 t/m 30-06-2010 (Raming)
Monitoring			
Distributie			
Communicatie (mediakosten)			
Bijdrage SRE			
Derving (raming)			
Totaal			

Wij zullen de ingevulde tabel via een Memorie van Antwoord of Nota van Wijziging ter kennis van uw Staten brengen. De Commissie EMG wordt tijdens haar vergadering van 26 maart 2010 geïnformeerd.

c. Opbrengsten pilots GOV1 en 2

Onderstaande tabel bevat de opbrengsten van pilot GOV1 en 2 voor de provinciale concessies. De opbrengsten uit de kaartverkoop van pilot GOV1 en 2 in het SRE-gebied vloeien toe aan vervoerder Hermes.

Tabel 6.2 Opbrengsten pilots GOV1 en 2 periode 1 mei 2008 – 1 juli 2010

Opbrengsten x € 1 miljoen

Kaartsoort	01-05-2008 t/m 31-12-2008	01-01-2009 t/m 31-12-2009 (voorlopig)	01-01-201- t/m 30-06-2010 (raming)
GOV1			
15-strippenkaart			
GOV2			
45-strippenkaart			
Dagkaart			

Datum

9 maart 2010

DIS-nummer

1659350

Maandabonnement Spits/dal			
Maandabonnement Dal			
Maandabonnement Lijn 01-400-401			
Totaal			

Wij zullen de ingevulde tabel via een Memorie van Antwoord of Nota van Wijziging ter kennis van uw Staten brengen. De Commissie EMG wordt tijdens haar vergadering van 26 maart 2010 geïnformeerd.

d. Opbrengsten NVB

Gedurende de looptijd van de pilots zijn ook nog NVB's (blauwe, roze, en grijze strippenkaarten en sterabonnementen) verkocht. De definitieve NVB-opbrengstgegevens over 2009 zijn pas in het derde kwartaal 2010 beschikbaar en over 2010 eind 2010/begin 2011. Pas dan is het financiële resultaat van de pilots GOV1 en 2 vast te stellen. Wij zullen de Commissie EMG daar te zijner tijd over informeren

6. Resumé

Pilot GOV2 heeft een flinke groei van het aantal instappers tot gevolg gehad, maar de beoogde positieve neveneffecten op het gebied van milieu (emissiereductie), economie (tegengaan files, verbeteren bereikbaarheid) en maatschappelijke participatie zijn gering.

Wij zullen de succesfactoren van pilots GOV1 en 2 betrekken bij het ontwikkelen van de regionale tarieven voor het stads- en steekvervoer.

Deze succesfactoren zijn:

- Substantieel hogere reizigersgroei in de doelgroep 12- en 65+ (GOV1 dan verwacht;
- De reizigersgroei in beide pilots heeft zich voornamelijk voorgedaan op werkdagen tijdens de daluren.

Ook voor marketing- en communicatiedoelinden zijn de monitoringsresultaten zeer wel bruikbaar.

7. Tarieven met ingang van 1 juli 2010

Conform uw besluiten van 1 februari 2008 en 2 oktober 2009 eindigen de pilots GOV1 en 2 beide op 30 juni 2010. Het vaststellen van regionale tarieven is een bevoegdheid van ons college. Op 26 februari 2010 hebben wij aan de Commissie EMG de financiële context geschetst, waarbinnen wij bij het vaststellen van regionale tarieven wensen te opereren.

Wij streven ernaar de tarieven voor het post -GOV-tijdperk uiterlijk 11 mei 2010 vast te stellen. Met het SRE zijn wij in overleg om – waar mogelijk – te

komen tot Brabantbrede tarieven. De Commissie EMG is op 16 april 2010 geïnformeerd over de voortgang van het tarievendossier.

Datum

9 maart 2010

DIS-nummer

1659350

8. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten conform bijgaand ontwerp-besluit:

Kennis te nemen van de monitoringsresultaten van pilot GOV2 voor de doelgroep 12 tot en met 64 jaar.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
de voorzitter

de secretaris

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

drs. W.G.H.M. Rutten

Auteur: J.M.M. van Eck- van Herwijnen toestel (073) 680 86 35

Bijgevoegd treft u de volgende bijlagen aan:

1. Managementsamenvatting uit Eindrapport monitoring pilot GOV2 d.d. 2 februari 2010 (Mobycon).
2. Managementsamenvatting uit Eindrapport monitoring pilot GOV1 d.d. 15 april 2009 (Mobycon).
3. Concept-managementsamenvatting Actualisatie Reizigersonderzoek Noord-Brabant (november 2009) d.d. februari 2010 (NEA).

Ontwerp-besluit 23/10 B

Voorgestelde

behandeling:

PS-vergadering : 23 april 2010

Statencommissie : Commissie Economie, Mobiliteit en Grote
Stedenbeleid, 26 maart 2010

's-Hertogenbosch

Onderwerp

Resultaten monitoring tweede pilot Goedkoop Openbaar Vervoer (doelgroep
12-64 jaar)

Datum

9 maart 2010

DIS-nummer

1659350

Directie

Economie & Mobiliteit

Bijlage(n)

3

Provinciale Staten van Noord-Brabant,

- gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten d.d. 9 maart 2010;
- gelet op het advies van de Commissie voor Economie, Mobiliteit en Grote Stedenbeleid d.d. 26 maart 2010;

besluiten:

Kennis te nemen van de monitoringsresultaten van pilot GOV2 voor de
doelgroep 12 tot en met 64 jaar.

's-Hertogenbosch, 23 april 2010

Provinciale Staten van Noord-Brabant,
de voorzitter

de griffier