

Managementsamenvatting

De 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 en de tweede pilot gericht op 12 tot 64 jaar. Voor beide pilots wordt een uitgebreide evaluatie uitgevoerd zodat de effecten goed kunnen worden beschreven.

Deze samenvatting beschrijft de resultaten van de goedkoop openbaar vervoer pilot 1, voor de doelgroep 'kinderen tot 12 jaar' en de doelgroep '65 jaar en ouder' in het gebied van vervoersautoriteit de Provincie Noord-Brabant en Samenwerkingsverband Regio Eindhoven. De evaluatie concentreert zich op de groep 65 en ouder omdat de doelgroep tot 12 jaar zeer weinig van het openbaar vervoer gebruik maakt. De pilot is op 1 mei 2008 gestart en loopt tot 31 oktober 2009. De doelgroep kan voor € 0,30 een uur lang met de bus reizen in de gehele provincie.

De resultaten zijn gebaseerd op bestaande informatiebronnen van openbaar vervoer en automobilititeit in de provincie Noord-Brabant en nieuwe gegevensverzamelingen, namelijk busenquêtes, interviews met buschauffeurs en verkoopmedewerkers en inwonersenquêtes. De busenquête is twee keer uitgevoerd te weten, in oktober 2008 en februari 2009, en dit resulteert in een marge. In deze rapportage zijn de resultaten aangegeven met puntschattingen (het gemiddelde van de marge).

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.

Effect op openbaar vervoergebruik

De provincie Noord-Brabant verwacht voor pilot 1 een reizigerstoename van 3% in het totaal aantal busreizigerskilometers.

Het aandeel OV van de 65-plussers in de modal split in Noord-Brabant is op basis van het Mobiliteitsonderzoek Nederland

2007 circa 6% van het aantal verplaatsingen, waarvan circa 3% het busvervoer betreft.

De bezettingsgraad van het vierde kwartaal van 2008 van perceel west is vergelijkbaar met een jaar eerder. Voor perceel oost is de bezetting in het vierde kwartaal nog lager dan het jaar ervoor. De bezettingsgraden van 2008 zijn verstoord door de staking in mei-juni 2008.

De uitkomsten van de NEA-reizigerstellingen, waarbij in 2006 en 2008 geteld is, laten in geheel Noord-Brabant een afname zien van de reizigersaantallen van 5%.

Deze daling in het gebruik van het openbaar vervoer wordt bevestigd door een afname in de vervoersopbrengsten. Tot en met 2007 was een afname van het aantal verkochte Nationale Vervoer Bewijzen (onder andere Nationale Strippenkaart) met bijbehorende opbrengsten en kilometers zichtbaar. Dit wordt voor een deel verklaard door substitutie (meer regionale kaartjes) en voor een deel doordat minder met het openbaar vervoer gereisd wordt. De trend van 2005-2007 duidt er op dat er sprake is van een reizigersafname in de concessie van de Provincie Noord-Brabant. Deze reizigersafname is exclusief de Studenten OV-jaarkaart. De Nationale Vervoerbewijs (NVB) opbrengsten van 2008, die betrekking hebben op de invoering van de proef, komen in mei 2009 beschikbaar, waarna meer duidelijkheid ontstaat over reizigersafname en opbrengsten.

Voor percelen west en oost geldt dat er een groei in de inzet van de geplande dienstregelingssuren is van ongeveer 4% in de periode 2007 - 2008.

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%.

Uit de busenquêtes (oktober 2008 en februari 2009) blijkt dat na de invoering van het goedkope buskaartje 54% van de busreizigers van 65 jaar en ouder **meer** zijn gaan reizen dankzij het goedkope kaartje. Daarnaast is geconstateerd dat 17% van de deelpopulatie busreizigers van 65 jaar en ouder (sinds 1 mei 2008) **nieuwe** busreizigers zijn. Ongeveer de helft van deze nieuwe reizigers geeft aan gebruik te maken van het goedkope kaartje.

Van de groep reizigers die voor de invoering van het goedkope kaartje geen gebruik maakten van het busvervoer, beschikt 63%

over een auto. Uit de enquête blijkt dat 6% van de busreizigers vóór 1 mei 2008 gebruik maakte van de auto, motor, scooter en/of bromfiets en nu met de bus reist. 2% van de respondenten gaf aan tijdens de proef met de bus te reizen in plaats van met de auto vanwege het goedkope kaartje. 1% van de respondenten gaf aan tijdens de proef met de bus te reizen in plaats van met fiets vanwege het goedkope kaartje.

Effect op economie/congestie

De doelstelling van het effect op economie/congestie geformuleerd in de SMART-doelennotitie Cie-EMG is 0%. De verwachting van de Provincie Noord-Brabant op het effect op economie/congestie was dat het aantal reizigerskilometers met auto wel zou dalen, maar dat de uitkomsten voor pilot 1 bijna nihil zouden zijn.

De Provincie Noord-Brabant verwachtte dat deze pilot vrijwel geen invloed zou hebben op het gebruik van de auto, waardoor de gemiddelde snelheid op de wegen in Noord-Brabant vrijwel niet zal veranderen. Uit de busenquêtes blijkt dat het aantal voertuigkilometers dat door goedkoop openbaar vervoer voor de groep 12- en 65+ kan worden bespaard 1,35 miljoen kilometers per jaar bedraagt. Dit is 0,01% op het totaal van ruim 15,3 miljard voertuigkilometers per jaar in de gehele provincie Noord-Brabant. De verwachting blijkt dus uit te komen.

Bij een gemiddeld jaarkilometrage van 10.000 kilometer per reiziger zijn er 135 auto's minder op de weg of bij een gemiddelde ritlengte van 50 kilometer zijn er elk jaar 27.000 autoritten minder.

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) nauwelijks verandert door de pilot: het effect van pilot 1 op het milieu is verwaarloosbaar klein met een emissiereductie van 0,01%.

Effect op maatschappelijke participatie

De provincie verwachtte dat pilot 1 de maatschappelijke participatie van de groep 65-plussers met 10% verhoogt. Dat

houdt in dat 65-plussers als gevolg van het lagere tarief vaker de deur uitgaan voor diverse activiteiten. Van de ondervraagden vanuit de éénmeting onder de inwoners van Noord-Brabant van 65 jaar en ouder bleek dat 9% meer met de bus is gaan reizen dankzij het goedkope kaartje. Het belangrijkste reismotief is 'boodschappen doen of winkelen' (23%), gevolgd door 'op bezoek gaan bij familie en vrienden' (17%).

Aan de hand van de gemisintensiteitschaal blijkt dat voorafgaand aan de invoering van het goedkope kaartje 82% van de oudere Noord-Brabanders niet eenzaam is. Tijdens de proef is de niet-eenzaamheid met 3% toegenomen tot 85%. Dit laatste is conform de resultaten van de landelijke pilots van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Bekendheid/waardering Brabantse bevolking

Het initiatief van de provincie Noord-Brabant om twee pilots voor goedkoop openbaar vervoer te starten wordt over het algemeen positief gewaardeerd door de Noord-Brabantse bevolking.

In april 2008, één maand voor de invoering van goedkoop openbaar vervoer, bleek dat 54% van de Noord-Brabantse bevolking van 65 jaar en ouder bekend is met pilot 1. Tijdens pilot 1 is de bekendheid aanzienlijk vergroot tot 81%. Voorafgaand aan de pilot gaf 89% van de 65-plussers aan dat zij pilot 1 een goed plan vinden. Tijdens de proef vindt 95% dat. De waardering van pilot 1 onder de Brabanders van 65 jaar en ouder is met zes procentpunten gestegen.

Uit de OV-Klantenbarometer tot 2007 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. Uit de OV-Klantenbarometer van 2008 blijkt dat de pilots hoog gewaardeerd worden. De waardering voor de prijs van het vervoerbewijs stijgt 1,7 punten en scoort een 9,0. Dit is aanzienlijk hoger dan de gemiddelde landelijke waardering door ouderen voor de prijs van een vervoerbewijs: 6,7.

Verwachtingen en resultaten van pilot 1

De verwachtingen van de effecten van pilot 1 zijn grotendeels gehaald.

Er is geen effect op de snelheid van motorvoertuigen op congestiegevoelige wegvakken waargenomen, conform de verwachting. De resultaten van de toename van het OV-gebruik zijn minder eenduidig. In de verwachtingen is uitgegaan van

indicatoren op basis van de opbrengsten vanuit WROOV (reizigerskilometers), maar deze zijn nog niet beschikbaar. Het resultaat ten aanzien van de bevordering van de maatschappelijke participatie blijft net iets achter bij de verwachtingen.

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

Indicator	Effect voor pilots	Verwachting Pilot 1	Resultaat Pilot 1
1. Emissiereductie PM10	Totaal provincie	+ 0-1%	+0%
2. Snelheid congestiegevoelige wegvakken	Totaal provincie	0%	0%
3. Toename OV-gebruik	Totaal provincie	+3%	-3%*
3. Toename OV-gebruik	Doelgroepen apart	+28%	+38%**
4. Maatschappelijke participatie	Doelgroepen apart	+10%	+9%
5. Algemene waardering	Doelgroepen apart	+0,4	+0,1
5. Waardering van prijs	Doelgroepen apart	+0,4	+1,7

** Uit het reizigersonderzoek gehouden door NEA blijkt het totale OV-gebruik met 5,1% te zijn afgenomen in de periode eind 2006 – eind 2008. Omdat alle cijfers per jaar worden gepresenteerd kan de gemiddelde jaarlijkse afname worden ingeschat op -2,55% ofwel afgerond -3%..*

*** WROOV-cijfers 2008 zijn in mei 2009 beschikbaar. De puntschatting is gebaseerd op de range van de percentages van de busreizigers van 65 jaar en ouder uit de eerste/tweede meting die als nieuwe reiziger en/of reiziger die vaker en/of langer in kilometers met de bus zijn gaan reizen dankzij het goedkoop openbaarvervoerkaartje. Die range ligt tussen 16% en 60% en leidt tot de puntschatting van 38%. Deze is niet één op één vergelijkbaar met de genoemde 28% uit de doelstelling.*