

Monitoring goedkoop openbaar vervoer Pilot 2

 **mora rapport**

in opdracht van
Provincie Noord-Brabant

2 februari 2010
rapportnummer: 3395



MOBYCON

CONCORDIS GROEP

Tanthofdreef 15
Postbus 2873
2601 CW Delft
Tel. 015 - 2147899
Fax 015 - 2147902

Badhuiswal 3
Postbus 1149
8001 BC Zwolle
Tel. 038 - 4225780
Fax 038 - 4216870

Hoff van Hollandiaan 6
5243 SR Rosmalen
Tel. 073 - 5231065
Fax 073 - 5231070

Amstel 62
Postbus 15673
1001 AD Amsterdam
Tel. 020 - 7582130

Managementsamenvatting

Pilots goedkoop openbaar vervoer

Provincie Noord-Brabant heeft twee pilots ingevoerd met goedkoop openbaar vervoer. De eerste pilot gericht op jongeren tot 12 jaar en ouderen vanaf 65 jaar (GOV1) en de tweede pilot gericht op personen van 12 tot en met 64 jaar (GOV2). Voor beide pilots is een uitgebreide evaluatie uitgevoerd, zodat de effecten goed kunnen worden beschreven.

Hoofddoelstelling van beide pilots is het bewerkstelligen van een overstap van auto naar bus (modal shift) met positieve gevolgen voor bereikbaarheid, milieu en sociaal klimaat (maatschappelijke participatie, leefbaarheid).

Deze samenvatting beschrijft de resultaten van de goedkoop openbaar vervoer pilot 2, voor de doelgroep 12 tot en met 64 jaar in het gebied van vervoersautoriteiten Provincie Noord-Brabant en Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE). De tweede pilot is op 1 januari 2009 gestart en loopt tot 1 juli 2010. De doelgroep kan met behulp van een speciale 45-strippenkaart in de provinciale OV-concessies buiten de ochtendspits voor € 0,60 een uur lang met de bus reizen en in de ochtendspits voor € 0,90. De 45-strippenkaart is niet geldig in het SRE-gebied. Op de bus is een dagkaart voor € 3 verkrijgbaar. Daarnaast zijn er via voorverkoop drie maandabonnementen verkrijgbaar: een spits-/dalabonnement van € 27, een dalabonnement van € 20 en een abonnement van € 99 voor de lijnen 101, 400 en 401. Dit laatste abonnement is ook geldig op alle andere buslijnen.

Resultaten

De onderzoeksresultaten zijn gebaseerd op bestaande informatiebronnen van openbaar vervoer en automobilititeit in de provincie Noord-Brabant en nieuwe gegevensverzamelingen, namelijk enquêtes onder busreizigers, interviews met buschauffeurs en verkoopmedewerkers en inwonersenquêtes. In deze laatste groep zijn ook niet-busreizigers ondervraagd. De busenquête is twee keer uitgevoerd, te weten in mei 2009 en oktober 2009. In deze managementsamenvatting zijn de resultaten aangegeven met puntschattingen.

De resultaten hebben betrekking op de volgende vijf indicatoren:

- effect op OV-gebruik;
- effect op economie/congestie;
- effect op milieu;
- effect op maatschappelijke participatie;
- bekendheid/waardering door Brabantse bevolking.

Deze indicatoren zijn vastgesteld door de Commissie Economie, Mobiliteit en Grote Stedenbeleid (EMG)

Openbaar vervoergebruik voor de start van pilots 1 en 2

Het aandeel OV van de 12-64 jarigen in de modal split in Noord-Brabant is op basis van het Mobiliteitsonderzoek Nederland 2008 circa 8% van het aantal verplaatsingen, waarvan circa 2% het busvervoer betreft.

Het aantal reizigers dat reist met het openbaar busvervoer rondom filegevoelige wegen is in verhouding relatief laag ten opzichte van het aantal personen dat met de auto reist. De ratio busreiziger/reizigers met de auto ligt tussen 1% en 4%.

Verwacht effect pilot 2 op openbaar vervoergebruik

Provincie Noord-Brabant verwacht voor pilot 2 een reizigerstoename van 8% in het totaal aantal busreizigerskilometers.

Resultaten pilot 2

Uit de busenquêtes, uitgevoerd in mei 2009 en oktober 2009, blijkt dat na de invoering van het goedkope buskaartje 21%-28% van de reizigers (sinds 1 januari 2009) **nieuwe** busreizigers zijn, die de reis daarvoor niet maakten. Maar dit is niet persé het gevolg van het goedkope buskaartje. 12%-20% van de respondenten geeft aan nieuwe reiziger te zijn dankzij het goedkope buskaartje. Het goedkope kaartje wordt met name veel gebruikt op de langere afstanden (meer dan 2,5 km). Afgaande op de resultaten van de busenquête is de verwachting dat extra busreizigers vanwege GOV vooral in de daluren gaan reizen niet uitgekomen.

Uit de busenquête blijkt een modal shift van 1-2%: het betreft 12-64 jarige busreizigers die vóór 1 januari 2009 gebruik maakten van de auto, motor, scooter en/of (brom)fiets en nu met de bus reizen vanwege het goedkope kaartje. Hiervan reisde voorheen 1% (0,9-1,0%) met de auto en 1% (0-1%) met de fiets. Ter vergelijking: het Ministerie van Verkeer en Waterstaat beschouwt experimenten met goedkoop of gratis openbaar vervoer die als doelstelling hebben de bereikbaarheid te vergroten als een succes wanneer 3% van de autogebruikers overstapt naar het OV¹.

Effect op economie/congestie

De doelstelling van het effect op economie/congestie geformuleerd in de SMART-doelennotitie Cie-EMG² is 0%.

Provincie Noord-Brabant verwachtte dat deze pilot een minimale invloed zou hebben op het gebruik van de auto, waardoor de gemiddelde snelheid op de wegen in Noord-Brabant nauwelijks zal veranderen. Vanaf de start van de goedkoop openbaar vervoer proef zijn geen hogere snelheden gemeten. De verkeersintensiteiten zijn constant als we de trend over de hele periode 2008-2009 beschouwen.

Uit de busenquêtes blijkt dat door goedkoop openbaar vervoer voor de groep 12-64 jaar 6,3 miljoen voertuigkilometers per jaar bespaard kunnen worden.

¹ Monitoringskader Derde tranche experimenten met gratis of goedkoop OV (Mu Consult B.V., 20 april 2009).

² Notitie EMG-0815 d.d. 13 mei 2008.

Bij een gemiddeld jaarkilometrage van 10.000 kilometer per reiziger zijn er 636 auto's minder op de weg of bij een gemiddelde ritlengte van 50 kilometer zijn er elk jaar 127.200 autoritten minder.

Dit is 0,04% op het totaal van ruim 15,3 miljard voertuigkilometers per jaar in de gehele provincie Noord-Brabant. Dit is dus binnen de verwachte range van 0-1%.

Effect op milieu

De invoering van goedkoop openbaar vervoer is geslaagd als veel mensen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Wanneer veel automobilisten overstappen op het OV heeft dat een positieve invloed op het milieu. Er zullen minder auto's op de wegen zijn en de doorstroming zal worden bevorderd. De provincie verwachtte gezien de aard van de doelgroep vrijwel geen effect op het milieu. De evaluatie wijst uit dat de emissie van CO₂, NO_x en PM10 (gebaseerd op de busenquêtes) minimaal verandert door de pilot: het effect van pilot 2 op het milieu is conform verwachting klein met een emissiereductie van 0,04%.

Effect op maatschappelijke participatie

De provincie verwachtte dat pilot 2 de maatschappelijke participatie van de groep 12-64 jarigen met 1% zou verhogen. Dat houdt in dat 12-64 jarigen als gevolg van het lagere tarief vaker de deur uitgaan voor diverse activiteiten. Circa één op de elf reizigers geeft aan meer individuele activiteiten te zijn gaan ondernemen, zoals 'recreatie', 'boodschappen doen of winkelen', gevolgd door 'op bezoek gaan bij familie en vrienden'. Er is een te verwaarlozen effect waar te nemen bij activiteiten die binnen sociale verbanden plaatsvinden zoals deelname aan verenigingen.

Bekendheid/waardering Brabantse bevolking

Het initiatief van Provincie Noord-Brabant om twee pilots voor goedkoop openbaar vervoer te starten wordt over het algemeen positief gewaardeerd door de Noord-Brabantse bevolking. Voorafgaand aan de pilot gaf 74% van de 12-64 jarigen aan dat zij pilot 2 een goed plan vinden. Tijdens de proef vindt 80% dat. De waardering is dus met zes procentpunten gestegen.

In november 2008, één maand voor de invoering van goedkoop openbaar vervoer, bleek dat 20% van de Noord-Brabantse bevolking van 12-64 jaar bekend was met pilot 2. Uit de inwonersenquête blijkt dat tijdens pilot 2 de bekendheid aanzienlijk is vergroot, tot 34%.

Uit de OV-Klantenbarometer tot 2008 en de nulmeting van het inwonersonderzoek bleek dat 'prijs van het openbaar vervoer' in alle leeftijdsgroepen laag wordt gewaardeerd. 'Kans op zitplaats' en 'kopen vervoerbewijs' worden aanzienlijk hoger gewaardeerd.

Verwachtingen en resultaten van pilot 2

De verwachtingen van de effecten van pilot 2 zijn grotendeels gehaald. Een geringe emissiereductie van 0,04% is bereikt. Er is geen effect op de snelheid van motorvoertuigen op congestiegevoelige wegvakken waargenomen, conform de verwachting.

In de verwachtingen is uitgegaan van indicatoren op basis van de opbrengsten vanuit WROOV (reizigerskilometers), maar deze zijn nog niet beschikbaar.

Voor de doelgroep specifiek en op basis van de busenquête is er een toename van nieuwe reizigers waargenomen. Eveneens is een toename in de maatschappelijke participatie waargenomen.

In onderstaande tabel zijn de verwachtingen en gerealiseerde effecten tegen elkaar afgezet.

Indicator	Effect voor pilots	Verwachting Pilot 2	Resultaat Pilot 2
1. Emissiereductie PM10	Totaal provincie	+ 0-1%	+ 0,04%
2. Snelheid congestiegevoelige wegvakken	Totaal provincie	+ 0-1%	+ 0%
3. Toename OV-gebruik			
3.a. Totale reizigerspopulatie		+ 8%	PM*
3.b. Doelgroep		+ 8%	PM*
3.c. Doelgroep gerelateerd aan totale reizigerspopulatie (excl. SOV)		+ 8%	+ 16%**
4. Maatschappelijke participatie	Doelgroepen apart	+ 1%	+ 9,2%
5. Waardering reizigers	Algemeen oordeel doelgroep	+ 0,3	PM***
5. Waardering reizigers	Prijsoordeel doelgroep ³	+ 0,6	PM***

* Deze indicator wordt opgesteld vanuit het reizigersonderzoek gehouden door NEA in november 2009, welke in januari 2010 bekend zal zijn.

** De puntschatting is gebaseerd op de range van de percentages van de busreizigers van 12-64 jaar uit de eerste/tweede meting die als nieuwe reiziger met de bus zijn gaan reizen dankzij het goedkoop openbaarvervoerkaartje. Die range ligt tussen 20% en 12% en leidt tot de puntschatting van 16%. Deze is niet één op één vergelijkbaar met de genoemde 8% uit de doelstelling. WROOV-cijfers 2009 zijn in mei 2010 beschikbaar.

*** Beschikbaar eind maart 2010.

³ Dit doel is toegevoegd naar aanleiding van een discussie van de doelen in de commissie EMG. Op grond hiervan heeft de provincie twee doelen geformuleerd. Het eerste doel betreft groei van het algemene oordeel van het openbaar vervoer en het oordeel over de prijs. De Commissie EMG heeft geen verwachte effecten geformuleerd. Voor het algemeen oordeel is een stijging van + 0,3 aangehouden, voor het oordeel over de prijs + 0,6 ten opzichte van de rapportcijfers in de Klantenbarometer OV 2007.