

Evaluatie gratis openbaar vervoer voor 65-plussers

Eindrapportage

In opdracht van
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Evaluatie gratis openbaar vervoer voor 65-plussers

Eindrapportage



In opdracht van: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Datum: 6 juni 2008
Versie: 1.0

Opgesteld door: TransTec adviseurs BV
Auteur: Rudy Schoonveld
Projectnummer: 27014
Adres: Postbus 14788, 1001 LG Amsterdam
Telefoon: 020 – 669 3034
Fax: 020 – 669 3586
E-mail: info@transtecadviseurs.nl
Website: www.transtecadviseurs.nl

Auteursrecht: © 2008 TransTec adviseurs BV
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een automatisch gegevensbestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Trans Tec adviseurs BV.

Inhoudsopgave

Management samenvatting	3
1 Inleiding	6
2 Methodische verantwoording	8
2.1 Informatiebehoefte	8
2.2 Onderzoeksmethoden per hoofdaspect	9
3 Vergelijking tussen de gebieden	11
3.1 Overzicht experimenten	11
3.2 Achtergrondkenmerken respondenten	11
3.3 OV-gebruik	12
3.4 Deelname aan activiteiten	15
3.5 Eenzaamheid	15
3.6 Autogebruik	16
3.7 Fietsgebruik	16
3.8 De kosten	17
4 Noord-Holland Noord	18
4.1 Beschrijving experiment	18
4.2 Achtergrondkenmerken deelnemers	18
4.3 OV-gebruik	20
4.4 Maatschappelijke activiteiten	24
4.5 Gevoel van eenzaamheid	28
4.6 Effecten op de capaciteitsbehoefte bus	28
4.7 Effecten op het gebruik van de Regiotaxi	28
4.8 Effecten op het autogebruik van de 65-plussers.	29
4.9 Effecten op het fietsgebruik van de 65-plussers	29
4.10 Groepsgesprek	30
4.11 conclusies	33
Sociaal-maatschappelijke winst	33
Effecten op capaciteitsbehoefte	33
Effecten op het gebruik van de Regiotaxi	33
Effecten op het autogebruik van 65-plussers	34
Effecten op het fietsgebruik van 65-plussers	34
5 Parkstad Limburg	35
5.1 Beschrijving experiment	35
5.2 Achtergrondkenmerken deelnemers	35
5.3 OV-gebruik	36
5.4 Maatschappelijke activiteiten	41
5.5 Gevoel van eenzaamheid	44
5.6 Effecten op capaciteitsbehoefte bus	46
5.7 Effecten op het gebruik van de Regiotaxi	46
5.8 Effecten op het Autogebruik van de 65-plussers	46
5.9 Effecten op het fietsgebruik van de 65-plussers	47
5.10 Groepsgesprek	48
5.11 conclusies	50
Sociaal-maatschappelijke winst	50
Effecten op de capaciteitsbehoefte bus	50
Effecten op het gebruik van de Regiotaxi	51
Effecten op het autogebruik van 65-plussers	51
Effecten op het fietsgebruik van 65-plussers	51

6	Nijmegen	52
6.1	Beschrijving experiment	52
6.2	Achtergrondkenmerken deelnemers	52
6.3	OV gebruik	53
6.4	Maatschappelijke activiteiten	57
6.5	Gevoel van eenzaamheid	61
6.6	Effecten op de capaciteitsbehoefte bus	63
6.7	Effecten op autogebruik 65-plussers	64
6.8	Effecten op het fietsgebruik van de 65-plussers	64
6.9	Groepsgesprek	65
6.10	Conclusies	67
	Sociaal-maatschappelijke winst	67
	Effecten op capaciteitsbehoefte	68
	Effecten op het gebruik van de Regiotaxi	68
	Effecten op het autogebruik van 65-plussers	68
	Effecten op het fietsgebruik van 65-plussers	69
7	Rotterdam	70
7.1	Beschrijving experiment	70
7.2	Achtergrondkenmerken deelnemers	71
7.3	Ov-gebruik	72
7.4	Maatschappelijke activiteiten	75
7.5	Gevoel van eenzaamheid	79
7.6	Effecten op de capaciteitsbehoefte bus, tram en metro	80
7.7	Effecten op het gebruik van Vervoer op maat	80
7.8	Effecten op het autogebruik van de 65-plussers	81
7.9	Diepte-interviews	81
7.10	Conclusies	85
	Sociaal-maatschappelijke winst	85
	Effecten op capaciteitsbehoefte	85
	Effecten op het gebruik van Vervoer op maat	85
	Effecten op het autogebruik van 65-plussers	85
	Effecten op het fietsgebruik van 65-plussers	85
	Overzicht van tabellen	86
	Bijlage 1; Uitvraag minister van Verkeer en Waterstaat	88
	Bijlage 2; Nadere uitwerking onderzoeksmethoden	5
A.1	Enquêtes	5
A.2	Onderzoek in de bus	8
A.3	Telcijfers	9
A.4	Groepsgesprekken	11
	Bijlage 3; Vragenlijsten enquêtes	12

Management samenvatting

In dit rapport wordt verslag gedaan van het onderzoek naar de effecten van gratis openbaar vervoer voor 65-plussers. In vier gebieden met een toenemende mate van stedelijkheid, het noordelijk deel van Noord-Holland, Parkstad Limburg, Nijmegen en Rotterdam zijn met steun van de Minister van Verkeer en Waterstaat proeven gehouden met gratis openbaar vervoer voor 65-plussers. Het zijn proeven met een duur van 4-6 maanden. In Nijmegen en Rotterdam is besloten de proeven te verlengen.

Doelen: benutten lege stoelen en sociaal-maatschappelijke winst

Gratis OV voor ouderen kan een aantal doelen dienen. In de initiatiefnota Dijkma¹ staat daarover: "Door het zonder betaling beschikbaar stellen van de huidige lege stoelen in de bus, tram en metro aan 65-plussers wordt zonder extra kosten een sociaal maatschappelijke winst geboekt." Daarnaast zijn in de nota meer algemene verkeersdoelstellingen voor gratis OV aangegeven. Dat zijn een vermindering van het autogebruik om op die wijze te komen tot een vermindering van de congestie op wegen en vermindering van de parkeerdruk, vooral in de binnensteden.

Groei openbaar vervoer in alle gebieden

Uit de proef die in de vier gebieden is gehouden blijkt dat gratis openbaar vervoer voor 65-plussers leidt tot een toename van het gebruik van het openbaar vervoer door de doelgroep. Het gaat daarbij zowel om nieuwe gebruikers als om bestaande reizigers die meer zijn gaan reizen. Het frequente vervoer (meer dan 1 keer per week met de bus) is verdubbeld in Noord-Holland Noord, Parkstad Limburg en Nijmegen, in Rotterdam met 50% toegenomen. Het aandeel OV gebruikers onder de 65 plussers stijgt met 14% in Noord-Holland Noord en 22% in Nijmegen en Parkstad Limburg. De stijging doet zich overal voor. De relatieve stijging is het grootst in de gebieden met een lage stedelijkheid en laag OV gebruik, zoals in Noord-Holland, van 23% naar 37% gebruikers. In stedelijke gebieden met een hoog gebruik, is de relatieve toename beperkter van circa 40% gebruikers naar ruim 60% in Parkstad Limburg, van 56% naar 78% in Nijmegen en van 87% naar 94% in Rotterdam.

Meer activiteiten

De ouderen in de vier proefgebieden zijn meer maatschappelijke activiteiten (ontspanning, cultuur, sport en ideële activiteiten) gaan ondernemen. In Nijmegen en Parkstad Limburg lijkt dat mede veroorzaakt te zijn door het gratis openbaar vervoer. In Noord-Holland Noord zijn ook ouderen die niet gratis kunnen reizen (de groep van 63- en 64 jarigen), meer activiteiten gaan ondernemen en is dus geen verband met de prijs van OV te zien. In Rotterdam was bij de nu gehouden meting geen controlegroep aanwezig en kan dus niet met zekerheid worden vastgesteld dat er een relatie is tussen het gratis OV en de toename van activiteiten.

De toename aan activiteiten is groter onder groepen die sterker afhankelijk zijn van het openbaar vervoer zoals mensen die niet over een auto beschikken en mensen die slecht ter been zijn.

¹ Initiatiefnota "gratis" openbaar vervoer, Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30368, nr. 1.

Eenzaamheid onveranderd

Via een enquête is onderzoek gedaan naar gevoelens van eenzaamheid. De eenzaamheid onder de ouderen in de proefgebieden is in de proefperiode in zeer beperkte mate afgenomen. Een vergelijkbare afname deed zich voor onder de controlegroep. Op basis van deze proeven is dus geen verband vast te stellen met de mate van eenzaamheid. Eenzaamheid is van zeer veel factoren afhankelijk. In die zin is het niet verrassend dat er op basis van proeven met enkele maanden gratis OV geen invloed op de eenzaamheid vastgesteld is. In Rotterdam wordt het onderzoek herhaald aan het eind van het jaar. Dan kan worden vastgesteld of er op langere termijn wel verband te zien is tussen gratis OV en eenzaamheid.

Er worden lege stoelen gevuld

De veronderstelling dat gratis openbaar vervoer voor 65-plussers in de daluren niet leidt tot capaciteitsproblemen is juist. In geen van de proefgebieden was het noodzakelijk extra bussen in te zetten en dus extra kosten te maken om de extra reizigers op te vangen. Ook zijn de bussen niet vol geraakt door de proef. Er is dus alleen sprake van een derving van inkomsten: ouderen die vroeger betaalden voor hun rit, reizen nu gratis. In Nijmegen bijvoorbeeld, reist ook tijdens de proefperiode met gratis OV, slechts 13% van de ouderen 4 keer of vaker per week met de bus. Dit is een fractie van de gemiddelde student of forens die vaak 8-10 keer per week met de bus reist. De toename van reizigers ten gevolge van de proef met het gratis OV voor 65-plussers valt in de bustellingen weg tegen andere ontwikkelingen in het gebruik zoals schoolvakanties of wijzigingen van routes. Het gaat gemiddeld om slechts enkele ouderen per busrit. Slechts in een enkel geval wordt de maximale zitplaatscapaciteit overschreden. Dat er geen capaciteitsproblemen ontstaan, is daarom niet vreemd.

Afname gebruik Regiotaxi alleen in Rotterdam

Een voorafgaande veronderstelling aan de proeven was ook dat door het gratis maken van het reguliere OV, het gebruik van Regiotaxi systemen voor Wmo-reizigers zou afnemen. In Parkstad Limburg is besloten om ook de Regiotaxi gratis te maken, daar is het genoemde effect dus zeker niet zichtbaar. Ook in Nijmegen en Noord-Holland is geen effect te zien op het gebruik van de Regiotaxi door het gratis maken van het reguliere OV. Uit de enquête komt naar voren dat maar een heel klein deel van de respondenten gebruik maakt van de Regiotaxi. In Rotterdam is echter wel te zien dat het Regiotaxi (daar onder de naam Vervoer op Maat) gebruik duidelijk is afgenomen gedurende de proefperiode.

Substitutie van auto en fiets en nieuwe reizen

Een belangrijke vraag in dit onderzoek is waar de toename in het gebruik vandaan komt. Is er sprake van nieuwe activiteiten die mensen gaan ondernemen of is het substitutie vanuit de auto en fiets? Van alle drie de bewegingen is sprake: er is meer gereisd, er is minder vaak met de auto gereisd en men heeft minder vaak de fiets genomen. Uit de groeps gesprekken komt naar voren dat men bewust voor het ene of andere vervoermiddel kiest en dat de ouderen vooral op reizen naar het centrum de bus handiger vinden (geen verkeersdrukte, geen auto- en fietsparkeerproblemen). Verder noemt een aantal gespreksdeelnemers dat zij ook plezierreizen maken, bijvoorbeeld met een kleinkind.

65-plussers in de steden gaan minder vaak met de auto

De proef laat in twee gebieden een effect op het autogebruik zien. Het frequent wekelijkse autogebruik is afgenomen met een kwart tot een derde. In Noord-Holland Noord en Parkstad Limburg is het frequente autogebruik op hetzelfde niveau gebleven.

Fietsers nemen vaker de bus

Tijdens het onderzoek is besloten om ook de effecten op het fietsgebruik te onderzoeken. Anders dan bij de andere modaliteiten is er niet voor en tijdens de proef gevraagd naar het feitelijke fietsgebruik, maar is in de effectmeting gevraagd aan de respondenten of ze minder zijn gaan fietsen als gevolg van het gratis ov. Hierbij blijkt dat maximaal 60% van de 65-plussers (nog) fietst. Van de fietsers in Nijmegen en Parkstad Limburg geeft ruim 20% van de fietsers aan dat ze minder zijn gaan fietsen vanwege de gratis bus. In Noord-Holland Noord zegt 12% van de fietsers dat zij vaker gaan fietsen na afloop van de proef met gratis openbaar vervoer.

Groepsgesprekken

Naast de kwantitatieve onderzoeken via enquêtes en tellingen zijn er ook groepsgesprekken gehouden in Noord-Holland Noord, Nijmegen en Parkstad Limburg en diepte interviews in Rotterdam. De resultaten van deze gesprekken zijn vooral indicatief van aard, omdat het om kleine aantallen mensen gaat en schetsen een mogelijk beeld van achterliggende beweegredenen. In de hoofdstukken 4 tot en met 7 worden de effecten van gratis OV voor ouderen verdiept met deze indicaties.

1 Inleiding

De Minister van Verkeer en Waterstaat faciliteert op verzoek van de Tweede Kamer experimenten met 'gratis' of goedkoper OV voor 65-plussers in de daluren.

Daartoe is op 4 december 2006 een uitvraag verstuurd naar het SKVV en het IPO met het verzoek projectvoorstellen in te dienen (zie bijlage 1). Het beoogde effect van het aanbieden van 'gratis' OV voor 65-plussers is het bevorderen van maatschappelijke participatie van 65-plussers. Volgens de Minister behoort dit tot het terrein van gemeenten en kunnen zij als 'derdebetaler' openbaar vervoer inkopen bij hun vervoerder.² Echter, gezien de onbekendheid van veel gemeenten met deze mogelijkheid en mogelijkwerijs ook koudwatervrees vanuit gemeenten, heeft de Minister toegezegd eenmalig in samenwerking en cofinanciering met vervoerautoriteiten experimenten te willen uitvoeren. Belangrijk daarbij is dat gemeenten intensief betrokken zijn bij de vormgeving van de experimenten en de experimenten zicht geven op het gebruik door 65-plussers van het ov, van Wmo vervoersystemen als de Regiotaxi en Valys en van de auto. In vier gebieden zijn experimenten met gratis OV voor 65-plussers in de daluren gehonoreerd. Het gaat om proeven in het noordelijk deel van de provincie Noord-Holland, Parkstad Limburg, Nijmegen en Rotterdam. Er is bewust gekozen voor proeven in gebieden die uiteenlopen qua mate van verstedelijking. De experimenten in Nijmegen en Parkstad Limburg lopen van 1 juni tot 31 december 2007, in Noord-Holland Noord van 1 juni tot 1 oktober 2007. In Rotterdam is op 1 juli 2007 begonnen; vanaf het eerste gebruik heeft een 65-plusser daar recht op 4 maanden gratis vervoer (met als uiterste datum 31 december 2007). De gemeente Rotterdam besloten om de proef vanaf 1 februari 2008 tot 1 juli 2008 te verlengen. Ook de gemeente Nijmegen heeft besloten om de proef voort te zetten gedurende het hele jaar 2008.

De experimenten moeten inzicht geven in:

1. de sociaal-maatschappelijke winst (bevorderen maatschappelijke participatie, tegengaan eenzaamheid en isolement);
2. de vraag in hoeverre kan worden volstaan met dervingskosten. Met andere woorden: is er voldoende restcapaciteit of moet extra capaciteit worden ingezet?;
3. de effecten op het gebruik van de Regiotaxi, Vervoer op maat en Valys;
4. de effecten op het autogebruik van 65-plussers en op de files;

En later toegevoegd:

5. de effecten op het fietsgebruik van 65-plussers.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de onderzoeksmethoden en de methodische verantwoording beschreven. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht van de experimenten gegeven en de uitgevoerde onderzoeken. In hoofdstuk 4 worden op basis van een vergelijking tussen de gebieden de resultaten op hoofdlijnen weergegeven.

In de hoofdstukken 4 t/m 7 worden de resultaten per gebied gepresenteerd. Per experiment wordt een beschrijving van het experiment gegeven en zijn de

² Zoals dat in Vlaanderen veel gebeurt.

kenmerken van de doelgroep aangegeven. Verder worden de resultaten van de metingen besproken, ten aanzien van busgebruik, deelname aan activiteiten, eenzaamheid, capaciteitsbehoefte, gebruik Regiotaxisystemen, autogebruik en fietsgebruik. Tenslotte wordt er een antwoord gegeven op de vier hoofddoelstellingen (sociaal maatschappelijke winst, effect op capaciteitsbehoefte, effect op gebruik regiotaxi-systemen en effect op autogebruik). Daarnaast is nog onderzocht wat de effecten op het fietsgebruik zijn.

Ieder van deze hoofdstukken is op dezelfde manier opgebouwd en zelfstandig leesbaar. De resultaten van iedere regio zijn hiermee op een overzichtelijke en eenduidige manier gepresenteerd en zelfstandig leesbaar. Dat heeft echter onvermijdelijk tot bepaalde dubbelingen tussen de verschillende paragrafen geleid.

2 Methodische verantwoording

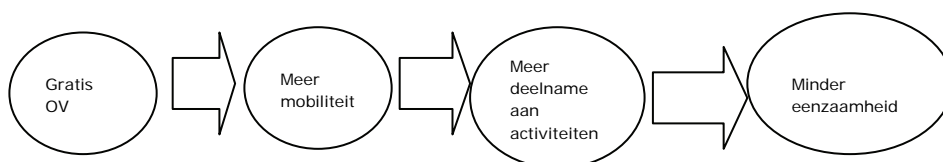
Het onderzoek in de vier regio's is in hoofdlijnen op gelijke leest geschoeid, zodat er een *over-all* analyse van de resultaten in alle vier de gebieden samen gemaakt kan worden. De gehanteerde methoden zijn gebaseerd op basis van de informatiebehoefte.

2.1 Informatiebehoefte

De informatiebehoefte wordt gedefinieerd door de vier hoofdaspecten die zijn geformuleerd. Dat zijn de volgende.

1. Sociaal-maatschappelijke winst

Dit aspect heeft betrekking op het bevorderen van maatschappelijke participatie en het tegengaan van eenzaamheid en sociaal isolement. De beleidstheorie die hieraan ten grondslag ligt en in dit onderzoek wordt getoetst, veronderstelt dat door het wegnemen van de financiële drempel van openbaar vervoer, ouderen minder belemmeringen zullen ondervinden om deel te nemen aan maatschappelijke activiteiten. Door actiever te zijn, is er minder risico op het ontstaan van sociaal isolement en eenzaamheid.



Er moet onderzocht worden in hoeverre gratis reizen bijdraagt aan het ontplooiën van activiteiten en de effecten die dat heeft op het gevoel van eenzaamheid van 65-plussers. Daarnaast moet het daadwerkelijke gebruik van het OV worden vastgesteld.

Het boeken van sociaal-maatschappelijke winst door het aanbieden van gratis OV wordt dus vastgesteld op basis van drie indicatoren:

- het daadwerkelijke ov-gebruik,
- de mate waarin maatschappelijke activiteiten worden ontplooid en
- het gevoel van eenzaamheid

Uit diverse onderzoeken blijkt dat sociaal isolement en eenzaamheid kunnen worden veroorzaakt door een complex aan factoren: sociale factoren, persoonlijke omstandigheden en/of sociaal psychologische kenmerken van een persoon kunnen leiden tot sociaal isolement. Ouderen lopen een grotere kans op sociaal isolement door een aantal risicofactoren zoals inkomensdaling, afnemende gezondheid en partnerverlies³. Gratis openbaar vervoer kan dan ook slechts één factor zijn die van invloed is op eenzaamheid.

³ T. Fokkema en T. van Tilburg: Een vergelijkend effectonderzoek naar interventies ter voorkoming en vermindering van eenzaamheid onder ouderen: tussenrapportage, Den Haag 2003

2. Effecten op capaciteitsbehoefte

De vraag hierbij is of de verwachte extra vraag met het huidige aanbod kan worden afgewikkeld. Of, klopt de aanname dat er geen extra capaciteit ingezet hoeft te worden?

Het effect op de capaciteitsbehoefte wordt vastgesteld op drie indicatoren:

- ontwikkeling aantal reizigers;
- bezettingsgraad;
- inzet materieel.

3. Effecten op het gebruik van de Wmo vervoerssystemen

De vraag die moet worden beantwoord is of het invoeren van 'gratis' OV voor 65-plussers leidt tot verschuivingen in het gebruik van de systemen van WMO vervoer (bijv. Regiotaxi of Vervoer op Maat) naar openbaar vervoer voor die doelgroep.

4. Effecten op het autogebruik van 65-plussers

Onderzocht moet worden of het aanbieden van 'gratis' OV voor 65-plussers ertoe leidt dat zij minder gebruik maken van de auto.

Aan deze vier hoofdaspecten is gedurende het onderzoek een vijfde aspect toegevoegd:

5. Effecten op het fietsgebruik van 65-plussers

Onderzocht moet worden of het aanbieden van 'gratis' OV voor 65-plussers ertoe leidt dat zij minder gebruik gaan maken van de fiets.

2.2 Onderzoeksmethoden per hoofdaspect

In onderstaande tabel zijn de methoden weergegeven die per aspect worden ingezet. De enquête met uitgebreide vragen over reisgedrag, motieven, activiteiten en gevoelens van eenzaamheid wordt voor de proefperiode en in de laatste maand van de proef gehouden. Het onderzoek in de bus wordt voor, tijdens en na de proef uitgevoerd. De groeps gesprekken worden aan het eind van de proefperiode gehouden.

Tabel 2.1 Schematisch overzicht methoden

Aspect	Onderzoeksmethode	Meetmoment		
		voor	effect	na
1. Soc.-maatschappelijke winst	a. Enquête onder 65-plussers en controlegroep	X	X	
	b. Groepsdiscussies / interviews		X	X
	c. Onderzoek in bus	X	X	X
	d. Reizigerstellingen			
2. Effecten op capaciteitsbehoefte	a. Inzetopgave materieel	X	X	X
	b. Bezettingsgraad	X	X	X
	c. Onderzoek in bus	X	X	X
3. Effecten op gebruik van regiotaxi-systemen	a. Ritgegevens regiotaxi-vervoerders (voorzover beschikbaar)	X	X	X
	b. Groepsdiscussies / interviews		X	
	c. Enquête onder 65-plussers en controlegroep	X	X	
4. Effecten op autogebruik	a. Enquête onder 65-plussers en	X	X	

<i>Aspect</i>	<i>Onderzoeksmethode</i>	<i>Meetmoment</i>		
		<i>voor</i>	<i>effect</i>	<i>na</i>
	controlegroep			
	b. Groepsdiscussies / interviews		X	
5.Effecten op fietsgebruik	a. Enquête onder 65-plussers en controlegroep		X	
	b. Groepsdiscussies / interviews		X	

In bijlage 1 worden de onderzoeksmethoden per hoofdaspect nader uitgewerkt.

3 Vergelijking tussen de gebieden

Ondanks het uitgangspunt van het ministerie vergelijkbare proeven te houden, brengt de eigen verantwoordelijkheid van de decentrale overheden met zich mee dat er verschillen zijn ontstaan. In het overzicht van paragraaf 3.1 zijn die weergegeven. Belangrijke verschillen zijn dat in Nijmegen en Rotterdam de proef door de gemeenten is voortgezet in 2008. In Nijmegen betekent dit, dat er geen "nameting" in het onderzoek in de bus kon worden verricht, maar een tweede effectmeting. In Rotterdam zijn om privacyredenen niet alle 65-plussers benaderd voor de enquête, maar alleen degenen die een OV-chipkaart met gratis vervoer hebben aangevraagd. Het OV-gebruik onder de aanvragers ligt naar verwachting hoger dan onder de niet aanvragers. Dit leidt er toe dat het OV-gebruik onder de Rotterdamse respondenten per definitie hoger zal zijn dan in de andere gebieden, waar een steekproef uit alle 65-plussers is geënuquêteerd.

3.1 Overzicht experimenten

Hieronder wordt een samenvattend overzicht gegeven van de experimenten:

Tabel 3.1 Overzicht van de experimenten

Experiment	Periode	Doelgroep	Tijdstip	Bereik	Kaartsoort
Nijmegen	1-7 t/m 31-12, voortgezet in geheel 2008	Inwoners van 65+	Ma-vr na 9.00 uur + za/zo hele dag***	Buslijnen binnen de gemeente Nijmegen	Speciaal abonnement aan ieder toegezonden
Rotterdam	4 maanden van 1-7 t/m 31-12 en de gehele periode van 1-2 t/m 30-6-2008	Inwoners van 65+	Ma-vr na 9.00 uur + za/zo hele dag	Bus, tram en metro van de RET	Speciaal abonnement op aanvraag toegezonden
Parkstad Limburg	1-6 t/m 31-12	Inwoners van 65+ *	Ma-vr van 9.00-16.00 en na 18.00 uur + za/zo hele dag	Bus in Parkstad Limburg * Vanaf 1-7 Regiotaxi **	Speciaal abonnement aan ieder toegezonden
Noord-Holland Noord	1-6 t/m 30-9	Reizigers van 65+	Ma-vr na 9.00 + za /zo hele dag	Bus in Noord-Holland Noord excl stadsdienst Alkmaar en Texel	Op vertoon van identiteitsbewijs nultariefkaartje van chauffeur

* Exclusief Simpelveld en Voerendaal en inclusief Nuth)

** Voor WMO geïndiceerde 65-plussers

*** Exclusief de Vierdaagseweek

3.2 Achtergrondkenmerken respondenten

De verdeling over de leeftijdscategorieën is in de vier gebieden in hoofdlijnen vergelijkbaar. Opvallend is dat de oudste groep in Noord-Holland Noord sterker is vertegenwoordigd dan in de drie andere gebieden en de jongste groep in Rotterdam en Parkstad Limburg duidelijk sterker aanwezig is dan in Nijmegen en Noord-Holland Noord.

Tabel 3.2 *Leeftijdsofbouw respondenten in de vier gebieden*

Leeftijd %	Noord-Holland Noord	Parkstad Limburg	Nijmegen	Rotterdam
65-70	32	39	33	38
71-80	41	48	49	48
81 jaar en ouder	20	13	17	14
	100	100	100	100

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Ook bij de inkomensverdeling zien we in hoofdlijnen hetzelfde beeld in de vier gebieden: een kwart in de lagere en hogere groep en de helft in de middengroep. Rotterdam wijkt hier opvallend van af: hier is de lagere inkomensgroep lager en de hogere groep hoger dan in de andere gebieden. Een mogelijke verklaring is 65-plussers uit de hogere inkomensgroepen relatief meer gebruik hebben gemaakt van het aanbod voor gratis OV dan 65-plussers in de lagere inkomensgroepen.

Tabel 3.3 *Inkomens respondenten in de vier gebieden*

Netto maandinkomen in %	Noord-Holland Noord	Parkstad Limburg	Nijmegen	Rotterdam
< € 1000	28	20	23	16
€1001-1750	46	54	45	49
> € 1750	26	26	32	35
	100	100	100	100

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Het opleidingsniveau varieert per gebied. In Nijmegen is een duidelijk sterkere vertegenwoordiging van de hoger opgeleiden aanwezig, in Rotterdam duidelijk minder dan in de andere gebieden. In Parkstad Limburg en Noord-Holland Noord zijn juist weer relatief veel mensen aanwezig die geen opleiding hebben of alleen lagere school.

Tabel 3.4 *Opleidingsniveau respondenten in de vier gebieden*

Opleidingsniveau in %	Noord-Holland Noord	Parkstad Limburg	Nijmegen	Rotterdam
Geen/lagere school	36	35	21	23
LBO	35	35	40	50
MBO	15	14	17	12
HBO/Univ	14	10	21	9

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

De respondenten in de controlegroep hebben in alle gebieden gemiddeld een hoger inkomen en een hoger opleidingsniveau dan de groep 65-plussers.

3.3 OV-gebruik

In Rotterdam ligt het OV-gebruik voor de proef hoger dan in de andere gebieden. Dit valt te verwachten op basis van de geografische structuur en de intensiteit van het OV-netwerk. Bovendien zijn in Rotterdam, zoals

aangegeven, alleen de 65-plussers geënquêteerd die een gratis OV-pas hebben aangevraagd.

Het busgebruik lag in Noord-Holland Noord veel lager dan in de drie andere gebieden. Ook dit valt te verwachten op basis van het feit dat het een landelijk gebied betreft waar sprake is van een minder uitgebreid en frequent OV net en minder files.

Wanneer we kijken naar de toename van het OV-gebruik, dan blijkt dit in Nijmegen en Parkstad Limburg het sterkste te zijn met 22 procentpunten. Voor Nijmegen is dit een stijging van bijna 40% van het aantal gebruikers, voor Parkstad Limburg is deze ruime 50% meer ouderen die gebruik maken van de bus. In Noord-Holland Noord stijgt het gebruik met 14 procentpunten, percentageel een stijging van 60% meer ouderen die (wel eens) gebruik maken van de bus. Ook uit onderzoek in Groot Brittanië komt naar voren dat de introductie van gratis openbaar vervoer de grootste toename laat zien juist in de niet stedelijke gebieden⁴.

De Rotterdamse cijfers zijn niet goed vergelijkbaar met de andere drie gebieden omdat hier alleen de aanvragers van een pas zijn geënquêteerd (ongeveer 60% van de 65-plussers). Het OV gebruik is onder deze groep naar verwachting hoger dan onder het totaal van de ouderen. In Rotterdam stijgt het gebruik onder deze groep met 8 procentpunten.

Ook de toename van het regelmatige gebruik van het OV is groot. Hier is sprake van een verdubbeling in Noord-Holland Noord, Parkstad Limburg en Nijmegen en een toename van 50% in Rotterdam.

Tabel 3.5 OV- gebruik door 65-plussers in de vier gebieden

OV-gebruik door 65-plussers in %	Noord-Holland Noord		Parkstad Limburg		Nijmegen		Rotterdam	
	voor	effect	voor	effect	voor	effect	voor	Effect
OV-gebruikers	23	37	40	62	56	78	86	94
Wekelijks meer dan 1 keer	7	15	17	38	25	50		
Wekelijks meer dan 4 keer	2	3	5	11	8	13	51*	74*

* twee keer per week of meer met bus, tram en/of metro

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

De genoemde percentages zien we ook terug in het onderzoek in de bus. In Nijmegen stijgt het aantal ouderen van 2 naar 2,6 per rit, + 30%. In Parkstad Limburg van 2 naar 2,9, dat is + 45% en in Noord-Holland Noord van 0,9 naar 2 ouderen per rit, dat is een verdubbeling.

⁴ E. Hill, A. Iast en J. Baggely, Public Transport demand for concessionary travel: UK experience. Paper voor de Association for European Transport, 2003

Tabel 3.6 Aantal 65-plussers per rit in de vier gebieden

Busgebruik, 65-plussers per rit	Nijmegen	Parkstad Limburg	Noord-Holland Noord
Voormeting	2,0	2,0	0,9
Tijdensmeting	2,6	2,9	2,0
Nameting	3,3	1,8	1,9

[bron: onderzoek in de bus, voor-, tijdens- en nameting]

Tevredenheid over OV

Een belangrijk element van proeven met gratis openbaar vervoer is de imagoverbetering die daardoor kan optreden. Hierbij wordt gekeken of tijdelijk gratis OV als marketinginstrument kan worden ingezet. Mensen kunnen kennis maken met het ov. In alle vier de gebieden blijkt de tevredenheid te zijn toegenomen en de ontevredenheid te zijn afgenomen. Dit effect is het sterkst in Parkstad Limburg.

Tabel 3.7 Tevreden over OV in de vier gebieden

Tevredenheid	Nijmegen		Rotterdam ¹		Parkstad Limburg		Noord-Holland Noord	
	Voor	effect	Voor	Effect	voor	effect	Voor	effect
(Zeer) tevreden	88%	96%	79%	86-89%	82%	96%	87%	92%
(zeer) ontevreden	5%	2%	4-5%	3-5%	10%	1%	7%	3%

¹in Rotterdam tevredenheid over bus, tram en metro afzonderlijk gemeten

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Oordeel over de prijs OV

Eén van de vooronderstellingen van de beleidstheorie is dat de prijs van het OV te hoog is voor ouderen. Aan de respondenten is daarom ook gevraagd wat ze van de prijs vinden. Vooral in Rotterdam vinden veel ouderen de prijs hoog, terwijl hier het aandeel hogere inkomens relatief hoog is.

Tabel 3.8 Oordeel over prijs OV in de vier gebieden

Oordeel over prijs	Nijmegen	Rotterdam	Parkstad Limburg	Noord-Holland Noord
Laag	2%	1%	2%	5%
Goed	77%	44%	85%	77%
Hoog	21%	53%	13%	19%
Geen mening	(39%)		(58%)	(48%)

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Oordeel over de proef

Zowel uit de enquêtes als uit de groepsgesprekken komt naar voren dat de ouderen zeer positief zijn over de proef (88% in Noord-Holland tot 96% in Rotterdam en Parkstad Limburg). De proef wordt zeer gewaardeerd en de deelnemers aan de gesprekken zijn zelf ook meer gaan reizen. Ook horen zij vanuit hun omgeving dat mensen meer gebruik zijn gaan maken van de bus.

In Limburg is men minder positief over het feit dat de bus 's middags tussen 16 en 18 uur niet gratis is.

3.4 Deelname aan activiteiten

Opvallend eenduidig is de ontwikkeling van de deelname aan activiteiten. De deelname aan ontspanningsactiviteiten neemt overal licht toe, de deelname aan culturele, ideële en sportactiviteiten neemt bijna overal licht toe.

Wanneer meer in detail wordt gekeken naar de toename van activiteiten over verschillende groepen blijken er overeenkomsten en verschillen te zijn. In alle gebieden nemen de activiteiten van ouderen die in een rolstoel zitten en/of slecht ter been iets sterker toe de activiteiten van de overige ouderen. Ook ouderen die geen auto hebben, zijn relatief wat meer actiever geworden dan de ouderen die wel over een auto beschikken.

Naar inkomen is geen eenduidig beeld over de gebieden vast te stellen. Soms zijn het de ouderen met een lager inkomen die actiever zijn geworden, in andere gebieden juist weer de ouderen met een hoger inkomen of de midden groep. Dit verschilt ook per type activiteit.

Tabel 3.9 Activiteitenindex in de vier gebieden voor en tijdens de proef

Activiteiten index	Nijmegen		Rotterdam		Parkstad Limburg		Noord-Holland Noord	
	Voor	effect	Voor	effect	voor	effect	voor	effect
Cultuur	1,5	1,5	1,6	1,7	1,4	1,5	1,4	1,5
Ontspanning	3,7	3,9	3,7	3,9	3,6	3,9	3,7	3,9
Ideële activiteiten	1,7	1,8	1,5	1,5	1,7	1,9	1,6	1,7
Sport	1,6	1,8	1,9	1,9	1,5	1,7	1,6	1,7

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

3.5 Eenzaamheid

Ook ten aanzien van de eenzaamheid is er een opvallend vergelijkbaar beeld. In de vier gebieden is 20-25% van de ouderen (enigszins) eenzaam en dit neemt tijdens de proef licht af. De verschillen zijn echter marginaal en er is op basis hiervan geen verband te leggen tussen eenzaamheid en gratis OV. De Rotterdamse ouderen zijn het " eenzaamst" zowel voor als tijdens de proef. De ouderen in Parkstad Limburg en Noord-Holland Noord zijn het minst eenzaam. De verschillen zijn echter marginaal. In Rotterdam gaat het om de ouderen die een kaart hebben aangevraagd, in de andere gebieden om alle ouderen. Verder blijkt dat ook onder de controlegroep een vergelijkbare ontwikkeling zichtbaar is.

In Rotterdam gaat de proef door en wordt het onderzoek aan het eind van 2008 herhaald. Het verdient aanbeveling om ook in de andere gebieden het onderzoek dan te herhalen, om na te gaan of er op een wat langere termijn wel een verband is te zien tussen gratis OV en eenzaamheid.

Tabel 3.10 Eenzaamheid in de vier gebieden voor en tijdens de proef

Eenzaamheid	Nijmegen		Rotterdam		Parkstad Limburg		Noord-Holland Noord	
	voor	effect	voor	effect	voor	effect	Voor	effect
Niet eenzaam	76	79	75	78	78	80	80	82
Matig eenzaam	17	14	17	15	15	15	15	13
Sterk eenzaam	5	5	6	5	5	4	4	5
Ernstig eenzaam	2	2	2	2	2	1	1	1

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

3.6 Autogebruik

Het aantal autogebruikers ligt onder de respondenten tussen de 52 en 79%. Onder de Rotterdamse respondenten ligt het relatief laag, onder de Noord-Hollanders relatief hoog. Dit stemt overeen met de verwachting dat in het landelijke gebied meer gebruik van de auto zal worden gemaakt dan in de stad. Dit wordt nog versterkt doordat in Rotterdam alleen de aanvragers van de kaart zijn geënquêteerd. Het gebruik is in alle vier de gebieden licht gestegen.

Het frequente gebruik (meer dan vier keer per week) is overal afgenomen, het minste in Noord-Holland. In Nijmegen, Rotterdam en Parkstad Limburg is ook het wekelijkse gebruik afgenomen, in Noord-Holland juist iets gestegen.

Het autobezit ligt in Rotterdam significant lager dan in de drie andere gebieden. Dit heeft vermoedelijk te maken met het feit dat in Rotterdam alleen de aanvragers van een kaart zijn ondervraagd en in de andere gebieden een steekproef uit alle ouderen is getrokken.

Tabel 3.11 Autobezit en –gebruik in de vier gebieden voor en tijdens de proef

Autobezit en gebruik in %	Nijmegen		Rotterdam		Parkstad Limburg		Noord-Holland Noord	
	Voor	effect	voor	effect	voor	effect	Voor	effect
Gebruik (maandelijks minimaal 1 keer)	70	71	52	55	68	69	75	79
Wekelijks gebruik	58	56	47	43	60	62	63	68
Frequent gebruik (4 of meer keer per week)	26	18	19	12	30	21	25	24
Autobezit	59		53		59		61	

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

3.7 Fietsgebruik

In Rotterdam heeft geen onderzoek plaatsgevonden naar het fietsgebruik. In Noord-Holland Noord is niet onderzocht of het fietsgebruik is veranderd ten gevolge van de proef. Het fietsgebruik onder ouderen ligt in Nijmegen en Noord-Holland Noord op circa 60%, in Parkstad Limburg beduidend lager. In Nijmegen en Parkstad Limburg zegt 20% van de fietsers dat ze minder zijn gaan fietsen ten gevolge van de proef met gratis openbaar vervoer.

Tabel 3.12 Fietsgebruik in de vier gebieden

Fietsers en fietsgebruik in %	Nijmegen	Parkstad Limburg	Noord-Holland Noord
Fietsers	58	36	61
Minder gebruik	20	20	Nvt

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

3.8 De kosten

De projecten zijn op lump sum basis mede gefinancierd door het ministerie van Verkeer en Waterstaat en voor de andere helft door de initiatiefnemers. De projecten zijn op lump sum basis mede gefinancierd door het ministerie van Verkeer en Waterstaat en voor het overige door de initiatiefnemers.

Tabel 3.13 Kosten proef in de vier gebieden

Kosten proef	Noord-Holland Noord	Parkstad Limburg	Nijmegen	Rotterdam
Kosten V&W	116.250	200.000	221.500	600.000
Kosten regio	138.750	366.900	248.500	2.500.000
Totale kosten	255.000	566.900	470.000	3.100.000 ²

¹ Parkstad Limburg inclusief gratis Wmo vervoer

² inclusief verstrekking OV-chipkaarten

4 Noord-Holland Noord

4.1 Beschrijving experiment

Vanaf 1 juni tot en met 30 september is het busvervoer in de regio Noord-Holland Noord op maandag tot en met vrijdag vanaf 9.00 uur en op zaterdag en zondag de gehele dag gratis voor 65-plussers die in de regio reizen. Anders dan bij de andere experimenten staat het gratis vervoer dus ook open voor 65-plussers die buiten de regio wonen. In de regio wonen ca. 71.500 65-plussers. Het gratis vervoer geldt op alle lijnen die vallen onder de concessie Noord-Holland Noord, voor zover rijdend binnen het concessiegebied (vanaf de concessiegrens moet betaald worden). Uitgesloten zijn de lijnen van stadsdienst Alkmaar en de lijnen op Texel. 65-plussers mogen gratis mee op vertoon van hun identiteitsbewijs. Zij krijgen bij instap een nultariefkaartje van de chauffeur, dat geldig is voor die rit. Het experiment wordt uitgevoerd door de provincie Noord-Holland en Connexxion. De gemeenten zijn zijdelings betrokken in het project.

Om bekendheid te geven aan het experiment zijn de volgende activiteiten ondernomen:

- Advertentie in de Koerier (huis-aan-huis blad in Heerhugowaard), 30 mei 2007
- Advertentie in Alkmaarse Courant, 31 mei 2007
- Persbericht
- Startbijeenkomst en tour met cabriobus met 65-plussers, 1 juni 2007
- Promotieteam, uitdelen flyers en marsepeinen strippenkaarten, 1 juni 2007
- Posters in bussen, 1 juni - continu
- Flyers in bussen, 1 juni - continu
- Informatie op website Connexxion en provincie
- Radiocommercials op RTV Noord-Holland, 16 juli - 9 september (316x)

4.2 Achtergrondkenmerken deelnemers

Van de geënquêteerde 65-plussers is ruim 30% tussen de 65 en 70 jaar oud. Voor het overige is er sprake van een evenredige verdeling over de categorieën 71 t/m 75 jaar, 76 t/m 80 jaar en 81 jaar of ouder. 59% was vrouw en 41% man in de voormeting, in de effectmeting was de verhouding nagenoeg gelijk; 58% vrouw en 42% man. Zowel de leeftijdsopbouw als het geslacht van de respondenten komen overeen met de verhouding in de totale doelgroep.

Tabel 4.1 Leeftijdsopbouw respondenten Noord-Holland Noord

Leeftijd	Noord-Holland Noord		Voormeting		Effectmeting	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
tussen 65 en 70 jaar	23285	33%	337	30%	183	32%
tussen 71 en 75 jaar	17911	25%	263	24%	127	22%
tussen 76 en 80 jaar	13663	19%	251	23%	111	19%
81 jaar of ouder	16612	23%	258	23%	114	20%
Totaal	71471	100%	1113	100%	572	100%

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Van de 65-plussers woont 50% alleen. Van de samenwonenden woont 95% samen met de echtgenoot of echtgenote. De meeste 65-plussers (ruim 80%) woont zelfstandig. Slechts 3% woont in een verzorgingshuis. Vrijwel alle respondenten hebben de Nederlandse nationaliteit. Een klein gedeelte is (4%) is buiten Nederland geboren. Van de respondenten is ongeveer een kwart slecht ter been.

Van de geënquêteerden heeft 36% geen opleiding of alleen basisonderwijs, circa 35% LBO of MULO, 15% MBO of hoger algemeen onderwijs (bv HBS, MMS, gymnasium) en circa 13% HBO of Universitair onderwijs. Onder de controlegroep is het opleidingsniveau gemiddeld wat hoger.

De non respons bij de vraag over inkomen is in Noord-Holland Noord vrij hoog, ruim 30% tijdens de voormeting en ruim 20% tijdens de effectmeting.

In Noord-Holland neemt het netto maandinkomen af naarmate men ouder wordt. In de groep van 65-70 jarigen heeft 12% een netto maandinkomen van 1.000 of minder en 27% van 1.750 of meer. Bij de 80 plussers heeft 20% 1.000 of minder en 19% 1.750 of meer.

Als alleen wordt gekeken naar degenen die de vraag wel hebben beantwoord, zit een kleine 30% in de lagere inkomensgroepen en een zelfde deel in de hogere groepen en ruim 45% in de middengroep. In de voormeting is dit beeld nagenoeg gelijk.

Tabel 4.2 Inkomensverdeling respondenten Noord-Holland Noord

Netto maandinkomen	Voormeting		Effectmeting	
	Aantal	%	Aantal	%
< € 1000	224	20%	117	22%
€1001-1750	335	30%	197	37%
> € 1750	203	18%	108	20%
geen antwoord	351	32%	113	21%
	1113	100%	535	100%

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

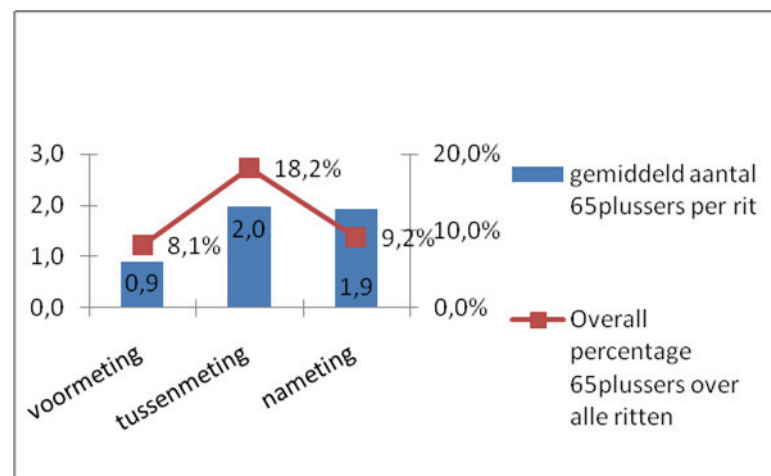
4.3 OV-gebruik

In Noord-Holland heeft kon iedereen die kon aantonen dat hij/zij 65-plusser was, gratis met de bus reizen. Hij/zij kreeg in de bus een zogenaamd nultariefkaartje. In totaal zijn er 428.115 van dergelijke kaartjes uitgedeeld. Dat betekent dat de Noord-Hollanders gemiddeld 6 gratis ritten met de bus hebben gemaakt gedurende proefperiode, dat is één rit per drie weken. Kanttekening bij dit gegeven is dat de bus ook voor mensen van buiten de regio gratis is en dat het feitelijke gebruik per Noord-Hollandse 65-plusser iets lager ligt.

Onderzoek in de bus

Uit het onderzoek in de bus blijkt dat voorafgaand aan het experiment tijdens de daluren er gemiddeld 0,9 oudere in de bus zit. Dit stijgt naar 2,0 in de tussenmeting in augustus. Ook het aandeel ouderen als percentage van het totale aantal reizigers stijgt, maar dit wordt meer veroorzaakt door een lager aantal overige reizigers dan het grotere aantal ouderen. In de nameting is het gemiddelde aantal ouderen nagenoeg gelijk gebleven, maar is het aantal overige reizigers aanzienlijk toegenomen.

Figuur 1 Aantal 65-plussers per bus in Noord-Holland Noord



[bron: onderzoek in de bus, voor-, tijdens- en nameting]

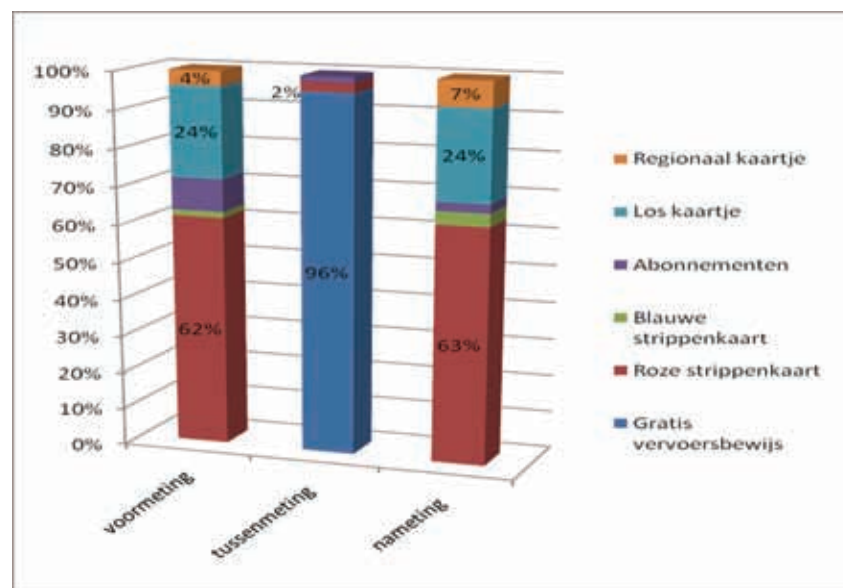
Naar dagtype blijken de Noord-Hollandse 65-plussers in de augustusmeting vooral 's middags te reizen (gemiddeld 1,6 reiziger in de ochtend en 2,3 in de middag) terwijl zij in de nameting in januari vooral 's ochtends reisden (gemiddeld 3 reizigers in de ochtend en 1 in de middag). Ook is in de nameting een verschil te zien in het gebruik door de week (gemiddeld 2,2 reizigers per bus) en het gebruik in het weekend (gemiddeld 1,5 reizigers per rit), terwijl dit in de voor- en tussenmeting nagenoeg gelijk was.

Voor het experiment reisden de meeste 65-plussers met de roze strippenkaart (62%) en ruim een kwart met een los kaartje. Dit zijn zowel de wagenverkoop kaartjes als de eurokaartjes. Tijdens het experiment reisden 96% van de 65-plussers met een gratis kaartje. Dit is een hoog percentage. Dit kan worden verklaard door het feit dat in Noord-Holland het vervoer gratis beschikbaar is voor iedere 65-plussers, ook voor mensen van buiten de regio. Na afloop van

het experiment ontstaat bijna hetzelfde patroon als voor de proef, ruim 60% met een roze strippenkaart en bijna een kwart met een los kaartje. Opmerkelijk is hierbij de afname van het aantal abonnementen van 9% voor de proef naar 2% na de proef.

16% van de reizende 65-plussers gaf tijdens de proef aan dat zij de reis niet zouden hebben gemaakt als het openbaar vervoer niet gratis was geweest. 80% gaf aan dat zij de reis anders ook zouden maken, 4% wist het niet.

Figuur 2 Kaartgebruik door 65-plussers in Noord-Holland Noord



[bron: onderzoek in de bus, voor-, tijdens- en nameting]

Enquête

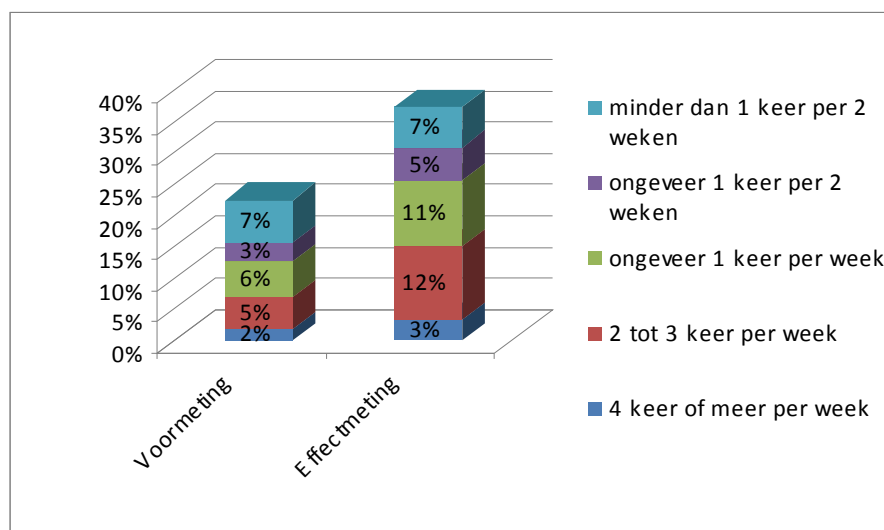
Uit de enquête blijkt dat voorafgaand aan de proef ruim 20% van de 65-plussers gebruik maakte van de bus, 13% van de respondenten doet dit wekelijks. Tijdens de proef stijgt het aandeel gebruikers naar 38%. Onder bestaande gebruikers is het wekelijkse gebruik toegenomen, van 13% voor de proef naar 26% tijdens de proef. Dit beeld correspondeert met het onderzoek in de bus, waar eveneens een verdubbeling van het gebruik door 65-plussers wordt geconstateerd.

Van de 65-plussers zegt 20% vaker de bus te zijn gaan gebruiken dan voorheen en 4% van de 65-plussers zegt dat te blijven doen, ook nu de bus niet meer gratis is.

Het merendeel van de respondenten die gebruik maken van de bus, geeft aan dit niet voor 9 uur (83%) of 's avonds (78%) te doen.

In de effectmeting maakt ruim een derde van de 65-plussers ook gebruik van de trein of het openbaar vervoer elders in Nederland. In de voormeting was dit 21%. Het is niet duidelijk of dit te maken heeft met de proef met gratis busvervoer of een andere oorzaak heeft.

Figuur 3 Busgebruik in Noord-Holland Noord door 65-plussers, voor en tijdens de proef



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

In onderstaande tabellen is het busgebruik bekeken onderscheiden naar leeftijd, inkomen, eenzaamheid, mobiliteit (slecht ter been of rolstoel) en autobezit.

Als gekeken wordt naar de ontwikkeling van het busgebruik en leeftijd, blijkt dat er in alle categorieën sprake is van een toename van het gebruik. Deze is het sterkste in de groep van 71-80 jaar en het minst sterk in groep van 81 jaar en ouder.

Tabel 4.3 busgebruik naar leeftijdscategorie in Noord-Holland Noord

Busgebruik in % van leeftijdscategorie	Voormeting wel gebruik	Effectmeting wel gebruik	verschil
65-70 jaar	21	36	+ 15
71-80 jaar	22	40	+ 18
81 jaar en ouder	25	35	+ 10

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Ook onderverdeeld naar inkomenscategorieën is onder alle groepen een toename van het gebruik vast te stellen, het sterkste bij de groep met een inkomen van minder dan € 1.000.

Tabel 4.4 busgebruik naar inkomensklasse in Noord-Holland Noord

Busgebruik in % van inkomensklasse	Voormeting wel gebruik	Effectmeting wel gebruik	Verschil
minder dan € 1.000	30	47	+ 17
€ 1001 - € 1.750	24	37	+ 13
meer dan € 1.750	15	26	+ 11

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Onderverdeeld naar eenzaamheid, blijkt de toename van het busgebruik onder de groep niet-eenzamen aanzienlijk sterker te zijn dan onder de groep "eenzamen".

Tabel 4.5 busgebruik naar mate van eenzaamheid in Noord-Holland Noord

Busgebruik naar mate eenzaamheid in %	Voormeting wel gebruik	Effectmeting wel gebruik	Vershil
Niet eenzaam	21	38	+ 17
Wel eenzaam	26	33	+ 7

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Tenslotte is nog gekeken naar de relatie tussen busgebruik en de vraag of mensen slecht ter been zijn. Hier is in beide groepen een toename van het gebruik te zien, die onder de groep ouderen die mobiel zijn groter is dan onder de ouderen die slecht ter been zijn.

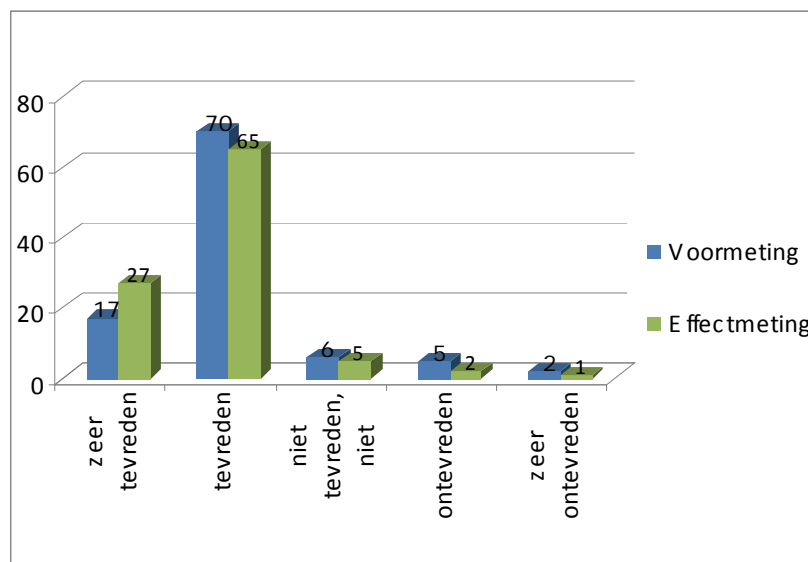
Tabel 4.6 busgebruik naar mobiliteit in Noord-Holland Noord

Busgebruik naar mobiliteit in %	Voormeting wel gebruik	Effectmeting wel gebruik	Vershil
Slecht ter been	19	30	+ 11
Niet slecht ter been	24	40	+ 16

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Tevredenheid

Figuur 4 Tevredenheid over bus onder 65-plussers in Noord-Holland Noord in %



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

De tevredenheid over de bus stijgt onder de gebruikers van 87% naar 93% (zeer) tevreden 65-plussers. Bij de controlegroep stijgt deze van 84% naar 88% (zeer) tevreden reizigers.

Oordeel prijs

Over de "normale" prijs van de bus heeft het grootste deel van de respondenten geen mening. Van de mensen die op deze vraag wel een antwoord gaven (391 resp. 281 responden) vindt 77% (voormeting) resp 80% (effectmeting) de prijs goed, ongeveer 20% de prijs hoog en ongeveer 3% de prijs laag. Bij de controlegroep (135 resp. 37 respondenten) vindt 40% (voormeting) resp. 27% (effectmeting) de prijs hoog, 58% resp 70% de prijs goed en 2% resp. 3% de prijs laag.

Oordeel over experiment

Een groot deel van de geënquêteerde 65-plussers (88%) is positief over het experiment met 'gratis' ov. Slechts 1% geeft een negatief oordeel.

4.4 Maatschappelijke activiteiten

De deelname van de 65-plussers is op alle gevraagde activiteiten toegenomen. De grootste wijziging treedt op bij het restaurant- en bioscoop bezoek (van 38% deelname naar 49% deelname). De meest ondernomen activiteiten zijn bezoek aan vrienden of familie en winkelen. (87 resp. 88% in de effectmeting). Daarna volgt een wandeling of fietstocht.

De vraag is of er een relatie is te leggen tussen de proef met gratis openbaar vervoer en de toename van deelname aan activiteiten. Ook onder de controle groep is dezelfde tendens te zien, met uitzondering van het bezoek aan familie en vrienden. Dit betekent dat er geen relatie kan worden gelegd tussen de proef en de toegenomen deelname aan maatschappelijke activiteiten. Vermoedelijk is de invloed van het seizoen hier de belangrijkste verklarende factor voor de wijziging.

Tabel 4.7 Deelname aan activiteiten in Noord-Holland Noord

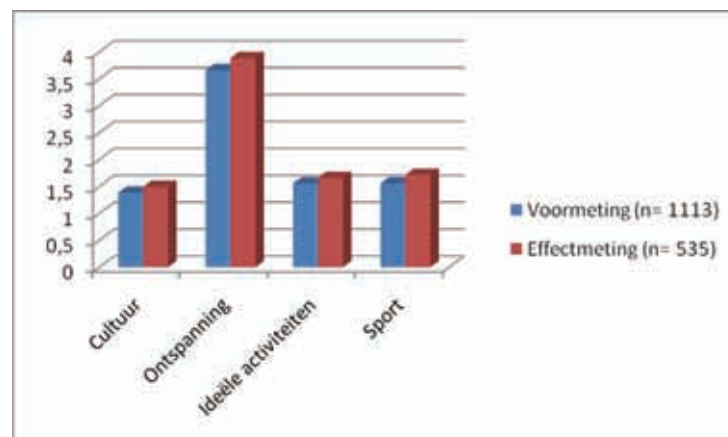
Deelname aan activiteiten in %	65-plussers			Controlegroep		
	Voormeting (n=1113)	Effectmeting (n=535)	Vershil	Voormeting (n=523)	Effectmeting (n=265)	verschil
Bezoek kerk, moskee of synagoge	29	31	+2	25	26	+1
Gesport in verenigingsverband	20	26	+6	30	34	+4
Bezoeken van andere verenigingen (bijv. zang-, muziek-, toneel- of hobbyvereniging)	22	28	+6	24	32	+8
Deelname aan andere organisaties (bijv. vakbond, ouderenbond)	12	15	+3	8	13	+5
Vrijwilligerswerk	22	28	+6	38	41	+3
Bezoek restaurant of bioscoop	38	49	+11	53	59	+6

Deelname aan activiteiten in %	65-plussers			Controlegroep		
	Voormeting (n=1113)	Effectmeting (n=535)	Vershil	Voormeting (n=523)	Effectmeting (n=265)	verschil
Bezoek museum	17	22	+5	25	29	+4
Bezoek concert of theater	17	20	+3	21	25	+4
Wandeling of fietstocht	70	76	+6	82	87	+5
Bezoek vrienden of familie	81	87	+6	11	11	-
Bezoek winkelcentrum / gewinkeld	81	88	+7	84	91	+7
Overige vrijetijdsactiviteiten buitenshuis	11	17	+6	17	25	+8

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

In de bovenstaande tabel is aangegeven of 65-plussers deelnemen aan de activiteit of niet. In onderstaande grafiek zijn de activiteiten geclusterd (in bijlage 2 is de clustering beschreven) en wordt ook rekening gehouden met de frequentie van deelname. Hierbij zien we eveneens een toename van deelname in alle categorieën activiteiten.

Figuur 5 Activiteitenindex 65-plussers Noord-Holland Noord



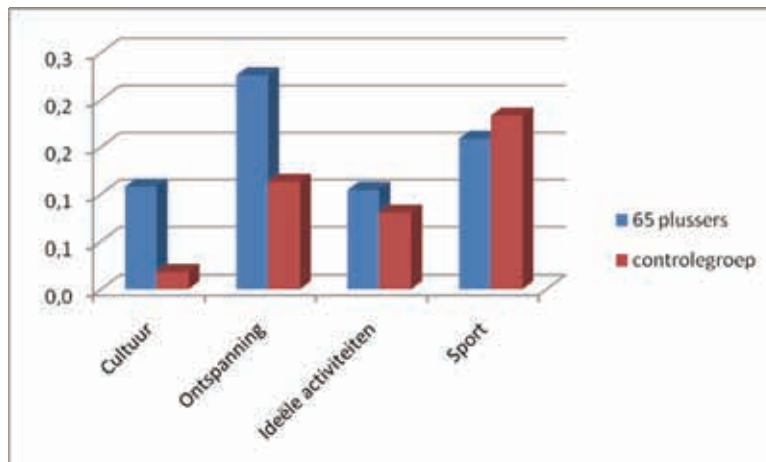
[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Ook is de activiteitenindex afgezet tegen de activiteitenindex van de controlegroep. Hier zien we dat vooral 65-plussers relatief meer deelnemen aan culturele en ontspanningsactiviteiten dan de 63- en 64-jarigen van de controlegroep. Het gaat hier om beperkte verschillen, 0,2 en minder op een schaal van 1 tot 6.

Score activiteitenindex

1. niet gedaan
2. minder dan 1 keer per twee weken
3. ongeveer 1 keer per twee weken
4. ongeveer 1 keer per week
5. 2 tot 3 keer per week
6. 4 of meer keer per week

Figuur 6 Ontwikkeling activiteitenindex 65-plussers en controlegroep in Noord-Holland Noord

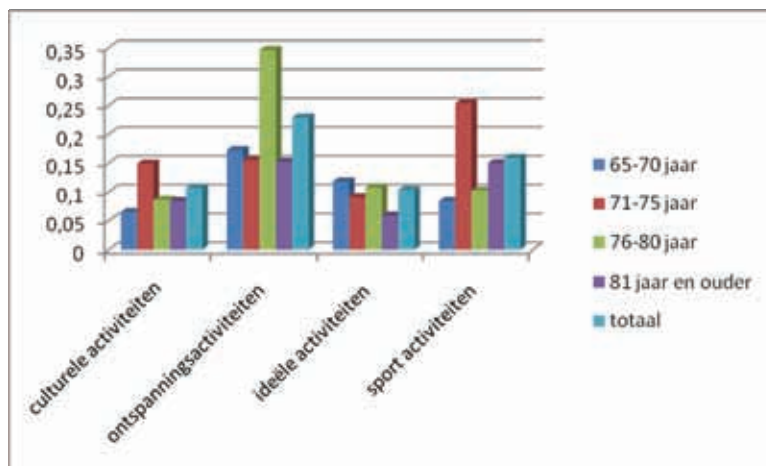


[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

In de onderstaande grafieken is gekeken of er verschillen zijn te zien indien de toename van activiteiten wordt gedifferentieerd naar leeftijd, mobiliteit, inkomen en autobezit. Hierbij is het verschil bekeken van de activiteitenindex in de voormeting en de effectmeting: index effectmeting minus index voormeting.

Onderscheiden naar leeftijdscategorie is een gedifferentieerd beeld te zien, waarbij soms de ene en dan weer de andere leeftijdsgroep zich sterker ontwikkelt. Bovendien gaat het om zeer kleine verschillen, maximaal 0,3 op een schaal van 1 tot 6.

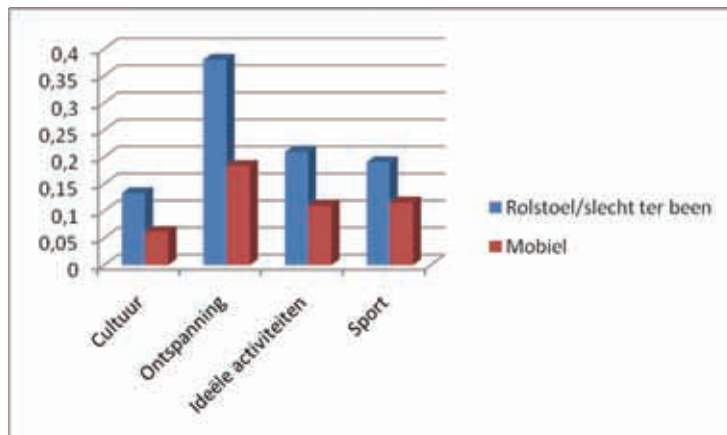
Figuur 7 Ontwikkeling activiteitenindex naar leeftijdscategorie in Noord-Holland Noord



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Ouderen die slecht ter been zijn en/of in een rolstoel zitten laten een grotere toename van activiteiten zien dan de "mobiele" ouderen.

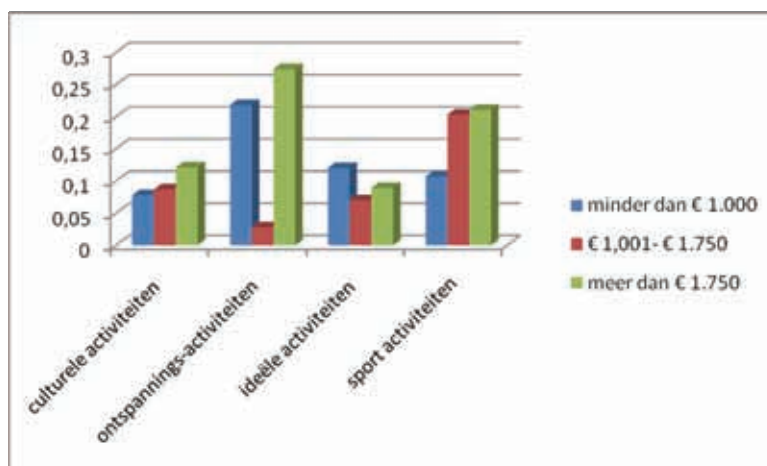
Figuur 8 Ontwikkeling activiteitenindex bij mobiel en minder mobielen in Noord-Holland Noord



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Naar inkomenscategorie is er geen duidelijk beeld in de ontwikkeling van activiteiten te zien. Het zijn vooral de groepen met een hoger inkomen die de grootste toename van activiteiten deelname laten zien. Bij de ontspanningsactiviteiten is er ook in de groep met een lager inkomen een relatief grote toename te zien. Bij de sportactiviteiten zijn het vooral de mensen met een middeninkomen die naast de hogere inkomensgroep de grootste toename laten zien.

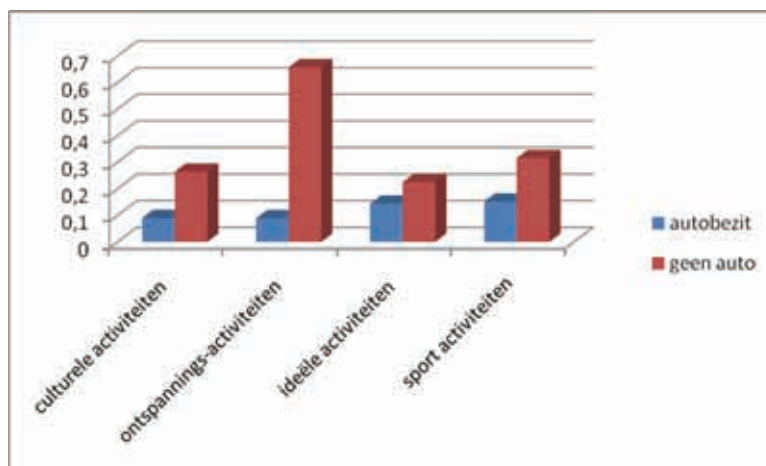
Figuur 9 Ontwikkeling activiteitenindex naar inkomenscategorie in Noord-Holland Noord



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Opvallend is ook in Noord-Holland Noord dat het vooral de niet autobezitters zijn die meer activiteiten zijn gaan ondernemen.

Figuur 10 Ontwikkeling activiteiten index naar autobezit in Noord-Holland Noord



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

4.5 Gevoel van eenzaamheid

Voorafgaand aan de proef is 80% van de 65-plussers niet eenzaam. In de effectmeting is een geringe afname van de eenzaamheid vast te stellen (van 20% naar 18%), maar eveneens een lichte verschuiving van matig eenzamen naar sterk eenzamen. In de controlegroep is eveneens een lichte afname van de eenzaamheid vast te stellen. Een relatie tussen de proef en de mate van eenzaamheid is daarom niet vast te stellen.

4.6 Effecten op de capaciteitsbehoefte bus

Op basis van het onderzoek en informatie van Connexxion lijkt de proef met gratis openbaar vervoer niet tot capaciteitsproblemen te leiden door de toename van het busgebruik door 65-plussers.

De effecten op de bezettingsgraad van de bussen is gering. Het percentage volle bussen/ritten⁵ verschilt voor de proef (0,22% op ma-vr en 0,11% in het weekend) weinig met het percentage tijdens de proef (0,26 resp. 0,17%).

Uit het onderzoek in de bus blijkt dat het aantal 65-plussers weliswaar verdubbelt, maar dat het gaat om een stijging van gemiddeld 0,9 65-plusser per rit naar 1,9 65-plussers per rit. Het gemiddelde totaal aantal reizigers is 11 in de voormeting, 10 in de tussenmeting (schoolvakanties) en 20 in de nameting. Dit is ruim onder de zitplaatscapaciteit van 45. Alleen op lijn 32 Den Helder - Julianadorp komt een enkele rit voor met meer dan 40 passagiers. In de voormeting gaat het om 1 rit en in de nameting om 2 ritten.

4.7 Effecten op het gebruik van de Regiotaxi

Uit de enquête onder de 65-plussers blijkt geen aantoonbaar effect op het gebruik van de regiotaxi. Het gebruik is van de regiotaxi is dusdanig laag

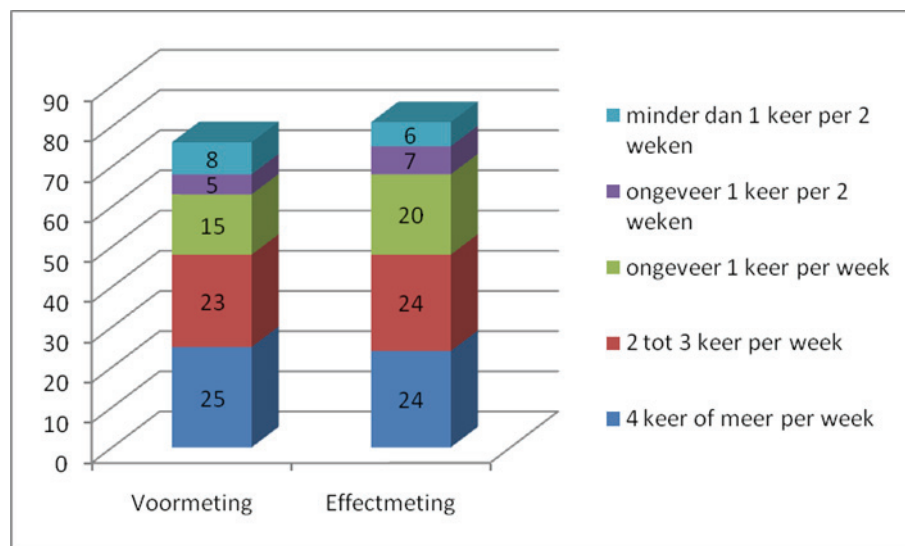
⁵ Een bus is vol als er meer dan 40 passagiers in een 45-persoonsbus zitten en meer dan 60 bij een 65-persoonsbus en meer dan 70 passagiers bij een 75-persoonsbus.

(slechts 11-14% van de geënquêteerden maakt er wel eens gebruik van), dat het aantal respondenten te klein is om betrouwbare uitspraken te doen over eventuele effecten op het gebruik. Het effect op het gebruik van de Valys is eveneens niet aantoonbaar. Hiervan maakt slechts 4% van de respondenten gebruik.

4.8 Effecten op het autogebruik van de 65-plussers.

Ongeveer 60% van de 65-plussers beschikt over een auto. 63% van de respondenten in de voormeting en 68% in de effectmeting gebruikt wekelijks een auto één of meerdere malen (als bestuurder of meerrijder). Ook bij de controlegroep is een stijging van het wekelijkse autogebruik te zien (van 80% naar 85%).

Figuur 11 Autogebruik door 65-plussers in Noord-Holland Noord



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Wanneer we kijken naar het busgebruik van de autobezitters, zien we dat meer autobezitters de bus (wel eens) zijn gaan gebruiken (de groep niet-gebruikers is kleiner geworden). Voor het experiment gebruikte 13% (wel eens) de bus, tijdens het experiment is dit 30%. Onder de groep niet-autobezitters is het busgebruik hoger en ook iets sterker gestegen (van 35% voor de proef naar 51% na de proef).

4.9 Effecten op het fietsgebruik van de 65-plussers

Aangezien de enquête in Noord-Holland Noord al was afgerond op het moment dat is besloten om meer vragen rondom de effecten op het fietsgebruik te stellen, is hier in de enquête alleen gevraagd of men vaker de fiets gaat gebruiken nu de proef is afgelopen.

Bijna 40% van de respondenten blijkt niet te fietsen. Van de 65-plussers die wel fietsen, zegt 12% dat ze vaker zullen fietsen nu de proef met gratis openbaar vervoer is afgelopen. Zes procent zegt minder vaak te fietsen.

4.10 Groepsgesprek⁶

In de regio Noord-Holland Noord zijn twee groepsgesprekken gehouden. Beide vonden plaats in Heerhugowaard op 17 oktober 2007, toen de proef al was beëindigd.

Het sociale leven

Ondanks de hoge leeftijd (66 tot en met 81) hebben bijna alle deelnemers een vrij actief sociaal leven. Men heeft bezigheden als accordeon, trompet spelen, 'koersballen' (een soort jeu de poule), zingen in een koor, biljarten, houtbewerking, klussen, kaarten maken, familie (kinderen, kleinkinderen) bezoeken, zwemmen, fietsen, wandelen, lezen, naar de film, volkstuin, bridgen, schilderen, kleren maken en vrijwilligerswerk. Voor deze activiteiten komt men vaak de deur uit.

Slechts enkele ouderen zijn wat meer aan huis gebonden doordat zij weinig of geen hobby's hebben, minder mobiel zijn (rollator) en/of minder sociale contacten hebben.

"...In Heerhugowaard, waar ik woon, is al het openbaar vervoer weggehaald; als het slecht weer is kan ik niet fietsen dus dan moet ik maar weer met de auto..."

"...Je kunt niet met de bus naar het station..."

"...Gelukkig heb ik een auto..."

"...Er is geen rekening gehouden met het feit dat heel veel mensen uit Noord niet meer in het centrum kunnen komen, mensen die slecht ter been zijn..."

"...Heerlijk, ik heb een paar fietstassen gekocht, dus nu doe ik er boodschappen mee..."

"...Ideaal, die vrije reizen..."

"...Voor stadsbezoek (Jaarbeurs, winkelen); dan heb je geen parkeerprobleem en -kosten..."

Het vervoer

De auto

De deelnemers aan de gesprekken maken gebruik van verschillende transportmiddelen. Het gebruik van de auto lijkt voor velen een noodzakelijk kwaad: men gebruikt de eigen auto of laat zich rijden omdat er geen andere manier is ergens te komen. Het openbaar vervoer in de regio laat volgens de deelnemers zeer te wensen over en wordt volgens de meesten alleen maar slechter.

Redenen om gebruik te maken van de auto zijn volgens de ouderen in Noord-Holland Noord:

- snelheid,
- direct op de plaats van bestemming (van deur tot deur),
- niet hoeven wachten,
- makkelijk als je veel bagage hebt of boodschappen.

Daarnaast wordt hun keuze voor de auto echter vaak bepaald door het feit dat er volgens de deelnemers geen openbaar vervoer (bus) beschikbaar is om op de plaats van bestemming te komen. De auto is dan het enige alternatief.

Fietsen en lopen

De meeste deelnemers aan de groepsgesprekken in Noord-Holland zijn nog zo gezond dat ze kleine afstanden lopend of met de fiets afleggen. Zo gaat men lopend of op de fiets boodschappen doen. Daarnaast ziet men lopen en fietsen als ontspanning en een goede manier om er even uit te komen.

De trein

Veel ouderen maken gebruik van de trein. Men kiest voor de trein als men een stad wil bezoeken, naar familie ver weg gaat en voor de langere afstanden. Zeker van de vrije-reisdag wordt door alle ouderen met een

⁶ De groepsgesprekken zijn gehouden door Arachnea, de teksten zijn hier volledig overgenomen uit het rapport 'Evaluatie gratis busvervoer voor 65-plussers' van november 2007.

seniorenabonnement goed gebruik gemaakt. Men vindt het over het algemeen prettig om met de trein te reizen. Commentaar op het reizen met de trein is er echter ook. Zo vinden sommigen de kaartautomaten gebruikersonvriendelijk, vindt men het vervelend als het druk is in de trein en vindt men de trein lastig voor mensen met een rollator.

"...Ik nam altijd een uur extra speling en dan kwamen ze nog te laat..."

"...Een verschrikking, komt uren te laat en heeft ons ook wel eens gewoon laten staan..."

"...We gaan op tijd klaar staan en dan gaat de rollator

De OV-taxi

Van de OV-taxi maken de meeste ouderen in Noord-Holland Noord geen of zo weinig mogelijk gebruik omdat dat slecht te plannen is: de OV-taxi komt volgens hen namelijk nooit op de afgesproken tijd; volgens sommigen komt deze taxi soms zelfs helemaal niet opdagen.

Er zijn twee respondenten die wel regelmatig gebruik maken van de OV-taxi en daar zeer positief over zijn. Een mevrouw laat zich halen en brengen naar haar dochter en een meneer laat zich samen met zijn invalide vrouw vervoeren omdat andere vervoersmiddelen niet in aanmerking komen.

De lange wachttijden zijn vooral vervelend als men aan een tijd gebonden is, zoals bij het bezoek aan een ziekenhuis. Ook het laten ophalen uit het ziekenhuis door een OV-taxi vindt men vervelend omdat het daar niet prettig wachten is - dit in tegenstelling tot het wachten op de taxi bij je dochter thuis. Daarnaast blijkt er ook veel onbekendheid te zijn ten aanzien van het gebruik van de OV-taxi. Men weet niet hoe men aan een pasje kan komen en hoe laag de kosten zijn.

Zodra beide knelpunten (wachttijden en onbekendheid) zijn weggenomen, zullen de ouderen in Noord-Holland Noord mogelijk meer gebruik gaan maken van de OV-taxi. Men ziet namelijk wel de voordelen:

- vervoer van deur tot deur,
- minder omslachtig en sneller dan de bus,
- goedkoper dan de auto.

De bus

De bus vindt men over het algemeen een prettig vervoersmiddel, maar zoals al eerder opgemerkt zijn er in de regio te weinig lijnen waardoor veel plaatsen niet met de bus bereikbaar zijn of te weinig haltes waardoor men (te) ver moet lopen van huis naar de bus of van de bus naar de bestemming.

De bus gebruikt men voor de kleinere afstanden (in vergelijking met de trein) en voor bestemmingen waar geen trein komt. Doordat er volgens de deelnemers in Noord-Holland Noord relatief weinig bussen rijden is dat echter niet altijd mogelijk of heel omslachtig.

De kosten van het busvervoer vinden de mensen in beide groepen heel redelijk. Allen maken gebruik van de 'roze' strippenkaart die volgens hen ongeveer € 4,50 kost. De verkrijgbaarheid van de strippenkaart is volgens iedereen goed.

"...Als er een bus was zou ik hem nemen, het is plezierig en je kunt onbezorgd zitten..."

"...Ik vind het gezellig, zo door die dorpen heen met de bus..."...De bus is te omslachtig om bij mijn kinderen (in Midden-Beemster en De Rijk) te komen..."

"...Ik ga met de auto naar m'n dochter en stap daar op de bus want anders is het echt te ver. Ze hebben alle bushaltes gewoon weggehaald, zonder bericht..."

"...Ik heb me er verder niet in verdiept omdat er bij mij geen bus rijdt..."

De proef

Op het moment van het onderzoek (na afloop van de proef) was iedereen op de hoogte van het experiment met het gratis busvervoer voor 65-plussers. Tijdens de proefperiode was echter slechts een deel van de respondenten niet, pas heel laat of maar gedeeltelijk op de hoogte van de proef.

"...Een vriendin van mij ging naar Almere, gewoon voor de gezelligheid een uurtje in de bus..."

"...Ik ben met de bus naar Hoorn gegaan, normaal doe ik dat niet met de bus..."

"...Ideaal om 's zomers naar het strand te gaan; hoef je

Dit werd voor een deel veroorzaakt door het feit dat men relatief weinig gebruik maakt van de bus omdat er volgens de deelnemers in de regio weinig gepast busvervoer is en men daardoor niet geïnteresseerd is in gratis busvervoer.

Slechts enkele respondenten waren vanaf het begin van de proef op de hoogte. Zij hadden de informatie vernomen via de krant en/of de televisie en vonden deze voldoende. Enkele dames hoorden ervan toen ze in de bus stapten en waren toen blij verrast. De wijze waarop het gratis busvervoer in de bus was geregeld (identiteitsbewijs tonen) vond iedereen prettig. Het principe van gratis busvervoer voor 65-plussers wordt door alle respondenten positief beoordeeld. Voor sommige ouderen heeft het gratis busvervoer ervoor gezorgd dat zij vaker de bus namen. Dit meergebruik betrof vooral extra ritten voor reizen die men normaal niet (met de bus) gemaakt zou hebben.

Degenen die tijdens de proef meer gebruik hebben gemaakt van de bus, zeggen dat ze dit na afloop van de proef niet meer deden. De meeste van hen zeggen wel weer meer van de bus gebruik te gaan maken als het weer gratis wordt. Volgens deze respondenten geldt dat niet alleen voor henzelf maar ook voor andere ouderen in de regio.

Voor een van de veertien respondenten met wie we spraken, lijkt de proef zeker z'n doel te hebben bereikt. Deze mevrouw gaf aan normaal gesproken het huis niet of nauwelijks uit te komen, maar als de bus gratis wordt toch vaker de bus te nemen en dus vaker het huis uit te gaan. Het gratis busvervoer lijkt vooral van belang voor ouderen met weinig geld (alleen AOW). Voor de meeste mensen uit Noord-Holland Noord die wij in dit onderzoek gesproken hebben, zijn de huidige kosten niet echt een probleem.

Sommige ouderen zien als voordeel van gratis busvervoer ook het milieu. Men is van mening, dat het goed is voor het milieu als meer mensen met de bus gaan (in plaats van met de auto). Ondanks dat vrijwel iedereen van mening is dat gratis busvervoer voor ouderen een goed idee is, stelt men wel als voorwaarde dat dit alleen het gewenste effect (mobiliteit van ouderen) heeft als er ook meer buslijnen komen. Met het huidige net zijn er in Noord-Holland Noord te weinig mogelijkheden voor ouderen om zich per bus te verplaatsen. Tot slot werd opgemerkt dat er soms een behoorlijke drempel is om met de bus te gaan reizen als je dat niet gewend bent. De onzekerheid over de trajecten en vertrektijden en dergelijke staat deelname aan de proef dan in de weg. Deze drempel lijkt soms hoger dan de financiële drempel. De proef zou dan ook over een lange periode gehouden moeten worden, inclusief uitgebreide voorlichting.

"...Het belangrijkste voordeel is dat we ergens komen. Het hoeft niet gratis, misschien 50% korting..."

Files

De respondenten konden, desgevraagd, niet direct zeggen dat er tijdens de proef minder files waren. Dit had volgens hen ook te maken met het feit dat het tijdens een groot deel van de proefperiode zomervakantie was en het dus daardoor al minder druk was op de weg.

4.11 conclusies

Sociaal-maatschappelijke winst

Het boeken van sociaal-maatschappelijke winst door het aanbieden van gratis OV wordt dus vastgesteld op basis van drie indicatoren:

- het daadwerkelijke ov-gebruik,
- het gevoel van eenzaamheid en
- de mate waarin maatschappelijke activiteiten worden ontplooid.

Ov-gebruik

Het gebruik van het openbaar vervoer is door het experiment duidelijk gestegen. Dit blijkt zowel uit het onderzoek in de bus als uit de telefonische enquête. Het gemiddelde aantal 65-plussers per rit stijgt van 0,9 in de voormeting naar 2,0 in de tussenmeting, een verdubbeling. Bijna alle 65-plussers (96%) in de bus rijden tijdens de proef met een gratis vervoerbewijs. Onder de geïnterviewde 65-plussers stijgt het gebruik van 22% ouderen die (wel eens) met de bus reizen naar bijna 37%. Bijzonder fors is ook de toename van de groep die 2-3 keer per week of vaker met de bus reist van 7% naar 15%. Het gebruik van de bus blijft ook na de proef op bijna het peil van tijdens de proef: gemiddeld 1,9 65-plusser per rit. De reden hiervoor is niet bekend.

Het gevoel van eenzaamheid

Tijdens de proef is de eenzaamheid onder de 65-plussers in lichte mate afgenomen. In de controlegroep is dezelfde afname te zien. De afname van de eenzaamheid kan daarom niet worden toegeschreven aan het experiment. Bovendien moet in acht worden genomen dat het maar om een beperkte afname gaat.

Deelname aan maatschappelijke activiteiten

De deelname aan maatschappelijke activiteiten door 65-plussers is gedurende de proef toegenomen. Ook deze toename doet zich ook voor onder de controlegroep. Op basis van deze cijfers kan niet worden geconcludeerd dat de toename van activiteiten wordt veroorzaakt door het gratis openbaar vervoer.

Effecten op capaciteitsbehoefte

De aanname klopt dat er geen extra capaciteit ingezet hoeft te worden ten gevolge van de proef met het gratis busvervoer voor ouderen. Het aantal extra oudere reizigers valt in het niet bij andere ontwikkelingen in het reizigersvervoer. Ook de gemiddelde toename met 1,1 passagier per rit is aanzienlijk minder dan de capaciteit in de bussen tijdens de uren dat ouderen daar gratis gebruik van kunnen maken. Slechts in een enkel geval wordt lijken er enkele bussen aan de grenzen van hun capaciteit te zitten.

Effecten op het gebruik van de Regiotaxi

Op basis van de proef en de onderzoeken kan geen effect op het gebruik van de Regiotaxi worden vastgesteld. Het aantal gebruikers van deze systemen in de onderzoeksgroep dat daaruit geen conclusies kunnen worden getrokken. Uit de groepsgesprekken blijkt bovendien dat ouderen in Noord-Holland Noord het Regiotaxi niet als een alternatief voor de auto of de bus zien, vanwege de lange wachttijden en onzekerheid.

Effecten op het autogebruik van 65-plussers

Het experiment met gratis openbaar vervoer heeft niet geleid te een vermindering van het autogebruik. Er is sprake van een toename van het gebruik, die zich echter in gelijke mate voordoet onder de controlegroep. De conclusie kan dus worden getrokken dat de proef vooral leidt tot een toename van de mobiliteit.

Effecten op het fietsgebruik van 65-plussers

De effecten op het fietsgebruik zijn in Noord-Holland Noord maar in beperkte mate onderzocht. Zestig procent van de respondenten fietst. Op basis van de verwachting van de respondenten, lijkt er een zekere afname van het fietsgebruik te hebben plaatsgevonden door de proef met het gratis openbaar vervoer.

5 Parkstad Limburg

5.1 Beschrijving experiment

Vanaf 1 juni tot en met 31 december is het busvervoer in Parkstad Limburg (excl. Simpelveld en Voerendaal, incl. Nuth) op maandag tot en met vrijdag vanaf 9.00 uur tot 16.00 uur en na 18.00 uur en op zaterdag en zondag de gehele dag gratis voor 65-plussers die in een van de deelnemende gemeenten wonen. Daarnaast is vanaf 1 *juli* tot 31 december de Regiotaxi voor wmo-geïndiceerde 65-plussers op dezelfde tijden gratis.

Iedere inwoner van een van de deelnemende gemeenten die op 1 juni 2007 65 jaar of ouder is heeft eind mei een speciaal abonnement thuisgestuurd gekregen (ca. 44.000 personen). Mensen die tussen 1 juni en 31 december 65 worden krijgen enige dagen voor hun verjaardag hun abonnement thuisgestuurd. Het gratis vervoer geldt op de trajecten *binnen* de gemeentegrenzen van de deelnemende gemeenten samen. Voor ritten die gaan tot buiten de gemeentegrenzen van Parkstad dient vanaf de instaphalte betaald te worden. Het experiment wordt uitgevoerd door Parkstad Limburg en Veolia.

Om bekendheid te geven aan het experiment zijn de volgende activiteiten ondernomen:

- Brief naar alle 65-plussers, incl. het abonnement
- Informatie op websites deelnemende gemeenten
- Flyer met spelregels
- Diverse persberichten
- Diverse journalistieke artikelen in regionale en lokale kranten
- Startbijeenkomst met portefeuillehouders
- Journalistieke items op TV Limburg en L1

5.2 Achtergrondkenmerken deelnemers

De verdeling over leeftijdsklassen van de respondenten klopt niet helemaal met de totale populatie: in de steekproef is sprake van een lichte oververtegenwoordiging van de klassen 65-70 en 76-80, terwijl er juist een ondervertegenwoordiging is van mensen die 81 jaar of ouder zijn.

Van de respondenten was 70% vrouw en 30% man. Ook hier is sprake van een afwijking: van de totale populatie is 58% vrouw.

Tabel 5.1 Leeftijdsopbouw respondenten in Parkstad Limburg

Leeftijd	Parkstad Limburg		Voormeting		Effectmeting	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
tussen 65 en 70 jaar	13.640	31%	390	35%	238	39%
tussen 71 en 75 jaar	9.680	22%	255	23%	144	23%
tussen 76 en 80 jaar	7.920	18%	263	23%	154	25%
81 jaar of ouder	12.760	29%	214	19%	79	13%
Totaal	44.000	100%	1122	100%	615	100%

(bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting)

De meeste 65-plussers (84%) wonen zelfstandig in een gewone woning, 13 % zelfstandig in ouderen woning en 3% in een verzorgingshuis. De helft van de

respondenten woont alleen. 99% heeft de Nederlandse nationaliteit en 95% is in Nederland geboren. Van de overigen is de helft in Indonesië (inclusief Molukken) geboren en de andere helft in een ander West-Europees land. Een derde van de respondenten in de voormeting en een kwart in de effectmeting is slecht ter been of zit in een rolstoel.

Van de geënquêteerden heeft 39% respectievelijk 35% geen opleiding of alleen basisonderwijs, 35% LBO of MULO, 12% resp. 14% MBO of hoger algemeen onderwijs (bv HBS, MMS, gymnasium) en ruim 10% HBO of Universitair onderwijs.

Ook in Parkstad Limburg is de non respons bij de vraag over het inkomen vrij hoog: 35% tijdens de voormeting en ruim 27% tijdens de effectmeting. Ook in Limburg neemt het inkomen af naarmate men ouder wordt: 11% van de respondenten jonger dan 71 heeft een netto maandinkomen van minder dan 1.000, bij de 80-plussers is dit 17%. In de jongste groep heeft 29% een netto maandinkomen van meer dan 1.750, bij de 80-plussers is dit 11%.

Tabel 5.2 Inkomensverdeling respondenten in Parkstad Limburg

Netto maandinkomen	Voormeting		Effectmeting	
	Aantal	%	Aantal	%
< € 1000	186	17%	88	14%
€1001-1750	349	31%	243	40%
> € 1750	191	17%	119	19%
geen antwoord	396	35%	165	27%
	1122	100%	615	100%

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Als alleen wordt gekeken naar degenen die de vraag wel hebben beantwoord, heeft ruim de helft van de respondenten een inkomen van € 1.000-€ 1.750, 20% heeft een inkomen lager dan € 1.000 en een kwart heeft een inkomen van meer dan € 1.750.

5.3 OV-gebruik

Onderzoek in de bus

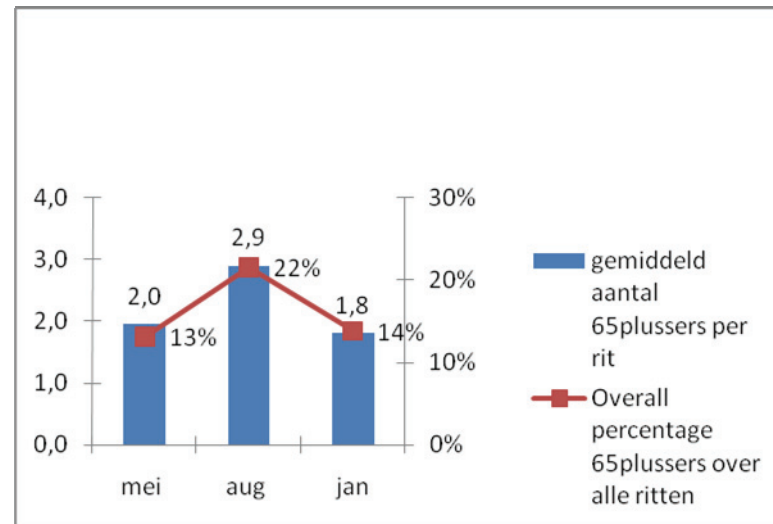
Uit het onderzoek in de bus blijkt dat voorafgaand aan het experiment 13% van de reizigers 65-plusser is. Dit stijgt tijdens het experiment naar 22% en zakt vervolgens na afloop van het experiment terug naar 14%. Hoewel de relatieve stijging groot is, gaat het om absolute aantallen om een stijging van gemiddeld 2 naar 2,9 passagiers per rit en in de nameting om gemiddeld 1,8 reiziger per rit.

De terugval van het gebruik na afloop van de proef is opmerkelijk. In het gebied zijn voorafgaande aan de proef en tijdens de proefperiode diverse wijzigingen in het busnet doorgevoerd die invloed hebben gehad op het OV gebruik op bepaalde in het onderzoek betrokken lijnen. Ook waren er tijdens de voormeting zeer voordelige Eurokaartjes en Met-Elkaartjes geldig, die tijdens de nameting waren vervangen door duurdere kaartjes.

Het gebruik van de bus is in de middag in alle gevallen iets hoger dan in de ochtend. In de voormeting is het aantal 65-plussers door de week iets hoger dan in het weekend (2,1 resp. 1,6), in de tussenmeting is het aantal 65

plussers in het weekend iets hoger (3,5 tegen over 2,7) en in de effectmeting zijn de aantallen in weekend en week gelijk (1,8 reiziger per rit).

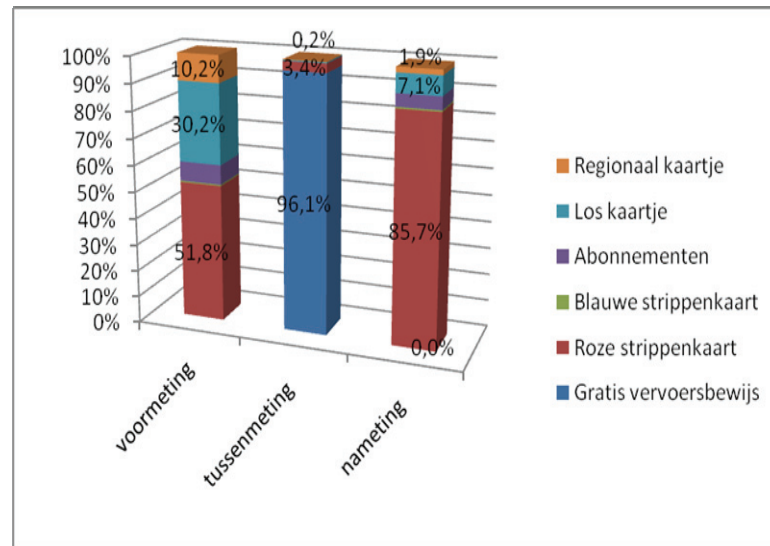
Figuur 12 Aantal 65-plussers per bus in Parkstad Limburg



[bron: onderzoek in de bus, voor-, tijdens- en nameting]

Voor het experiment reisde ruim 50% van de ouderen in Parkstad Limburg op een roze strippenkaart en 40% op een los kaartje, gedeeltelijk (10%) op het regionale eurokaartje. In het aandeel losse kaartjes zijn ook begrepen een aantal van de speciale tarieven die in de eerste helft van 2007 geldig waren. Tijdens de proef reizen vrijwel alle ouderen met het gratis abonnement (96%). Ruim 3% van de 65-plussers reist met een roze strippenkaart. Dit is relatief laag, gezien het feit dat alleen inwoners van de participerende gemeenten een gratis abonnement hebben gekregen en dat het abonnement niet geldig is voor ritten die tot buiten de gemeentegrenzen van Parkstad Limburg gaan. Het gebruik van de roze strippenkaart is na de proef fors toegenomen ten opzichte van de situatie voor de proef en het gebruik van losse (reguliere + speciale) kaartjes is fors afgenomen.

Figuur 13 Gebruikte kaartsoort door 65-plussers in Parkstad Limburg voor, tijdens en na de proef



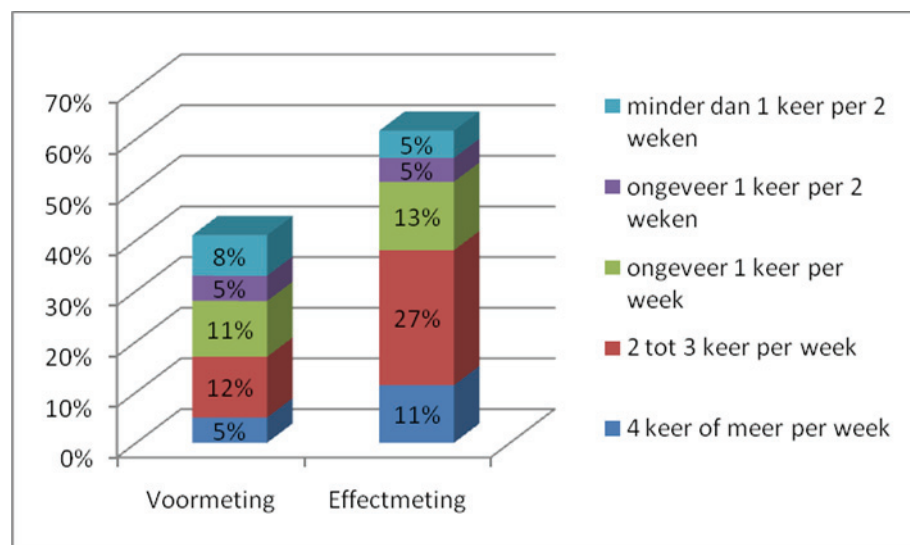
[bron: onderzoek in de bus, voor-, tijdens- en nameting]

Van de 65-plussers in de bus zegt ruim een kwart dat ze de reis per bus niet zouden hebben gemaakt, als het niet gratis was geweest.

Enquête

Ook uit de enquête blijkt een toename van het busgebruik. In de voormeting gebruikt nog geen 40% van de 65 plussers (af en toe) de bus, in de effectmeting is dit gestegen naar bijna 60%. Vooral de groep die zegt wekelijks 2-3 keer of vaker met de bus te reizen is fors toegenomen, van 17% naar 38%. In de controlegroep is eveneens een toename van het busgebruik te constateren (van 33% naar 38%) maar deze is minder groot dan onder de 65-plussers.

Figuur 14 Busgebruik door 65-plussers in Parkstad Limburg voor en tijdens de proef in %



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

De toename van het busgebruik is onder alle leeftijdscategoriën in bijna gelijke mate vast te stellen.

Tabel 5.3 Busgebruik per leeftijdscategorie in Parkstad Limburg

Busgebruik per Leeftijdscategorie in %	Voormeting wel gebruik	Effectmeting wel gebruik	Vershil
65-70 jaar	40	66	+26
71-80 jaar	42	61	+ 19
81 jaar en ouder	35	51	+ 16

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Ook onderverdeeld naar inkomenscategoriën doet de groei zich in alle categoriën voor. De groei is het grootste in de laagste en de hoogste inkomensgroepen, 28 procentpunten.

Tabel 5.4 Busgebruik per inkomenscategoriën in Parkstad Limburg

Busgebruik per inkomensklasse in %	Voormeting wel gebruik	Effectmeting wel gebruik	Vershil
minder dan € 1.000	42	70	+ 28
€ 1001 - € 1.750	44	62	+ 18
meer dan € 1.750	34	62	+ 28

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

De mate van busgebruik verschilt niet sterk tussen de ouderen die zich niet eenzaam voelen en degenen die zich wel eenzaam voelen. De toename van het busgebruik is onder beide groepen nagenoeg gelijk.

Tabel 5.5 Busgebruik naar mate van eenzaamheid in Parkstad Limburg

Busgebruik naar mate eenzaamheid in %	Voormeting wel gebruik	Effectmeting wel gebruik	Vershil
niet eenzaam (n=489)	41	62	+ 21
Eenzaam (n=126)	37	60	+ 23

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Het gebruik van de bus verschilt wel tussen de mensen die aangeven slecht te been te zijn en/of in een rolstoel zitten en degenen die dat niet zijn. De "mobiele" 65-plussers maken zowel tijdens de voormeting als tijdens de effectmeting aanzienlijk meer gebruik van de bus dan minder mobiele. De toename van het busgebruik is onder beide groepen nagenoeg gelijk.

Tabel 5.6 Busgebruik naar mobiliteit in Parkstad Limburg

Busgebruik naar mobiliteit in %	Voormeting wel gebruik	Effectmeting wel gebruik	Vershil
Slecht ter been	31	51	+ 20
Niet slecht ter been	44	65	+ 21

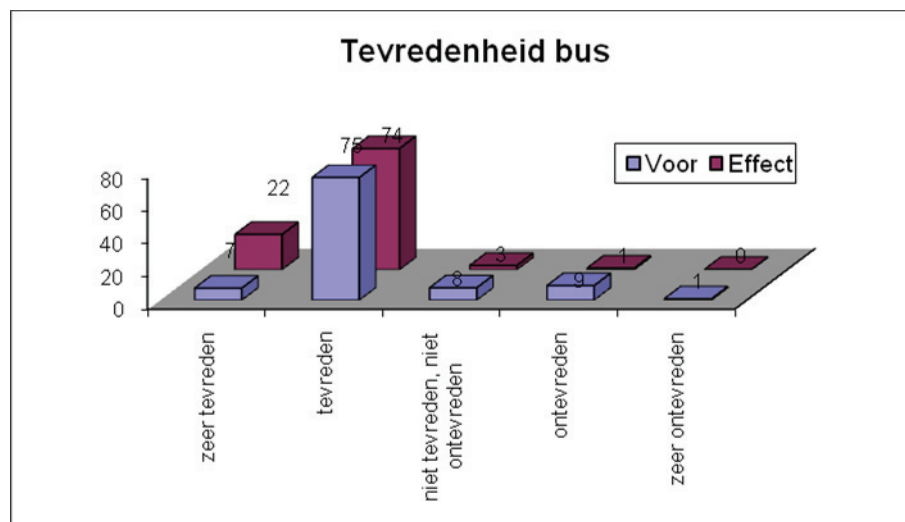
[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Bijna de helft van de respondenten geeft aan dat zijn vaker met de bus hebben gereisd dan voorheen. Ongeveer 10% heeft ook op werkdagen voor 9 uur 's ochtends gereisd. Dit aantal is voor, tijdens en na de proef nagenoeg gelijk. Het gebruik van de bus tijdens de avonduren is toegenomen van 14% voor de proef tot 19% tijdens de proef. Bij de controlegroep is dit nagenoeg gelijk gebleven.

De respondenten maken iets vaker gebruik van de trein of het openbaar vervoer elders in Nederland dan voor de proef, van 23% naar 27%. Deze groei is aanmerkelijk lager dan bij de controlegroep waar een groei van 25% naar 40% wordt geconstateerd.

De tevredenheid over het busvervoer is aanzienlijk gestegen tijdens de proef, van 83% (zeer) tevreden voor de proef naar 96% (zeer) tevreden tijdens de proef. Het aandeel (zeer) ontevreden is vrijwel geheel verdwenen.

Figuur 15 Tevredenheid over bus in Parkstad Limburg voor en na de proef in %



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Oordeel prijs

Van de respondenten heeft het grootste deel (58%) geen mening over de prijs van de bus. Van de mensen die daar wel een oordeel over hebben vindt 85% de prijs goed en 13% de prijs hoog.

Oordeel proef

Bijna alle respondenten (96% in de voormeting en 92% in de effectmeting) staat positief tegen over de proef met gratis busvervoer.

5.4 Maatschappelijke activiteiten

De 65-plussers in Parkstad Limburg ondernemen een diversiteit aan activiteiten. Bezoek aan familie of vrienden en winkelen zijn de meest ondernomen activiteiten (ruim 80%), gevolgd door een wandel- of fietstocht. Met uitzondering van het museum bezoek is de deelname aan alle activiteiten toegenomen tijdens de proef. Het meest sterk geldt dit voor het bezoek aan verenigingen (van 21 naar 30% deelname) en concerten en theater (van 15 naar 24% deelname). In de controlegroep is deze tendens niet zo eenduidig zichtbaar. Daar is deelname aan sommige activiteiten juist afgenomen of stabiel gebleven. Opvallend is dat in die groep juist het bezoek aan een museum wel licht is toegenomen.

Tabel 5.7 Deelname aan activiteiten in Parkstad Limburg

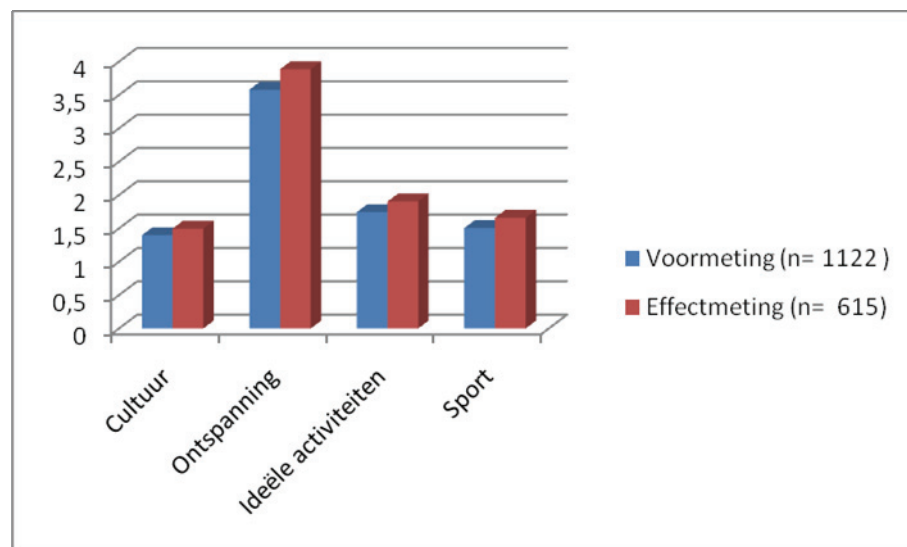
Activiteit	65-plussers			controlegroep		
	Voormeting (n=1122)	Effectmeting (n=615)	verschil	Voormeting (n=522)	Effectmeting (n=265)	verschil
Bezoek kerk, moskee of synagoge	52	59	+7	42	49	+7
Gesport in verenigingsverband	21	27	+6	32	29	- 3
Bezoeken van andere verenigingen (bijv. zang-, muziek-, toneel- of hobbyvereniging)	21	30	+9	25	33	+ 7
Deelname aan andere organisaties (bijv. vakbond, ouderenbond)	13	16	+3	10	14	+4
Vrijwilligerswerk	18	24	+6	27	31	+4
Bezoek restaurant of bioscoop	42	45	+3	55	61	+5
Bezoek museum	11	10	-1	17	15	-2
Bezoek concert of theater	15	24	+9	21	30	+9
Wandeling of fietstocht	61	66	+5	78	78	-
Bezoek vrienden of familie	83	87	+4	93	94	+1
Bezoek winkelcentrum / gewinkeld	81	89	+8	89	95	+6
Overige vrijetijdsactiviteiten buitenshuis	8	10	+2	18	16	-2

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

De ontwikkeling is ook terug te zien als we kijken naar de activiteitenindex, waarbij ook rekening wordt gehouden met de frequentie van deelname aan de

activiteiten. Hier zien we dat de deelname aan alle soorten activiteiten is toegenomen.

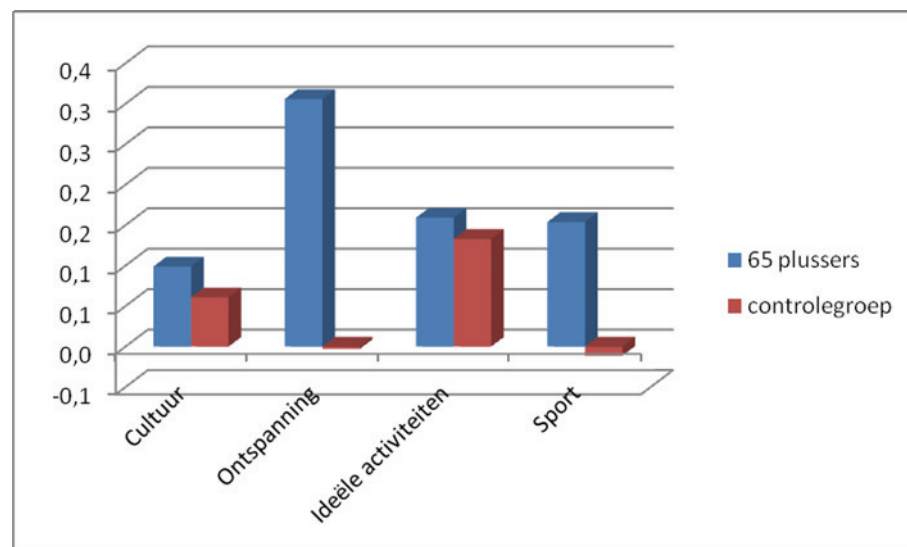
Figuur 16 Activiteitenindex 65-plussers Parkstad Limburg



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

De ontwikkeling van de activiteiten index is afgezet tegen de ontwikkeling van die index bij de controlegroep. De toename bij de 65-plussers is groter dan bij de controlegroep bij alle type activiteiten.

Figuur 17 Ontwikkeling activiteiten index bij 65 plussers en controlegroep in Parkstad Limburg

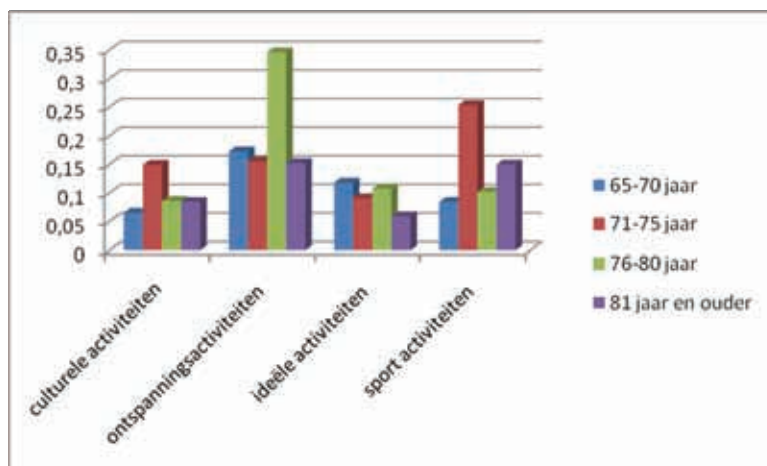


[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

In de volgende grafieken is gekeken of er verschillen zijn te zien indien de toename van activiteiten wordt gedifferentieerd naar leeftijd, mobiliteit, inkomen en autobezit.

Gedifferentieerd naar leeftijd zijn geen opvallende verschillen vast te stellen.

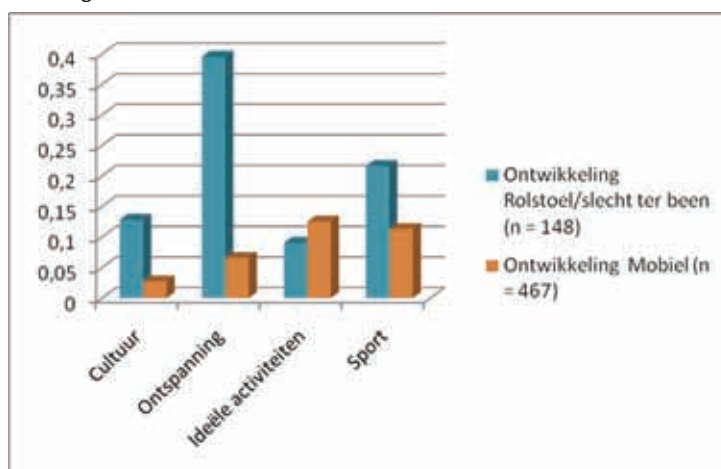
Figuur 18 Ontwikkeling activiteitenindex naar leeftijdscategorie Parkstad Limburg



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Ook in Parkstad Limburg valt op dat de toename van activiteiten bij minder mobiele 65-plussers, groter is dan bij de "mobiele" 65-plussers.

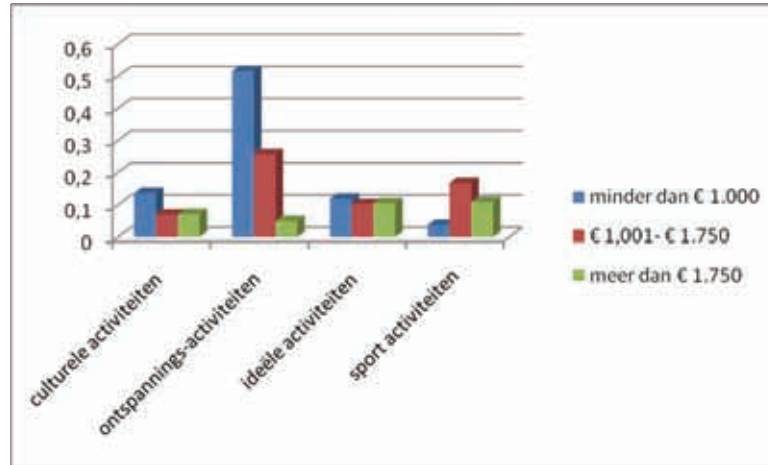
Figuur 19 Ontwikkeling activiteiten index bij mobiele en niet-mobiele in Parkstad Limburg



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Uitgesplitst naar inkomenscategorie blijkt dat de grootste toename zich heeft voorgedaan bij de ontspanningsactiviteiten van de mensen met een lager inkomen.

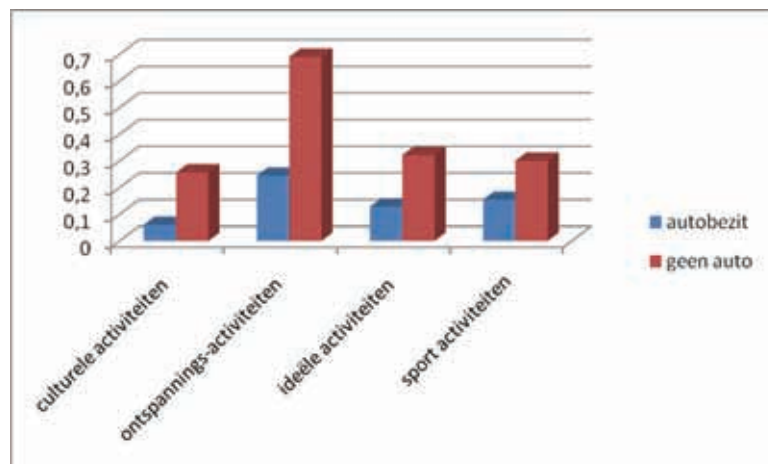
Figuur 20 Ontwikkeling activiteitenindex naar inkomenscategorie in Parkstad Limburg



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Evenals in de andere gebieden is ook in Limburg de toename van deelname aan activiteiten groter onder de niet-autobezitters. Dit geldt voor alle categorieën activiteiten.

Figuur 21 Ontwikkeling activiteitenindex naar autobezit in Parkstad Limburg

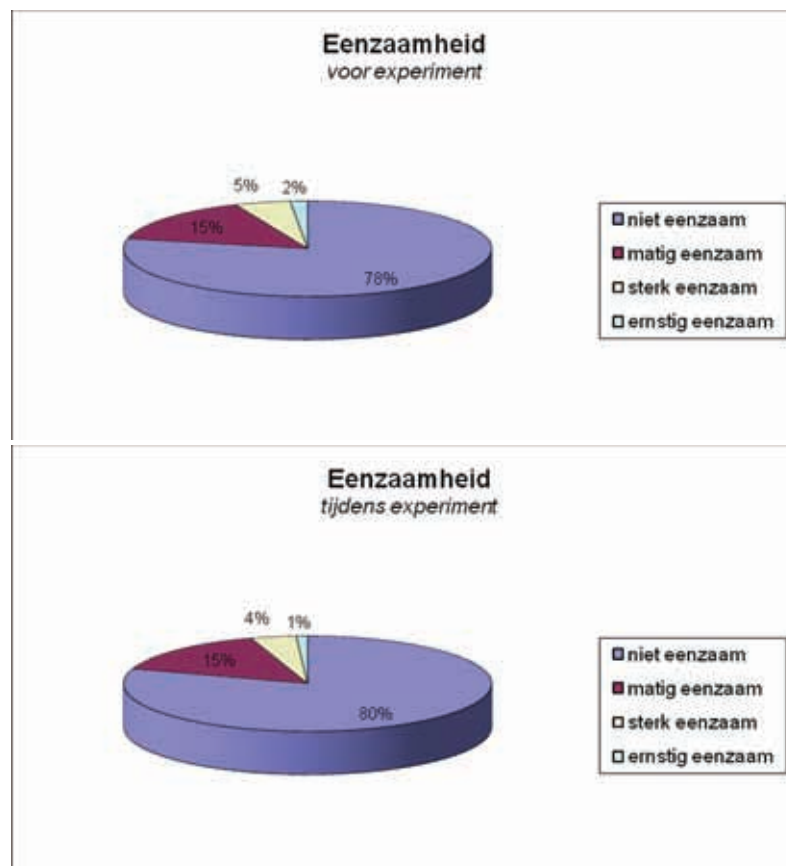


[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

5.5 Gevoel van eenzaamheid

Voorafgaand aan het experiment is een vijfde van de 65-plussers in een bepaalde mate eenzaam. Het grootste deel daarvan is matig eenzaam (15%), 5% sterk eenzaam en 2% ernstig eenzaam. Tijdens de effectmeting is het aandeel niet-eenzaame ouderen licht toegenomen (van 78% naar 80%), terwijl bij de controlegroep sprake is van een lichte afname van het aandeel niet-eenzaamen (van 87% naar 85%). Hier zou een verband tussen het experiment en de mate van eenzaamheid uit afgeleid kunnen worden. Omdat het om geringe verschuivingen gaat, is deze conclusie niet te trekken.

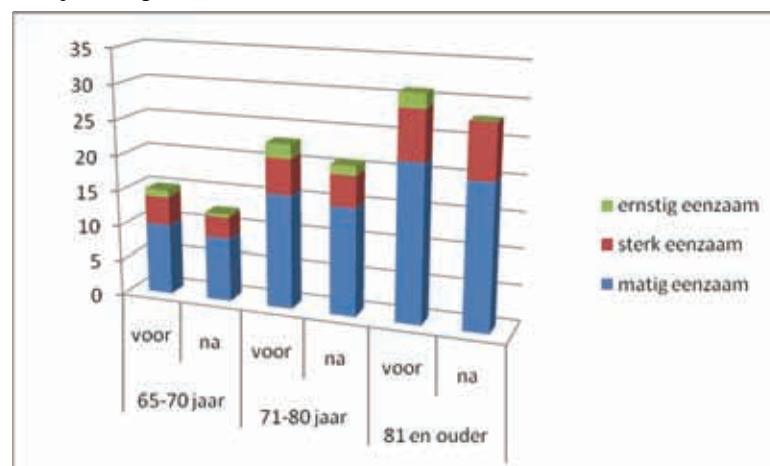
Figuur 22 Mate van eenzaamheid 65-plussers Parkstad Limburg voor en tijdens experiment in %



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Uit de enquête blijkt dat naarmate de leeftijd hoger is, 65-plussers vaker zeggen enige mate van eenzaamheid te ervaren. Terwijl de groep van 65-70 in 15% van de gevallen zegt (enige mate van) eenzaamheid te ervaren, is dat onder de 80-plussers 30%. De afname van de eenzaamheid is evenredig verdeeld over alle leeftijdscategorieën.

Figuur 23 Mate van eenzaamheid in Parkstad Limburg voor en tijdens de proef naar leeftijdscategorie



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

5.6 Effecten op capaciteitsbehoefte bus

Op basis van het onderzoek en informatie van Veolia lijkt de proef met gratis openbaar vervoer niet tot capaciteitsproblemen te leiden door de toename van het busgebruik door 65-plussers.

Uit de NVS tellingen blijken ook geen capaciteitsknelpunten die door de proef worden veroorzaakt. Andere reizigersstromen (bijvoorbeeld scholieren) zijn dominant in de tellingen.

Uit het onderzoek in de bus blijkt dat het aantal 65-plussers weliswaar fors stijgt met 50%, maar dat het gaat om een stijging van gemiddeld 2,0 65-plusser per rit naar 2,9 65-plussers per rit. Het gemiddelde totaal aantal reizigers is 15 in de voormeting en zakt vervolgens naar 13,5 in de tussenmeting en 13 in de effectmeting. Dit is ruim onder de zitplaatscapaciteit van 45. Het aantal bussen waar meer dan 40 reizigers inzitten is niet toegenomen tijdens de proef met het gratis openbaar vervoer.

5.7 Effecten op het gebruik van de Regiotaxi

Parkstad Limburg is de enige regio waar ook het wmo-vervoer gratis wordt aangeboden aan 65-plussers. Iedere wmo-geïndiceerde kan vanaf 1 juli tot en met 31 december gratis reizen met de regiotaxi binnen de grenzen van Parkstad Limburg. Op basis van de enquête onder 65-plussers komt geen sterke groei van het gebruik naar voren: voor het experiment maakte 15% van de ouderen gebruik van de regiotaxi, in de meting van december was dit 13%.

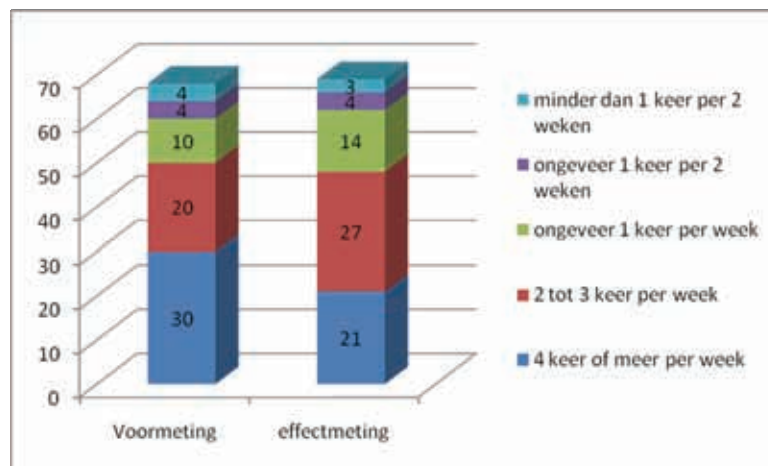
Uit de cijfers van de vervoerder komt naar voren dat het gebruik van de regiotaxi door 65-plussers tijdens de gratis periode met 3,5% is gestegen. Het totale gebruik is gedaald, dus mag worden geconcludeerd dat de proef heeft geleid tot meer gebruik.

Een eventueel effect op het gebruik van de Valys is niet vast te stellen, aangezien vrijwel geen van de respondenten gebruik maakt van Valys, noch voor noch tijdens het experiment.

5.8 Effecten op het Autogebruik van de 65-plussers

Ongeveer 60% van de 65-plussers beschikt over een auto. 60% van de respondenten in de voormeting en 62% in de effectmeting gebruikt wekelijks een auto één of meerdere malen (als bestuurder of meerrijder). Bij de controlegroep is een sterkere stijging van het wekelijkse autogebruik te zien. Het frequente van de auto, wekelijks meerdere keren, is nagenoeg onveranderd, zowel bij de 65-plussers als bij de controlegroep. Slechts een beperkt deel van de 65-plussers (25% in de voormeting en 17% in de effectmeting) maakt gebruik van de auto in de ochtendspits. Deze afname in het gebruik tijdens de ochtendspits doet zich ook bij de controlegroep voor.

Figuur 24 Autogebruik door 65-plussers in Parkstad Limburg voor en tijdens de proef



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Als wordt gekeken naar het busgebruik van de autobezitters, is te zien dat meer autobezitters de bus (wel eens) zijn gaan gebruiken (de groep niet-gebruikers is kleiner geworden). Voor het experiment gebruikte 30% (wel eens) de bus, tijdens het experiment is dit 55%. Onder de groep niet-autobezitters is het busgebruik hoger (van 53% voor de proef naar 71% tijdens de proef).

Gezien de toename van het busgebruik, terwijl het autogebruik nagenoeg gelijk is gebleven, lijkt het er op dat er sprake is van extra verplaatsingen.

5.9 Effecten op het fietsgebruik van de 65-plussers

Tijdens het onderzoek is besloten om ook te kijken naar het fietsgebruik van 65-plussers. Aan de 65-plussers is tijdens de effectmeting gevraagd:

1. hoe vaak zij in de voorafgaande maand (november) gebruik hebben gemaakt van de fiets,
2. of zij in de periode van de proef vaker gebruik gemaakt hebben van de fiets dan voorheen,
3. of zij minder vaak hebben gefietst omdat zij gebruik maakten van gratis openbaar vervoer en
4. of zij als de proef is afgelopen vaker gebruik gaan maken van de fiets dan tijdens de proefperiode.

In Parkstad Limburg maken relatief weinig ouderen gebruik van de fiets: 26%. Negen procent is een regelmatige gebruiker en maakt vier of meer keer per week gebruik van de fiets, 23% maakt wekelijks (één of meerdere keren) gebruik van de fiets. Twintig procent van de fietsers geeft aan dat ze in de periode van de proef minder vaak gebruik hebben gemaakt van de fiets dan voorheen.

5.10 Groepsgesprek⁷

Het groepsgesprek in de regio Parkstad is gehouden in Heerlen, op 14 november 2007. De proef liep op dat moment nog (tot einde van het jaar).

Het sociale leven

Ook in Parkstad Limburg hebben de deelnemers (in leeftijd variërend van 66 tot 88 jaar) aan de groepsdiscussie een actief sociaal leven. Activiteiten van deze ouderen zijn: zingen in een kerkkoor, winkelen, familiebezoek, oppassen op de kleinkinderen, computer (website bijhouden), fietsen, wandelen, lezen, beeldende kunst, tuinieren, reizen.

In tegenstelling tot de andere groepen lijkt vrijwilligerswerk hier minder populair: een deelnemer zet zich in voor de kerk en voor een huis voor verstandelijke gehandicapten (waar een van zijn kinderen woont). De anderen doen geen vrijwilligerswerk.

Het vervoer

De auto

Degenen dat gebruik maken van de auto zien als voordelen:

- van deur tot deur
- sneller dan de trein
- comfortabel
- makkelijk als je veel bagage hebt
- voor grote, zware boodschappen.

Een belangrijk nadeel van de auto is het parkeren en de kosten die daarmee gemoeid zijn.

Fietsen en lopen

Ook in Parkstad wordt door 65-plussers veel gewandeld, zowel ter ontspanning als functioneel (winkelen, boodschappen, naar het dorp/de stad).

Ook fietsen doen veel 65-plussers in Parkstad nog, vooral om te gaan winkelen in het dorp of de stad. Net als in Nijmegen geeft men aan dat het parkeren van de fiets soms problemen oplevert.

Voor sommigen is het in dit deel van het land te heuvelachtig om te fietsen.

De trein

De trein vindt men een ontspannen en comfortabele manier van vervoer. Voor de mensen die wat minder goed ter been zijn is echter het overstappen soms lastig, zeker als men ook nog enige bagage bij zich heeft. Stations zonder lift kunnen een probleem vormen.

De regiotaxi

Met de regiotaxi (of Reisnet) heeft men zelf geen of weinig ervaring. Als men ervaring heeft is dit geen positieve ervaring geweest. Ook de ervaringen die men van anderen hoort zijn meestal negatief.

"...Ik doe alles op de fiets, behalve de grote boodschappen - die doe ik met de auto..."

"...Mijn leven speelt zich vooral in het centrum van Heerlen af. Dat doe ik altijd lopend..."

"...Bij de kerk waar ik ga, was iemand om half 9 afgezet door Reisnet van Veolia terwijl de kerk om 10 uur begon..."

"...Ik zie de regiotaxi als noodzakelijk kwaad, voor als er echt niets anders is..."

"...Ik neem nooit een regiotaxi, weet niet hoe het werkt..."

"...Ik ken iemand die moest 8 euro betalen voor maar een heel klein stukje..."

⁷ De groepsgesprekken zijn gehouden door Arachnea, de teksten zijn hier volledig overgenomen uit het rapport "Evaluatie gratis busvervoer voor 65-plussers" van november 2007.

"...De bus is geweldig, prachtig. Ze hebben nu ook een lage instap..."

"...Het is gezellig in de bus..."

"...Soms maak je een praatje..."

"...Ik zou best wel eens naar de schouwburg in Heerlen willen (vanuit Landgraaf), maar dan moet je na de voorstelling terug naar het station en daar lang op de bus wachten, is niet prettig voor een vrouw alleen..."

"...Vroeger was er een bus die om de 5 minuten reed, nu is dat ineens een snelbus geworden en die stopt alleen bij de schouwburg en het station..."

"...Die zuilen met businformatie: het staat er niet allemaal op en is onduidelijk..."

"...Het zou helpen als er bijvoorbeeld staat: 'via ziekenhuis'..."

"...Ik hoor het bij het kienen. Mensen komen nu vaker..."

"...Het is vooral belangrijk voor mensen met een kleine beurs..."

"...Ik ben blij dat ik nou eens een keer de deur uit kan..."

"...Wel leuk dat gratis vervoer, maar het moet ook een beetje makkelijker worden allemaal (meer haltes met betere informatie over de dienstregeling - route en tijden)..."

Behalve het negatieve imago van de regiotaxi op basis van eigen of anderzans ervaringen, speelt ook de onbekendheid ermee een rol in het niet gebruik maken van dit transportmiddel.

De bus

Men vindt de bus over het algemeen een prettig, aangenaam vervoermiddel. In tegenstelling tot in Nijmegen is men in Parkstad Limburg erg te spreken over toegankelijkheid ervan voor mensen die slecht ter been zijn. Ook rollators en rolstoelen kunnen volgens iedereen goed mee in de nieuwe bus van Veolia.

Men gebruikt de bus:

- als het te ver is om te lopen,
- om te gaan winkelen in Heerlen.

De bereikbaarheid van de regio Parkstad Limburg met de bus is volgens de meeste deelnemers niet optimaal op dit moment.

Een van de deelnemers is het er niet mee eens. Hij is juist van mening dat het nu (sinds de komst van Veolia) veel beter is gesteld met het busvervoer dan voorheen. Hij lijkt echter alleen te staan in deze mening. De anderen zijn wat minder ervaren in het reizen met de bus en mogelijk daardoor minder op de hoogte van de mogelijkheden op dat gebied.

In Parkstad is men weinig te spreken over de informatie over de buslijnen. Ook de buschauffeurs zijn niet altijd goed op de hoogte en weinig bereid tot helpen.

De proef

Men werd in Parkstad Limburg geïnformeerd over de proef door een brief waarbij het pasje was gevoegd. In de brief stond de proef voldoende duidelijk uitgelegd. Sommigen hadden er ook in de krant over gelezen.

In tegenstelling tot in Nijmegen moesten de Limburgenaren naast het pasje ook een identiteitsbewijs laten zien om te bewijzen dat het pasje echt van hun was. Men lijkt dat geen probleem te vinden.

De meesten hebben sinds de proef vaker gebruik gemaakt van de bus, en dat bevalt uitstekend. Ook hoort men van anderen dat er meer gebruik wordt gemaakt van de bus. Men realiseert zich dat het vooral interessant is voor mensen met minder geld, voor mensen die daardoor makkelijker de deur uit komen.

Voor anderen blijft er toch een drempel. Om meer ouderen in de bus te krijgen is meer nodig. Daarbij is ook een rol voor de chauffeur weggelegd.

Men is er minder over te spreken is dat er tussen 16 en 18 uur wel gewoon betaald moet worden. Men heeft de indruk dat sommige bussen inderdaad rond 16 uur tamelijk vol zitten omdat dan de scholen uitgaan. Maar na 17 uur zijn de bussen over het algemeen weer rustig.

Het vervolg

Als de proef stopt, ziet men het busgebruik zeker dalen. Men vindt de bus best duur, zeker voor regionale ritten.

5.11 conclusies

Sociaal-maatschappelijke winst

Het boeken van sociaal-maatschappelijke winst door het aanbieden van gratis OV wordt vastgesteld op basis van drie indicatoren:

- het daadwerkelijke ov-gebruik,
- het gevoel van eenzaamheid en
- de mate waarin maatschappelijke activiteiten worden ontplooid.

Het daadwerkelijke ov-gebruik

Het gebruik van het openbaar vervoer is door het experiment duidelijk gestegen. Dit blijkt zowel uit het onderzoek in de bus als uit de telefonische enquête. Het gemiddelde aantal 65-plussers per rit stijgt van 2,0 in de voormeting naar 2,9 in de tussenmeting, een stijging van bijna 50%. Bijna alle 65-plussers (96%) rijden tijdens de proef met een gratis vervoerbewijs. Onder de geïnterviewde 65-plussers stijgt het gebruik van 40% ouderen die (wel eens) met de bus reizen naar naar bijna 60%. Bijzonder fors is ook de toename van de groep die meer dan 2 keer per week met de bus reist van 17% naar 38%. Het gebruik zakt na afloop van de proef weer terug naar gemiddeld 1,9 65-plusser per rit. Meestal leidt de kennismaking met het openbaar vervoer tot een verlaging van de drempel tot gebruik, een hogere waardering en blijvend hoger gebruik dan voorafgaand aan het gratis vervoer. In Parkstad Limburg zijn echter in 2007 ook andere tarievenacties gevoerd en wijzigingen in het lijnennet doorgevoerd, die mede van invloed zijn op de gebruikscijfers.

Het gevoel van eenzaamheid

Tijdens de proef is de eenzaamheid in lichte mate afgenomen onder de 65 plussers terwijl die onder de controle groep licht is toegenomen. Hoewel dit er op kan wijzen dat het gratis busvervoer de vereenzaming vermindert, is terughoudendheid met de conclusie op zijn plaats. Er is sprake van een vergelijking van mei met november en het gaat om slechts lichte verschuivingen. De afname van de eenzaamheid doet zich in alle leeftijdscategorieën nagenoeg gelijk voor.

Deelname aan maatschappelijke activiteiten

Ook de deelname aan maatschappelijke activiteiten door 65-plussers is gedurende de proef toegenomen. Deze toename doet zich niet voor onder de controlegroep, in een enkel geval is daar juist sprake van een afname. Het lijkt er daarom op dat er een zekere relatie is tussen het experiment en de toegenomen deelname aan activiteiten. Aangezien het slechts om een geringe verschuiving gaat, is terughoudendheid hierbij op zijn plaats.

Effecten op de capaciteitsbehoefte bus

Uit de vervoerstellingen van Veolia is geen duidelijke toename van het gebruik te zien die kan worden toegeschreven aan de proef met het gratis openbaar vervoer. Ook tijdens de proef is het aandeel van 65-plussers slechts een klein deel van het totale aantal reizigers, zelfs wanneer alleen naar de daluren wordt gekeken. Ook uit de tellingen in de bus blijkt dat de bezetting van de bussen ruim onder de beschikbare capaciteit blijft.

De aanname dat de er geen extra capaciteit hoeft te worden ingezet is correct.

Effecten op het gebruik van de Regiotaxi

De vraag die beantwoord moet worden is of het invoeren van 'gratis' OV voor 65-plussers leidt tot verschuivingen in het gebruik van de collectieve systemen van sociaal-recreatief vervoer (bijv. Regiotaxi of Vervoer op Maat) naar openbaar vervoer voor die doelgroep.

Uit de enquête is niet gebleken dat het gratis busvervoer van invloed is op het gebruik van de Regiotaxi en het vervoer op maat. Slechts een zeer klein deel van de respondenten maakte gebruik van deze vervoervormen.

In Parkstad Limburg was ook de Regiotaxi gratis van 1 juli t/m 31 december voor de doelgroep. Hier is het gebruik door 65-plussers van de Regiotaxi tijdens de gratis uren gestegen, terwijl er in zijn totaliteit sprake is van een daling van het gebruik.

Effecten op het autogebruik van 65-plussers

Uit het onderzoek is gebleken dat ouderen vooral minder vaak met de auto zijn gaan reizen. Het frequente autogebruik onder ouderen is afgenomen van 30% frequent reizende ouderen naar 21%. Er is daarnaast sprake van een geringe stijging van het autogebruik, die echter vermoedelijk moet worden toegeschreven aan het seizoen (mei tegenover november). Een iets sterkere stijging van het autogebruik is bij de controlegroep te zien. Het busgebruik onder de autobezitters is toegenomen tijdens de proef.

Effecten op het fietsgebruik van 65-plussers

Slechts een derde van de 65 plussers gebruikt de fiets. Van deze groep geeft twintig procent aan dat ze de fiets minder hebben gebruikt tijdens de proef met gratis busvervoer. De conclusie is dus dat gratis openbaar vervoer leidt tot een afname van het fietsgebruik.

6 Nijmegen

6.1 Beschrijving experiment

Van 1 juni tot en met 31 december 2007 was het busvervoer in Nijmegen op maandag tot en met vrijdag vanaf 9.00 uur en op zaterdag en zondag de gehele dag gratis voor 65-plussers die in de gemeente Nijmegen wonen (m.u.v. Vierdaagseweek). Het betreft de lijnen 1 t/m 10 van begin- tot eindpunt en de lijnen 25, 31-33 tot aan de gemeentegrens. Iedere inwoner van Nijmegen die 65 jaar of ouder is of dit in 2007 nog wordt (ca. 21.000 personen) heeft eind mei een speciaal abonnement thuisgestuurd gekregen. Het experiment wordt uitgevoerd door de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN), de gemeente Nijmegen en Novio. De gemeente Nijmegen heeft in samenwerking met het KAN en Novio besloten om het experiment in 2008 voort te zetten.

Om bekendheid te geven aan het experiment zijn de volgende activiteiten ondernomen:

- Brief naar alle 65-plussers, incl. het abonnement
- Informatie op gemeentelijke website
- Startbijeenkomst, waarbij een groep bewoners van Woonzorgcentrum Sonnehaert samen met de wethouder met de bus naar het centrum van Nijmegen reisden en daar in de Blokker getrakteerd werden op koffie met gebak
- Artikel in gemeentepagina in de Brug (huis-aan-huis blad), tweemaal
- Diverse journalistieke artikelen in lokale en regionale kranten (waaronder 8 artikelen in dagblad De Gelderlander)
- Journalistiek item op Omroep Gelderland, tweemaal
- Item op Hart van Nederland (SBS6)

6.2 Achtergrondkenmerken deelnemers

De leeftijdsverhoudingen in de steekproef komen ruwweg overeen met de verhoudingen in de totale doelgroep.

Tabel 6.1 Leeftijdsopbouw respondenten in Nijmegen

Leeftijd	Nijmegen totaal		Voormeting		Effectmeting	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
tussen 65 en 70 jaar	7350	34%	336	30%	204	33%
tussen 71 en 75 jaar	5040	24%	305	27%	181	29%
tussen 76 en 80 jaar	3990	19%	245	22%	124	20%
81 jaar of ouder	4620	22%	236	21%	106	17%
Totaal	21000	100%	1122	100%	615	100%

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

In de voormeting was 65% vrouw, in de effectmeting was dit 61%. Het laatste aantal stemt meer overeen met de verhoudingen in de totale doelgroep: van alle 65-plussers in Nijmegen is drievijfde vrouw

Het overgrote deel van de 65-plussers woont zelfstandig. Circa 85% in een gewone woning en 12% in een ouderenwoning. 55% van de ouderen woont alleen. Ruim 98% van de respondenten heeft de Nederlandse nationaliteit en 94% is ook in Nederland geboren. 3% is in Indonesië (inclusief Molukken) geboren.

Van de respondenten zit ongeveer een kwart in een rolstoel en/of is slecht ter been.

Van de geënquêteerden in de voormeting respectievelijk de effectmeting heeft 26% respectievelijk 21% geen opleiding of alleen basisonderwijs, circa 40% LBO of MULO, 17% MBO of hoger algemeen onderwijs (bv HBS, MMS, gymnasium) en 18% (voormeting) respectievelijk 21% (effectmeting) HBO of Universitair onderwijs.

Bijna een derde van de respondenten in de voormeting en 20% in de effectmeting wilde de vraag over het netto inkomen niet beantwoorden. Van de mensen die de vraag wel wilden beantwoorden had bijna een kwart een inkomen van minder dan 1.000, 46% een inkomen tussen de 1.000 en 1750 en ruim 30% een inkomen van meer dan 1.750. Het inkomen neemt af naarmate men lager wordt. In de groep van 65-70 geeft 17% van de respondenten aan dat ze een inkomen van 1.000 of minder hebben, bij de 80-plussers is dat 24%. 29% van de 65-70'ers heeft een inkomen van meer dan 1.750, bij de 80-plussers is dit 12%.

Tabel 6.2 Inkomensverdeling respondenten in Nijmegen

Netto maandinkomen	Voormeting		Effectmeting	
	Aantal	%	Aantal	%
< € 1000	184	17%	106	17%
€1001-1750	344	31%	214	35%
> € 1750	226	20%	148	24%
geen antwoord	352	32%	142	23%
	1106	100%	610	100%

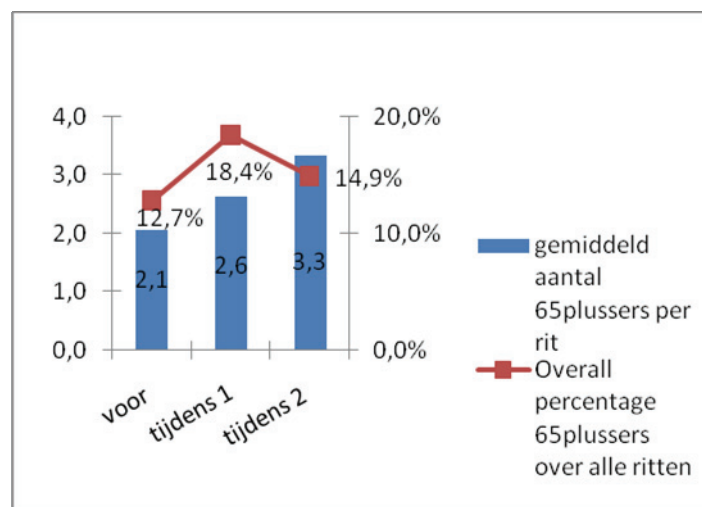
[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

6.3 OV gebruik

Onderzoek in de bus

Uit het onderzoek in de bus komt naar voren dat het aantal 65-plussers per busrit stijgt van gemiddeld 2 naar 3,4. Het totale aantal reizigers is door de schoolvakanties in augustus lager. Hierdoor is het aandeel 65-plussers in die maand hoger dan in januari. Aangezien de proef met gratis busvervoer in Nijmegen is voortgezet, is er geen sprake van een nameting, waarin het blijvende effect zou kunnen worden gemeten. Nu is vast te stellen dat de groei van de eerste effectmeting verder doorzet.

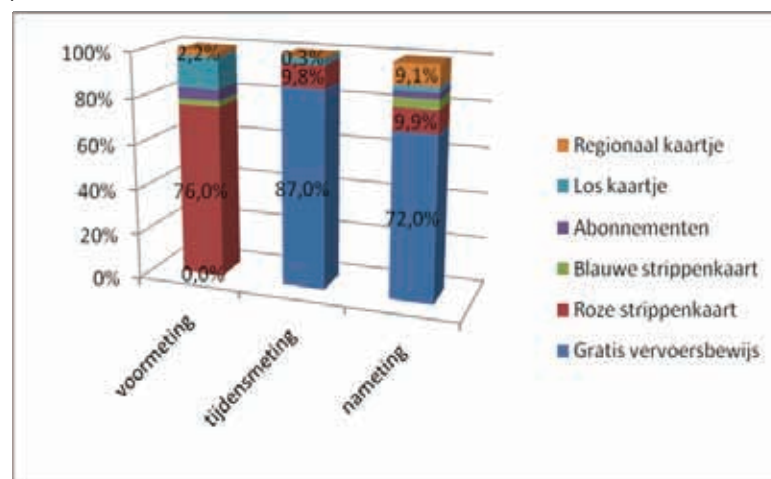
Figuur 25 Aandeel 65-plussers in bus in Nijmegen (absoluut en in procenten)



[bron: onderzoek in de bus, voor-, tijdens- en januarimeting]

In de voormeting reist 76% van de 65-plussers op de roze strippenkaart. In de augustusmeting reist 87% op een gratis vervoerbewijs en nog bijna 10% op een roze strippenkaart. Dit heeft te maken met het feit dat alleen inwoners van de gemeente Nijmegen een abonnement hebben gekregen en er uiteraard ook inwoners van andere plaatsen in de Nijmeegse bus zitten. In de januari meting is het aandeel gratis vervoerbewijzen gezakt naar 72%. Hierbij valt vooral het grotere aandeel regiokaartjes op. De reden hiervoor is niet duidelijk, aangezien deze kaartjes al langere tijd bestaan.

Figuur 26 Gebruikte kaartsoort in Nijmegen door 65-plussers voor en tijdens de proef



[bron: onderzoek in de bus, voor-, tijdens- en januarimeting]

Van de geïnterviewde 65-plussers geeft 85% in augustus en 60% in januari aan dat ze de reis per bus ook zouden hebben gemaakt als deze niet gratis was. 14% respectievelijk 25% van de geïnterviewden geeft aan dat ze anders niet zouden hebben gereisd met de bus. De overigen weten niet of ze de reis anders ook zouden hebben gemaakt.

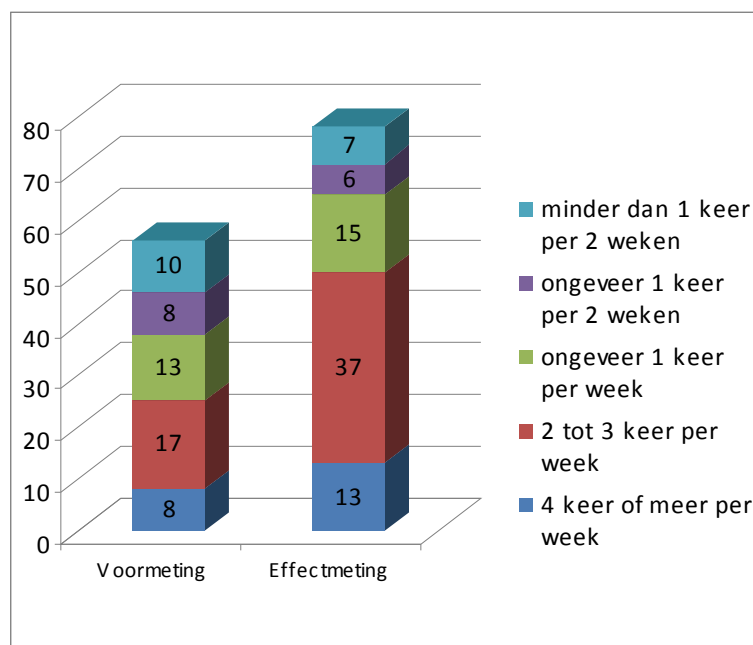
Het is niet duidelijk waarom het aantal extra reizigers (65-plussers die aangeven dat ze niet zouden hebben gereisd met de bus als het niet gratis is) zo sterk is toegenomen in januari.

Naar dagtype blijken de Nijmeegse 65-plussers redelijk gelijkmatig over de dag te reizen. Voorafgaand aan de proef en in augustus reidsen zij iets vaker door de week (gemiddeld 1,9 resp. 2,5 reizigers per bus) dan in het weekend (gemiddeld 2,6 resp. 3 reizigers per bus). In de januarimeting is dit met 3,3 resp. 3,4 nagenoeg gelijk.

Telefonische enquête

Uit de telefonische enquête blijkt dat het ov-gebruik in Nijmegen al vrij hoog lag: de meerderheid van de 65-plussers (56%) gebruikte voorafgaand aan de proef (wel eens) de bus. Tijdens de proef neemt het gebruik aanzienlijk toe tot 78% in november. Ook is er een forse toename te zien van het regelmatige gebruik van de bus, van 25% in de voormeting naar 50% in de effectmeting. In de controlegroep is weliswaar ook sprake van een stijging van het gebruik (van 50% naar 56%), maar deze is aanzienlijk minder groot dan de stijging onder de 65-plussers.

Figuur 27 Busgebruik in Nijmegen onder 65-plussers in procenten



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

De toename is onder alle leeftijdsklassen te zien. De groei is het grootst in de groep van 65-70 jarigen, maar ook onder de beide andere groepen is een toename te zien van bijna 20 procentpunten.

Tabel 6.3 Busgebruik per leeftijdscategorie in Nijmegen

Busgebruik per Leeftijdscategorie in %	Voor wel gebruik	Effect wel gebruik	Vershil
65-70 jaar	56	82	+26
71-80 jaar	60	79	+19

81 jaar en ouder	45	63	+18
------------------	----	----	-----

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Ook naar inkomensklasse is een toename van het gebruik te zien in alle inkomensklassen. Het gebruik in de lagere inkomensgroep en de middengroep is nagenoeg gelijk aan elkaar, het gebruik in de hogere inkomensgroep is aanzienlijk lager dan in de beide andere groepen.

Tabel 6.4 Busgebruik per inkomensklasse in Nijmegen

Busgebruik per inkomensklasse in %	Voormeting wel gebruik	Effectmeting wel gebruik	Vershil
minder dan € 1.000	58	79	+21
€ 1.000 - € 1.750	61	81	+20
meer dan € 1.750	47	70	+23

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Ook indien gekeken wordt naar de mate van eenzaamheid is in beide groepen een toename van het busgebruik te zien na invoering van het gratis openbaar vervoer.

Tabel 6.5 Busgebruik naar mate van eenzaamheid in Nijmegen

Busgebruik naar mate eenzaamheid in %	Voormeting wel gebruik	Effectmeting wel gebruik	Vershil
niet eenzaam	56	79	+23
eenzaam	53	73	+20

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Tenslotte is nog gekeken naar de relatie tussen mobiliteit en busgebruik. Niet verrassend is dat mensen die slecht ter been zijn en/of in een rolstoel zitten, aanzienlijk minder gebruik maken van de bus dan mensen die dat niet zijn. In beide groepen is echter een forse toename van het gebruik te zien.

Tabel 6.6 Busgebruik naar mobiliteit in Nijmegen

Busgebruik naar mobiliteit in %	Voormeting wel gebruik	Effectmeting wel gebruik	Vershil
Slecht ter been	38	66	+28
Niet slecht ter been	62	81	+19

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

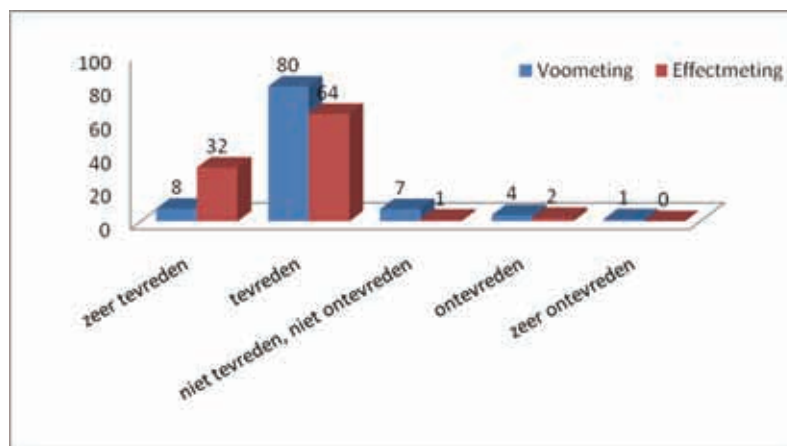
Ruim de helft van de mensen (52%) zegt dit vaker te gaan doen door het gratis openbaar vervoer. 4% zegt minder vaak met de bus te reizen dan voor de proef.

In de effectmeting maakt bijna een derde van de respondenten (32%) ook gebruik van de trein of het openbaar vervoer elders in het land. Dit is nagenoeg gelijk aan het aandeel in de voormeting (31%).

Tevredenheid

De tevredenheid over de bus in Nijmegen is gestegen van 88% (zeer) tevreden naar 97%. Vooral het aandeel zeer tevreden reizigers is gestegen: van 8% naar 32%.

Figuur 28 Tevredenheid over bus onder 65-plussers in Nijmegen in procenten



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Oordeel proef

Het overgrote deel van de 65-plussers (94%) staat (zeer) positief tegenover de proef met gratis busvervoer.

6.4 Maatschappelijke activiteiten

De respondenten is gevraagd naar hun deelname aan een diversiteit van activiteiten. Bezoek aan vrienden of familie en winkelbezoek scoorden het hoogst 85 resp. 83% in de voormeting en 88% in de effectmeting. Er wordt ook veel gewandeld of gefietst. De overige activiteiten scoren aanzienlijk lager. Over de hele linie bezien is er sprake van een toename van de deelname aan activiteiten ten opzichte van de voormeting. Uitzondering hierop is museumbezoek, waar sprake is van een lichte daling.

De vraag is of er een relatie is tussen de proef met gratis openbaar vervoer en de toegenomen deelname aan maatschappelijke activiteit. Bij de meeste activiteiten is de toename ook bij de controlegroep van 63- en 64-jarigen te zien. Uitzonderingen hierop vormen het restaurant- en bioscoopbezoek, het maken van een fietstocht en de overige vrije tijdsactiviteiten, waar bij de controlegroep juist een daling te zien is van deelname en bij de 65-plussers een stijging.

Tabel 6.7 Deelname aan activiteiten in Nijmegen

Deelname aan activiteiten in %	65-plussers			Controlegroep		
	Voormeting (n=1122)	Effectmeting (n=615)	verschil	Voormeting (n=524)	Effectmeting (n=263)	verschil
Bezoek kerk, moskee of synagoge	39	41	2	24	29	5
Gesport in verenigingsverband	25	31	6	33	38	5

Deelname aan activiteiten in %	65-plussers			Controlegroep		
	Voormeting (n=1122)	Effectmeting (n=615)	verschil	Voormeting (n=524)	Effectmeting (n=263)	verschil
Bezoeken van andere verenigingen (bijv. zang-, muziek-, toneel- of hobbyvereniging)	21	29	8	23	32	9
Deelname aan andere organisaties (bijv. vakbond, ouderenbond)	12	14	2	7	10	3
Vrijwilligerswerk	21	29	8	27	35	8
Bezoek restaurant of bioscoop	46	52	6	66	57	-9
Bezoek museum	20	18	-2	32	21	-11
Bezoek concert of theater	16	20	4	23	26	3
Wandeling of fietstocht	64	69	5	86	81	-5
Bezoek vrienden of familie	85	88	3	93	96	3
Bezoek winkelcentrum / gewinkeld	83	88	5	93	94	1
Overige vrijetijdsactiviteiten buitenshuis	14	17	3	26	16	-10

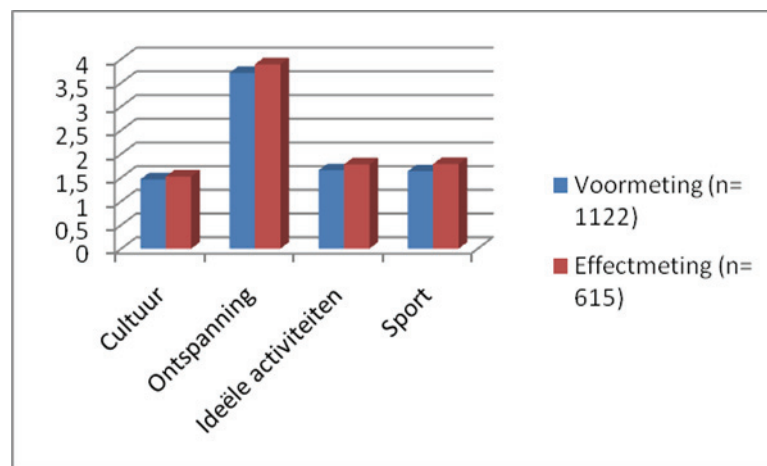
[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

De deelname aan maatschappelijke activiteiten is ook te vertalen in een activiteitenindex, waarbij ook rekening wordt gehouden met de frequentie van deelname. Hierbij zien we dat de toename zich ook vertaalt in de iets hogere activiteitenindex.

Score activiteitenindex

1. niet gedaan
2. minder dan 1 keer per twee weken
3. ongeveer 1 keer per twee weken
4. ongeveer 1 keer per week
5. 2 tot 3 keer per week
6. 4 of meer keer per week

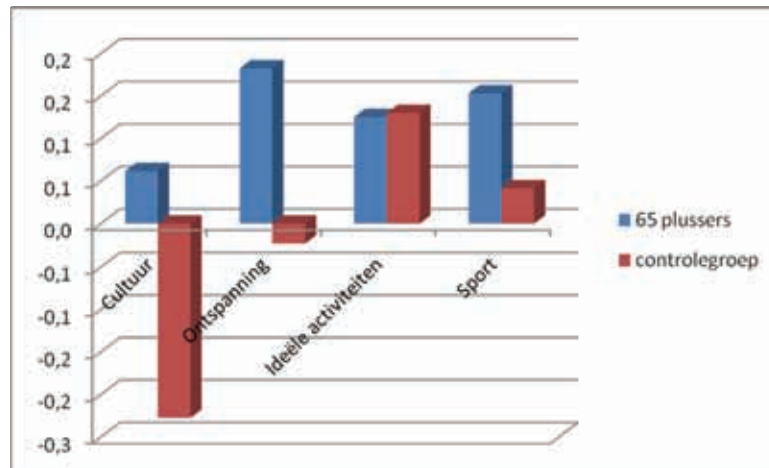
Figuur 29 Activiteitenindex 65-plussers Nijmegen



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

De toename van deze index is vergeleken met de ontwikkeling (toename of afname) van de index in de controlegroep. De 65 plussers zijn meer activiteiten gaan ondernemen dan de mensen in de controlegroep, bij alle soorten activiteiten, met uitzondering van de ideële activiteiten.

Figuur 30 Ontwikkeling activiteitenindex van 65-plussers en controlegroep in Nijmegen

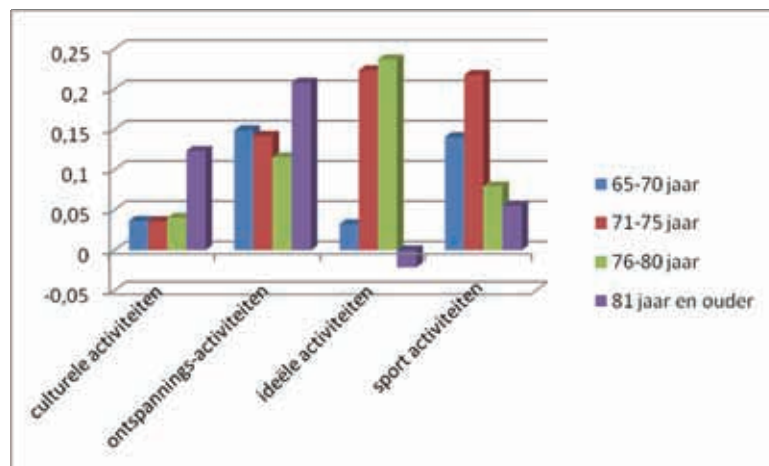


[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Met de activiteiten index is daarnaast nog gevarieerd naar zaken als leeftijd, inkomen, mobiliteit en autobezit.

Gedifferentieerd naar leeftijdscategorie is een wisselend beeld te zien. Het gaat daarbij bovendien om zeer kleine verschillen tussen de groepen.

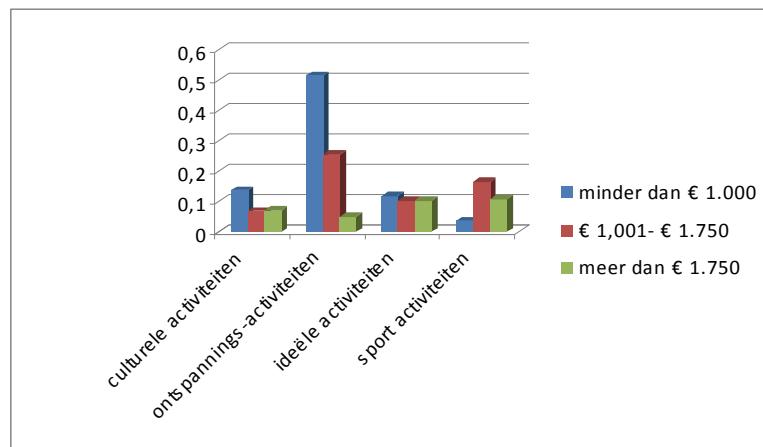
Figuur 31 Ontwikkeling activiteitenindex naar leeftijdscategorie Nijmegen



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Gedifferentieerd naar inkomenscategorïeën doet toename zich vooral voor bij de lagere inkomensgroep en middengroep en veel minder bij de ouderen met een hoger inkomen.

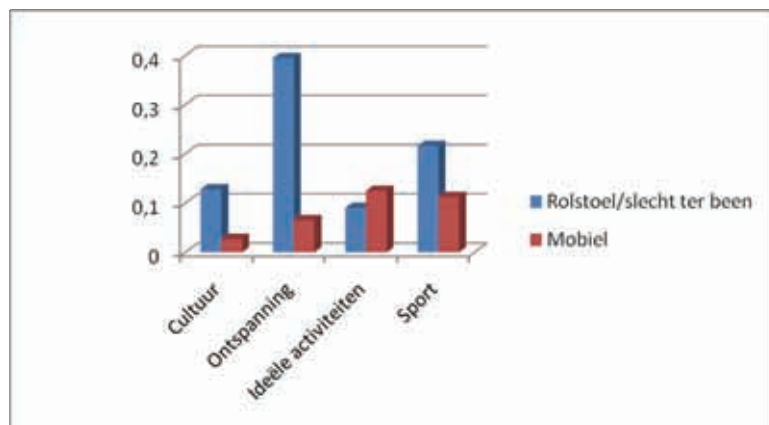
Figuur 32 Ontwikkeling activiteitenindex naar inkomenscategorie in Nijmegen



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

De ontwikkeling van de index verdeeld naar mensen die slecht ter been zijn en/of in een rolstoel zitten en mensen die mobiel zijn, laat zien dat de deelname aan ontspanningsactiviteiten bij de minder mobiele 65-plussers sterker is toegenomen dan bij de mobiele 65-plussers.

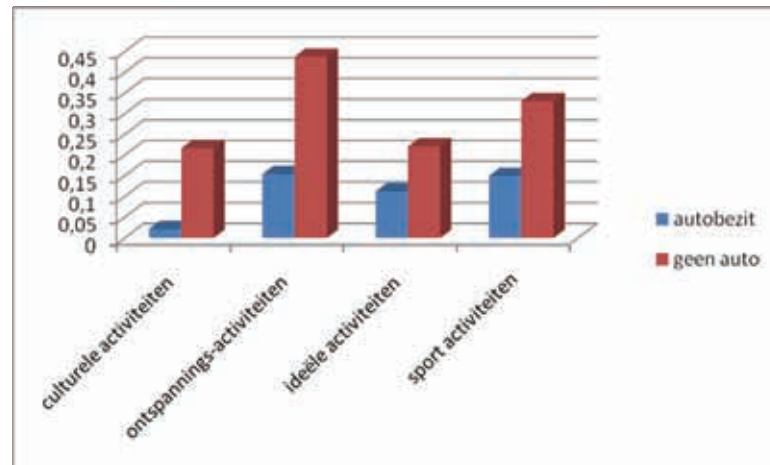
Figuur 33 Ontwikkeling activiteiten index niet-mobiele en mobiele 65-plussers in Nijmegen



(bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting)

Als een onderverdeling wordt gemaakt naar autobezit en geen autobezit is opvallend dat de grotere deelname aan activiteiten zich vooral onder de niet-autobezitters voordoet. Dit kan op een relatie wijzen met het gratis busvervoer.

Figuur 34 Ontwikkeling activiteitenindex naar autobezit in Nijmegen

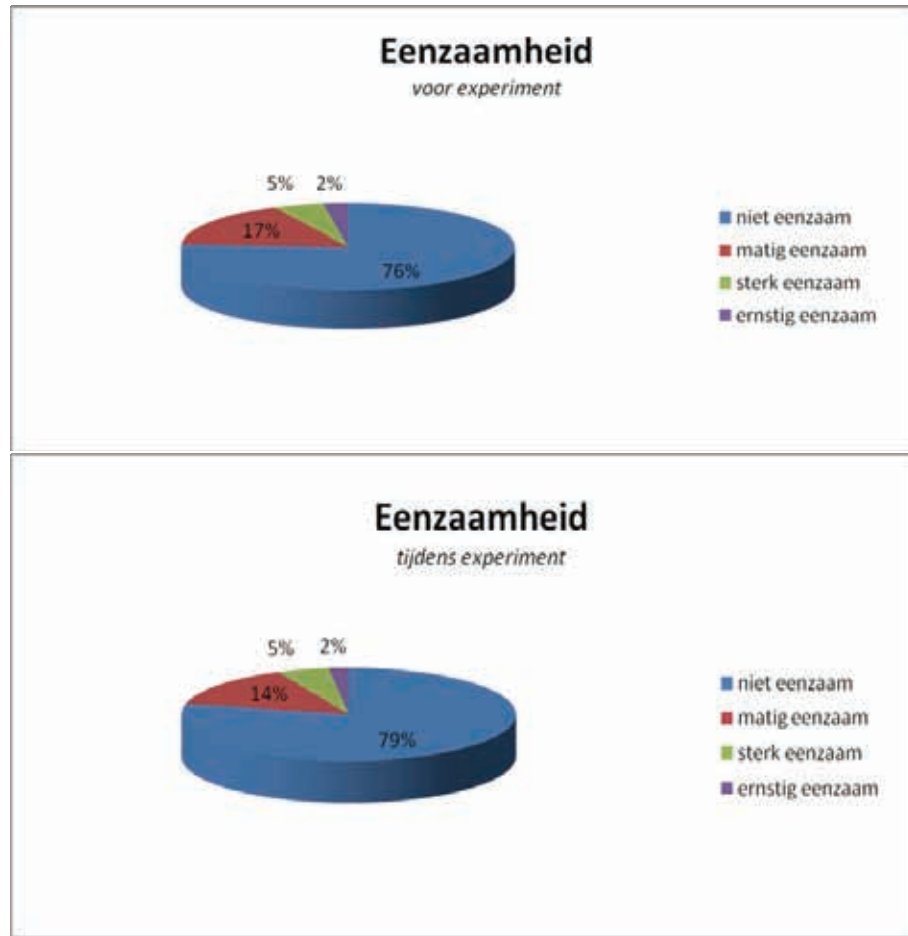


[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

6.5 Gevoel van eenzaamheid

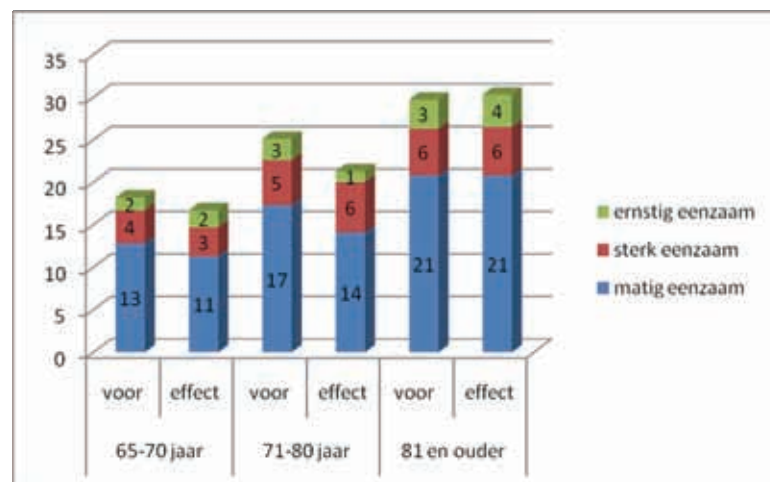
Voorafgaand aan de proef is bijna een kwart van de 65-plussers in zekere mate eenzaam. De meeste hiervan zijn matig eenzaam. Na de proef is het aandeel matig eenzamen licht verminderd en het aandeel niet eenzamen gegroeid. In de controlegroep doet zich een nagenoeg zelfde ontwikkeling voor. Het is daarom niet mogelijk om een relatie te leggen met het experiment.

Figuur 35 Mate van eenzaamheid onder 65-plussers in Nijmegen voor en tijdens de proef



Onderverdeeld naar leeftijdscategorie is te zien dat de mate van eenzaamheid toeneemt naarmate men ouder wordt. In de categorie van 65-70 jaar is circa 17% van de mensen eenzaam, dit stijgt naar 20-25% in de categorie van 71-80 jaar en verder naar 30% bij de 80-plussers. Bij de vergelijking tussen eenzaamheid in de voormeting en in de effectmeting, blijkt dat de eenzaamheid vooral bij de beide jongere groepen iets is afgenomen, maar bij de groep van 81 jaar en ouder gelijk is gebleven.

Figuur 36 Mate van eenzaamheid in Nijmegen naar leeftijdscategorie



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

6.6 Effecten op de capaciteitsbehoefte bus

Het onderzoek in de bus wijst er op dat er geen capaciteitsproblemen zijn ontstaan ten gevolge van de proef: het gemiddelde aantal reizigers per busrit gaat in Nijmegen van 16,2 naar 14,4 in augustus en vervolgens 22,5 in januari. De maximale gemiddelde bezetting is 26,3 op lijn 8. De zitplaatscapaciteit van een Nijmeegse stadsbus is 28-33 plaatsen. Ook de hoge mate van reizigerstevredenheid tijdens de proef, wijst er op dat er voldoende zitplaatscapaciteit aanwezig was.

Op basis van het onderzoek en informatie van Novio lijkt de proef met gratis openbaar vervoer niet tot capaciteitsproblemen te leiden door de toename van het busgebruik door 65-plussers. De effecten op de bezettingsgraad van de bussen is gering. Het percentage volle bussen/ritten⁸ verschilt voor de proef (4,59% op ma-vr en 2,09% in het weekend) weinig met het percentage tijdens de proef (5,64% resp. 0,90%).

Effecten op het gebruik van de Regiotaxi.

Uit de enquête blijkt geen aantoonbaar effect op het gebruik van de Regiotaxi in Nijmegen. Het gebruik van de Regiotaxi onder de geënquêteerden is zeer laag (8-10%). Daardoor is het aantal respondenten te klein om betrouwbare uitspraken te doen over eventuele effecten op het gebruik. Een eventueel effect van de proef op het gebruik van de Valys is evenmin vast te stellen, aangezien vrijwel geen van de respondenten gebruik maakt van de Valys, noch voor de proef, noch tijdens de proef.

Novio Express, de exploitant van de Regiotaxi, houdt geen aparte ritgegevens van 65-plussers bij. In de gebruikscijfers van de Regiotaxi is geen effect te zien van een afname van het gebruik tijdens de proef met het gratis openbaar vervoer.

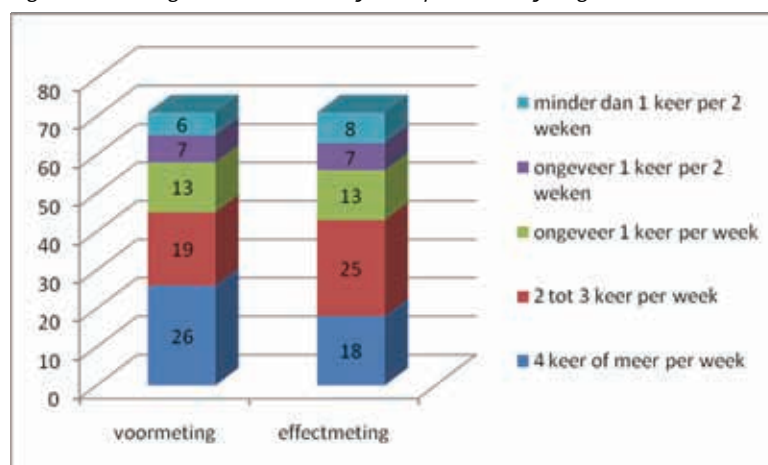
⁸ Een bus is vol als er meer dan 40 passagiers in een 45-persoonsbus zitten en meer dan 60 bij een 65-persoonsbus en meer dan 70 passagiers bij een 75-persoonsbus.

6.7 Effecten op autogebruik 65-plussers

Ruim de helft van de 65-plussers is in het bezit van een auto. Ruim 55% van de respondenten gebruikt (als bestuurder of passagier) een auto wekelijks een of meerdere malen. Dat is niet veranderd tijdens de proef. Wel is het frequente gebruik van de auto (vier en meer keer per week) gedaald van 26% naar 18%. Dit effect is niet in die mate te zien bij de controle groep. Daar is het frequente gebruik gedaald van 43 naar 41%. Van deze groep gebruikt circa 80% wekelijks een auto.

De 65-plussers reizen voor ruim driekwart buiten de ochtendspits. Dit is tijdens de proef niet veranderd. Ongeveer de helft van de 65-plussers gebruikt de auto niet na 19.00 uur. Dit aandeel is licht opgelopen, maar dit kan ook door seizoensinvloeden worden veroorzaakt.

Figuur 37 Autogebruik voor en tijdens proef in Nijmegen



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Meer autobezitters zijn de bus (wel eens) gaan gebruiken. De groep niet gebruikers is kleiner geworden. Voor de proef gebruikte 50% van de autobezitters wel eens de bus, in december is dat toegenomen tot 75%. Onder de groep die geen auto bezit is het busgebruik weliswaar hoger, maar minder fors gestegen dan onder de autobezitters (van 63% voor het experiment naar 82% tijdens het experiment).

Op basis van de vorenstaande gegevens kan de conclusie worden getrokken dat er sprake is van een zekere verschuiving van het autogebruik naar het busgebruik. Men gebruikt wat minder vaak de auto en wat vaker de bus.

6.8 Effecten op het fietsgebruik van de 65-plussers

Tijdens het onderzoek is besloten om ook te kijken naar het fietsgebruik van 65-plussers. Aan de 65-plussers is tijdens de effectmeting gevraagd:

1. hoe vaak zij in de afgelopen maand (november) gebruik hebben gemaakt van de fiets,
2. of zij in de periode van de proef vaker gebruik gemaakt hebben van de fiets dan voorheen,

3. of zij minder vaak hebben gefietst omdat zij gebruik maakten van gratis openbaar vervoer en
4. of zij als de proef is afgelopen vaker gebruik gaan maken van de fiets dan tijdens de proefperiode.

Ruim de helft van de 65-plussers maakt geen gebruik van de fiets. 22% van de respondenten maakt vier of meer keer per week gebruik van de fiets, 42% maakt wekelijks (één of meerdere keren) gebruik van de fiets. Twintig procent van de fietsers geeft aan dat ze in de periode van de proef minder vaak gebruik hebben gemaakt van de fiets dan voorheen. De meesten daarvan (circa tweederde) zeggen dat dit komt omdat ze gebruik maakten van het gratis busvervoer.

"...Ik zit in het bestuur van de Zonnebloem..."

"...Ik heb een aantal mensen in de zorg die mij kunnen oproepen..."

"...Je kunt beter dienstbaar zijn dan diensten afnemen..."

" Ik loon nu met nordic

6.9 Groepsgesprek⁹

In Nijmegen vond een groepsdiscussie plaats op 13 november 2007. De proef liep op dat moment nog (tot einde van het jaar). Alle zeven deelnemers zijn woonachtig in Nijmegen.

Het sociale leven

Net als in Noord-Holland Noord hebben de deelnemers in Nijmegen, ondanks hun hoge leeftijd (variërend van 67 tot 82), een vrij actief sociaal leven. Er wordt opvallend veel gewandeld door de oudere Nijmegenaren. Zelfs de Vierdaagse wordt nog door twee deelnemers gelopen. Daarnaast verrichten sommigen vrijwilligerswerk, veelal met/voor ouderen.

Ook degenen met lichamelijke ongemakken (kunstbeen, losse heup) lijken nog behoorlijk actief in het leven te staan.

Het vervoer

De auto

Men gebruikt de auto:

- als de bestemming slecht bereikbaar is met het openbaar vervoer,
- voor grote, zware boodschappen,
- grotere afstanden (familiebezoek).

Een van de nadelen van de auto is het parkeren: het vinden van een plekje en de hoge parkeerkosten. De houding ten opzichte van de auto lijkt te zijn veranderd: vroeger nam men die automatisch, nu vindt men het steeds ingewikkelder worden vanwege de drukte van het verkeer, het moeten zoeken van de weg, parkeren.

Fietsen en lopen

Alle deelnemers fietsen en/of lopen graag. Men doet dat ter ontspanning maar ook functioneel: naar de stad, boodschappen.

De trein

De meeste deelnemers maken gebruik van de trein voor:

⁹ De groepsgesprekken zijn gehouden door Arachnea, de teksten zijn hier volledig overgenomen uit het rapport "Evaluatie gratis busvervoer voor 65-plussers" van November 2007.

"...Je hoeft niet op de dienstregeling te kijken - er gaat altijd wel een bus..."

"...Ik woon nog geen 50 meter van de buslijnen. En daar gaan ze allemaal..."

"...Ik heb aan de ene kant lijn 2 en aan de andere kant lijn 8..."

- bezoek steden (in Nederland),
- bezoek musea,
- bezoek familie, vrienden, kennissen die verder weg wonen.

Volgens sommigen biedt de trein de gelegenheid er eens op uit te gaan. Het boekje 'Eropuit' biedt allerlei suggesties voor uitjes. Die suggesties kunnen ouderen helpen er op uit te gaan in plaats van thuis te blijven.

De regiotaxi

Van de regiotaxi maakt geen van de deelnemers gebruik. Men lijkt niet goed te weten hoe deze taxi werkt en wat de voordelen ervan zijn.

De bus

Het busvervoer in en rond Nijmegen is volgens de deelnemers prima geregeld. Er bestaat ruime mogelijkheid om zich met de bus te laten vervoeren: er gaan veel en frequent bussen.

Voor de meesten geldt dat er verschillende bussen in de buurt (op loopafstand) vertrekken.

Het is niet voor iedereen even duidelijk welke route de bussen precies volgen. Men vindt dat niet altijd even gemakkelijk uit te vinden.

Men gaat met de bus naar:

- de stad,
- omliggende plaatsen (zoals Oosterhout en Grave),
- het station,
- familie, vrienden en kennissen (in Nijmegen, Arnhem),

Ondanks dat men graag fietst, geven velen toch vaak de voorkeur aan de bus (als men de stad in wil). Dit heeft vooral te maken met de parkeerproblemen voor de fiets.

Het voordeel van de bus ten opzichte van de auto is dat het veel rustiger is om zich te laten vervoeren dan om zelf te moeten rijden in het drukke verkeer van tegenwoordig. Dat de busreis wat langer duurt dan wanneer men met de auto gaat, vindt men geen probleem.

Volgens een van de respondenten is de bus ook ideaal voor oppas-oma's: die kunnen met hun kleinkind met de bus mee.

Volgens een respondent bestaat er in Nijmegen een boekje met leuke (bus-) routes in Nijmegen. Zij prijst dit boekje aan.

Een ander positief punt van het reizen met de bus is dat men het gezellig vindt.

Een minpuntje van de bussen in Nijmegen betreft de in-/uitstap - deze is niet voor alle ouderen even gemakkelijk.

De proef

De proef is aan alle betrokkenen duidelijk gecommuniceerd door middel van een brief van de gemeente. Vervolgens ontving men het pasje. Daarnaast hebben sommigen erover gelezen in de krant. Iedereen is tevreden over de wijze waarop men is geïnformeerd.

Vrijwel iedereen is tijdens de proef meer van de bus gebruik gaan maken.

Voor een aantal deelnemers gold dat ze de bus weer hebben 'ontdekt'. Men

"...Ik maak nu uitstapjes met de bus naar allerlei leuke plaatsjes rondom Nijmegen, zoals Grave..."

"Al doende leer je."

"...Ik ga vaker ergens naar toe. En je kunt ook een wijntje drinken als je met de bus gaat..."

"...Dat hoor ik van oude mensen in verzorgingshuizen, dat zij meer bezoek krijgen vanwege die gratis kaart..."

"...De bussen zijn voller. Dat vinden de chauffeurs ook gezelliger ..."

"...Ik heb dat in Tilburg zo ervaren, dat je alleen aan je identiteitskaart voldoende hebt. Maar dat moet je dan wel weten, en dat is niet duidelijk als je daar de bus pakt..."

ontdekte dat veel ritten heel goed met de bus te maken zijn en dat het een prettige manier van transport is.

Ook ziet men dan andere ouderen meer gebruik zijn gaan maken van de bus.

Een minpuntje van de proef is het beperkte gebied waarvoor het gratis pasje geldt. Men is van mening dat ook de omliggende dorpen mee zouden moeten doen aan de proef.

Daarnaast vindt men dat ook niet-inwoners van Nijmegen van 65 jaar en ouder gratis gebruik zouden moeten kunnen maken van de bus, net zoals in Tilburg.

Files

Of het gratis openbaar vervoer effect heeft gehad op de files durft men niet te zeggen. Het is al zo druk op de weg tegenwoordig dat men zich niet echt kan voorstellen dat het door deze proef minder druk zou zijn. Men ervaart dat in ieder geval niet zo.

Het vervolg

Mocht de proef ophouden dan zullen sommigen de bus toch meer blijven gebruiken dan voor de proef. Men is eraan gewend geraakt en heeft de voordelen ondervonden. Toch hoopt men in het algemeen op verlenging van de proef. Sommigen zouden een inkomensafhankelijke eigen bijdrage reëel vinden.

6.10 Conclusies

Sociaal-maatschappelijke winst

Het boeken van sociaal-maatschappelijke winst door het aanbieden van gratis OV wordt vastgesteld op basis van drie indicatoren:

- het daadwerkelijke ov-gebruik,
- het gevoel van eenzaamheid en
- de mate waarin maatschappelijke activiteiten worden ontplooid.

Het daadwerkelijke OV gebruik

Het daadwerkelijke ov-gebruik onder de 65-plussers in Nijmegen was voorafgaande proef al redelijk groot. Ruim 50% van de 65-plussers reisde wel (eens) met de bus. Dit aandeel is gedurende de looptijd van de proef toegenomen tot 78% in de effectmeting. Verder is het frequent (twee of meer keer per week) gebruik van de bus fors toegenomen van 25 naar 50% van de respondenten. Ook in de bus is te zien dat het gemiddelde aantal 65-plussers toeneemt van 2 reizigers per rit naar 3,4 reizigers per rit.

In het groepsgesprek noemen de deelnemers vooral de diverse voordelen van de bus: men vindt het gezellig, men kan gemakkelijk een kleinkind meenemen en men heeft geen parkeerproblemen met de fiets. Een langere reistijd neemt men op de koop toe, als men daarmee het drukke verkeer kan mijden. Zij melden ook dat mensen in verzorgingshuizen meer bezoek krijgen, door de proef met het gratis busvervoer.

Het gevoel van eenzaamheid

Weliswaar neemt het gevoel van eenzaamheid onder de 65-plussers licht af gedurende de proef, maar deze afname doet zich ook voor bij de controlegroep. Na de proef van 5 maanden (van 1 juli tot de enquête in december) is geen verband te zien tussen het gratis openbaar vervoer en de mate van eenzaamheid. Ook wanneer we kijken naar de ontwikkeling van de eenzaamheid in de verschillende leeftijdscategorieën is geen eenduidige relatie te leggen tussen het experiment en de mate van eenzaamheid.

Deelname aan maatschappelijke activiteiten

Er is op basis van de enquête een stijging te zien van de deelname aan maatschappelijke activiteiten gedurende de proef met het gratis openbaar vervoer. In grote lijnen is dezelfde ontwikkeling echter te zien bij de groep van 63- en 64-jarigen die niet deelnamen aan de proef. Dit leidt tot de conclusie dat de toename in sterkere mate wordt veroorzaakt door het seizoen (meer activiteiten in november dan in mei) dan aan de proef met het gratis openbaar vervoer.

Effecten op capaciteitsbehoefte

Op basis van het onderzoek in de bus, de telcijfers van NOVIO en de materieelinzet is de conclusie dat de aanname juist is, dat er geen extra capaciteit hoeft te worden ingezet tengevolge van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers in de daluren.

Effecten op het gebruik van de Regiotaxi

De vraag die beantwoord moet worden is of het invoeren van 'gratis' OV voor 65-plussers leidt tot verschuivingen in het gebruik van de collectieve systemen van sociaal-recreatief vervoer (bijv. Regiotaxi of Vervoer op Maat) naar openbaar vervoer voor die doelgroep.

Het aantal 65-plussers in het onderzoek dat gebruik maakte van de Regiotaxi is zodanig gering, dat geen uitspraken kunnen worden gedaan over het effect van de proef over het gebruik hiervan. Uit de cijfers van de vervoerder blijkt ook niet dat er een zichtbaar effect op dit gebruik is opgetreden.

In het groepsgesprek wordt aangegeven dat men de regiotaxi niet kent en ook niet weet hoe het werkt.

Effecten op het autogebruik van 65-plussers

Onderzocht moet worden of het aanbieden van 'gratis' OV voor 65-plussers ertoe leidt dat zij minder gebruik maken van de auto.

Uit het onderzoek blijkt het aantal 65-plussers dat de auto vier of meer keer per week gebruikt, tijdens de proef is gedaald van 26% naar 18%. Deze daling is niet in die mate te zien bij de controle groep, zodat verondersteld mag worden dat deze wordt veroorzaakt door het gratis openbaar vervoer. Dit wordt ondersteund door het feit dat het busgebruik onder de autobezitters is toegenomen van 50% voor de proef naar 75% tijdens de proef.

Uit het groepsgesprek komt naar voren dat de deelnemers de drukte van het verkeer en het parkeren van de auto lastig vinden en de auto daarom steeds minder als een vanzelfsprekende keus zien.

Effecten op het fietsgebruik van 65-plussers

De invoering van gratis openbaar vervoer leidt tot een vermindering van het fietsgebruik. Twintig procent van de ouderen die fietsen (ruim de helft) geeft aan dat ze minder zijn gaan fietsen tijdens de proef met het gratis openbaar vervoer.

7 Rotterdam

7.1 Beschrijving experiment

Vanaf 1 juli tot en met 31 december kunnen inwoners van de gemeente Rotterdam van 65 jaar of ouder gratis een abonnement aanvragen dat gedurende 4 maanden (maar tot uiterlijk 31 december) recht geeft op het vervoer op alle bussen, trams en metro's van de RET van begin- tot eindpunt. Dit betekent dat het experiment doorloopt op lijnen die over de gemeentegrenzen van Rotterdam gaan. Deelnemers kunnen dus ook gratis reizen naar bijvoorbeeld Spijkenisse, Vlaardingen of Schiedam. Iedere inwoner van Rotterdam die 65 jaar of ouder is (of dit in 2007 wordt) heeft medio mei een aanvraagpakket voor dit abonnement (in de vorm van de ov-chipkaart) thuisgestuurd gekregen (ca. 90.000 personen). 51.573 mensen hebben daadwerkelijk het gratis abonnement aangevraagd. Van die 51.573 mensen van 65 jaar of ouder had ruim de helft (53%) al een OV-chipkaart. Het experiment wordt uitgevoerd door de gemeente Rotterdam en RET.

Om bekendheid te geven aan het experiment zijn de volgende activiteiten ondernomen:

- Eerste mailing, bestaande uit de volgende onderdelen:
 - brief van de wethouder
 - aanvraagformulier OV-chipkaart
 - folder met toelichting
 - enquête
 - retourenvelop
- Tweede mailing, bestaande uit de volgende onderdelen:
 - brief gemeente Rotterdam
 - brief met OV-chipkaart / afhaalbrief
 - folder over werking OV-chipkaart
 - lijst met bezienswaardigheden en activiteiten
 - uitvouwkaart van Rotterdam met activiteiten en bezienswaardigheden
- Informatie op gemeentelijke website, website van RET en website van Cosbo-Rotterdam
- Officiële starthandeling op 29 juni 2007 met wethouder Baljeu en staatssecretaris Huizinga
- Een brief van de wethouder op 2 juli 2007 aan de mensen die niet deelnamen aan de proef
- Diverse persberichten
- Advertorials:
 - Stadskrant
 - De Oud Rotterdammer
 - Cosbo Nieuws
 - 50+ in de kijker
- Diverse journalistieke artikelen in landelijke, regionale en lokale kranten (AD/Rotterdams Dagblad, NRC Handelsblad, Telegraaf)
- Journalistieke items op RTV Rijnmond
- Item bij RANO, de omroep voor 55+'ers in Rotterdam
- Informatiebijeenkomsten door heel Rotterdam
- Posters in voertuigen

Bijna alle geënquêteerde 65-plussers zijn positief over het experiment met 'gratis' OV (96%). Vrijwel niemand geeft een negatief oordeel.

7.2 Achtergrondkenmerken deelnemers

De verdeling over de leeftijdscategorieën laat een oververtegenwoordiging in de lagere leeftijdsklassen zien. De leeftijdsverdeling komt goed overeen met de leeftijdsverdeling in de totale populatie. Uitzondering vormt de groep van 81 jaar of ouder: die is in de steekproef enigszins ondervertegenwoordigd. Van de respondenten was 55% vrouw en 45% man. Het percentage vrouwen in de steekproef ligt hiermee iets lager dan in de populatie (59%).

Tabel 7.1 Leeftijdssamenstelling respondenten in Rotterdam

Leeftijd	Rotterdam		Voormeting		Effectmeting	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
tussen 65 en 70 jaar	26690	31	9428	39%	541	38%
tussen 71 en 75 jaar	18964	22	6405	27%	406	29%
tussen 76 en 80 jaar	16511	19	4666	19%	271	19%
81 jaar of ouder	22615	27	3474	14%	203	14%
Totaal	84780	100	23973	100%	1421	100%

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Van de respondenten woont 80% zelfstandig, 15% zelfstandig in een ouderenwoning en woont 1% in een zorgcentrum. Bijna 40% van de ouderen woont alleen.

96% van heeft de Nederlandse nationaliteit, 87% is in Nederland geboren. Van de overigen is 3% in Indonesië (inclusief Molukken) en 3% in Suriname

Van de geënquêteerden heeft 23% geen opleiding of alleen basisonderwijs, 50% LBO of MULO, 12% MBO of hoger algemeen onderwijs (bv HBS, MMS, gymnasium) en 9% HBO of Universitair onderwijs.

Ongeveer 12% van de respondenten in de effectmeting wilde de vraag over het netto inkomen niet beantwoorden.

Van de mensen die de vraag wel wilden beantwoorden had 16% een inkomen van minder dan € 1.000, 41% een inkomen tussen de 1.000 en 1750 en 43% een inkomen van meer dan € 1.750.

Tabel 7.2 Inkomensverdeling respondenten in Rotterdam

Netto maandinkomen	Effectmeting	
	Aantal	%
< € 1000	203	14%
€1001-1750	622	43%
> € 1750	451	31%
geen antwoord	175	12%
	1451	100%

[bron: enquête 65-plussers, effectmeting]

Van de respondenten geeft 17% in de voormeting en 15% in de effectmeting aan dat ze in een rolstoel zitten en/of slecht ter been zijn.

7.3 Ov-gebruik

Chipkaart gebruik

In Rotterdam heeft geen onderzoek in de bus plaatsgevonden, vergelijkbaar met de drie andere gebieden, maar is gebruik gemaakt van de OV-chipkaart gegevens. Een nevendoeel van het experiment was om de OV-chipkaart te introduceren bij 65-plussers. Volgens de RET heeft een groot aantal 65-plussers niet in – en uitgecheckt met de OV-chipkaart. Vermoedelijk zijn zij in de veronderstelling dat dit niet nodig is, omdat ze bij hun OV-chipkaart een papieren zichtcoupon hebben ontvangen. Hiermee kunnen ze aantonen dat ze in aanmerking komen voor gratis reizen. Daarnaast zijn er in de eerste periode storingen geweest aan de apparatuur. Vooral bij de apparatuur van de tram en de bus is dit het geval geweest. Hierdoor hebben reizigers problemen kunnen hebben met het gebruik van hun chipkaart en zijn zij niet altijd in staat geweest in- en uit te checken.

Op basis van waarnemingen en een aanvullend gericht onderzoek is een correctiepercentage voor het niet-inchecken vastgesteld van 30% voor de bus en tram en 15% voor de metro. Deze correctie is in de cijfers verwerkt. Alle ruim 50.000 65-plussers met een OV-chipkaart hebben gezamenlijk in een half jaar tijd ruim 2,6 miljoen ritten met het openbaar vervoer gemaakt. Het gaat hier om enkele ritten, niet om retourritten. Dit komt neer op gemiddeld 53 ritten per persoon. Omdat iedere 65-plusser maximaal vier maanden aan de proef heeft kunnen deelnemen, komt dit gemiddeld neer op ruim 3 ritten per week.

In de maand oktober is het aantal ritten het hoogst. In totaal hebben 65-plussers in die maand 682.480 keer een rit gemaakt met het openbaar vervoer. Na oktober daalt het aantal door 65-plussers gemaakte ritten sterk. In december hebben zij nog geen 200.000 ritten gemaakt. In december konden ook nog maar weinig mensen gebruik maken van gratis openbaar vervoer, omdat de vier maandenperiode verstreken was voor degenen die in juli of augustus waren begonnen.

Uit deze cijfers kan het OV gebruik van de 65-plussers met een kaart worden afgeleid, maar niet direct de toename van het gebruik door 65-plussers ten gevolge van het gratis openbaar vervoer.

Enquête

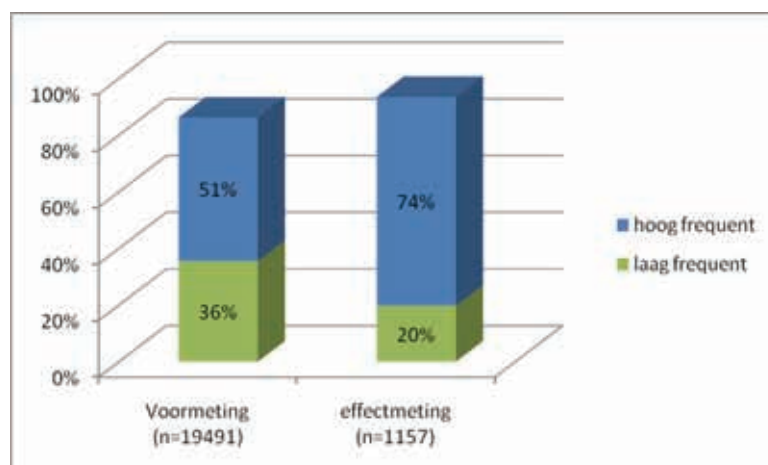
Uit de enquête blijkt dat voorafgaand aan de proef bijna 87% van de 65-plussers gebruik maakte van de bus, tram en/of metro in Rotterdam, 36% doet dit laagfrequent. Tijdens de proef stijgt het gebruik naar 94%. Opvallend is dat het hoogfrequente¹⁰ gebruik toeneemt van 51% naar 74%. De Rotterdamse 65-plussers zijn vooral vaker met het OV gaan reizen. Het aantal 65-plussers dat nieuw gebruik is gaan maken van het OV is met 7% stijging beperkt, vergeleken met de andere proeven, maar het frequente gebruik is fors gestegen. Hierbij dient in acht worden genomen dat in Rotterdam alleen

¹⁰ Meer dan 1 keer per week met bus, tram en/of metro gereisd

de 65-plussers zijn geënquêteerd die een gratis OV-pas hebben aangevraagd. Over de gehele doelgroep berekend is sprake van een stijging van 4,7%. Het aantal OV-gebruikers voor de proef, zal onder deze groep veel groter zijn dan onder de totale populatie van 65-plussers.

Het merendeel van de respondenten geeft aan dat zij voor 9 uur (bijna driekwart) en 's avonds na zeven uur (62-73%) geen gebruik van het openbaar vervoer. Het avondgebruik is tijdens de proef toegenomen. In de effectmeting maakt 31% ook gebruik van de trein of OV elders, in de voormeting was dit 35%.

Figuur 38 OV gebruik in Rotterdam door 65-plussers voor en tijdens de proef



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Uitgesplitst naar leeftijdscategorie is te zien dat het ov-gebruik voorafgaande aan de proef onder de middengroep van 71-80 jaar het hoogst is en dat de toename van het gebruik zich in alle groepen voordoet, maar het sterkst in de jongere groep.

Tabel 7.3 OV gebruik naar leeftijdscategorie in Rotterdam

Leeftijdscategorie en OV gebruik in %	Voormeting	Effectmeting	Verskil
	wel gebruik	wel gebruik	
65-70 jaar	86%	96%	+ 10
71-80 jaar	88%	94%	+ 6
81 jaar en ouder	81%	86%	+ 5

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Verdeeld naar inkomenscategorie zijn het vooral de ouderen met een lager inkomen die voorafgaand aan de proef gebruik maken van het ov. Tijdens de proef neemt vooral het gebruik onder de groep met de hoogste inkomens toe en is het gebruik in alle groepen nagenoeg gelijk.

Tabel 7.4 OV gebruik naar inkomenscategorie in Rotterdam

Inkomenscategorie en OV gebruik in %	Voormeting	Effectmeting	Verschil
	wel gebruik	wel gebruik	
minder dan € 1.000	90%	94%	+4
€ 1001 - € 1.750	87%	94%	+7
meer dan € 1.750	84%	93%	+9

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Als wordt gedifferentieerd naar eenzaamheid is nauwelijks verschil in het ov-gebruik vast te stellen. Ook de stijging van het gebruik is in beide groepen bijna gelijk.

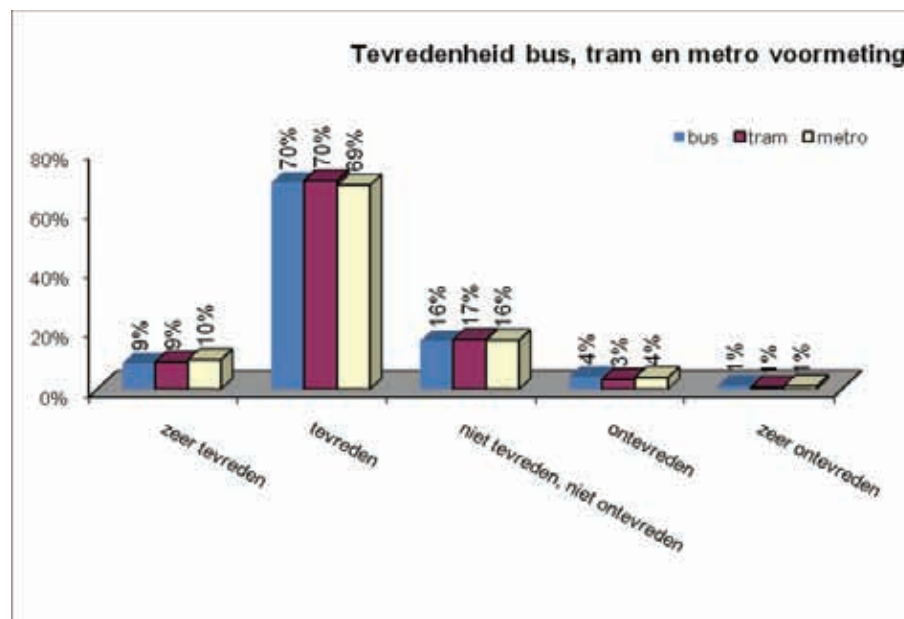
Tabel 7.5 OV gebruik naar mate van eenzaamheid in Rotterdam

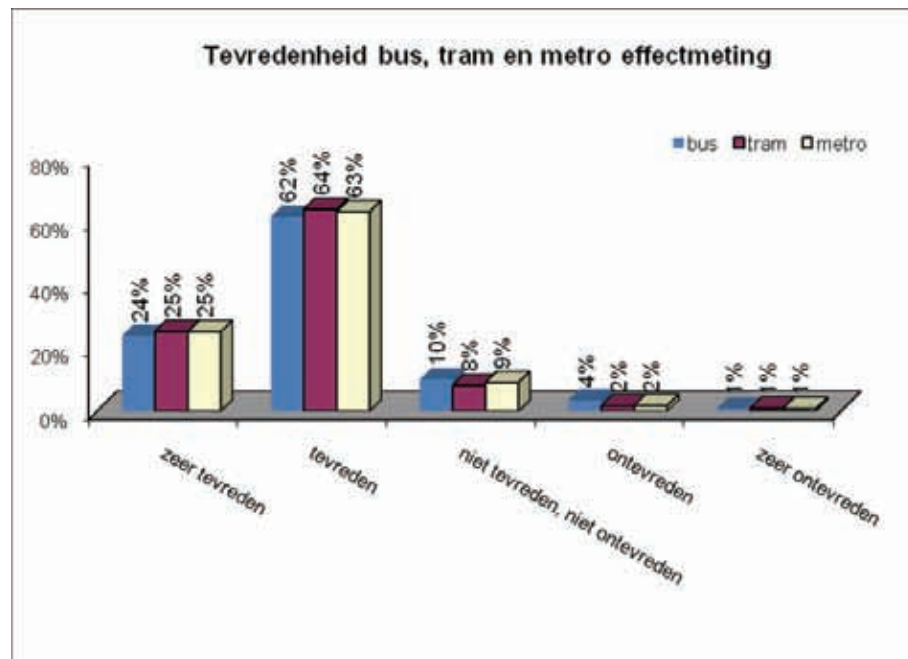
OV gebruik naar mate eenzaamheid in %	Voormeting wel gebruik	Effectmeting wel gebruik	Verschil
niet eenzaam (n=1137)	86	94	+8
eenzaam (n=324)	86	92	+6

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Tevredenheid

Figuur 39 Tevredenheid over bus, tram en metro onder 65-plussers in Rotterdam in %





[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

De tevredenheid over het OV stijgt in Rotterdam aanzienlijk, waarbij het percentage zeer tevreden reizigers stijgt, zowel bij bus (van 79% naar 86%), tram (van 79% naar 89%) als bij de metro (van 79% naar 88%).

Oordeel prijs

Ruim de helft (53%) van de respondenten vindt de "normale" prijs van het openbaar vervoer te hoog, 44% vindt de prijs goed en een gering aantal mensen (minder dan 1%) vindt de prijs laag.

Oordeel experiment

Het overgrote deel van de respondenten (96%) staat (zeer) positief tegenover de proef met gratis openbaar vervoer.

7.4 Maatschappelijke activiteiten

De deelname van de 65-plussers is op alle gevraagde activiteiten toegenomen. Winkelen en bezoek aan familie en/of vrienden zijn de meest ondernomen activiteiten.

De vraag is of er een relatie is te leggen tussen de toegenomen deelname aan activiteiten en de proef met het gratis openbaar vervoer. Door het ontbreken van de controlegroep is niet vast te stellen of hier een relatie met het gratis openbaar vervoer ligt of dat andere (seizoen) factoren belangrijker zijn als verklarende factor.

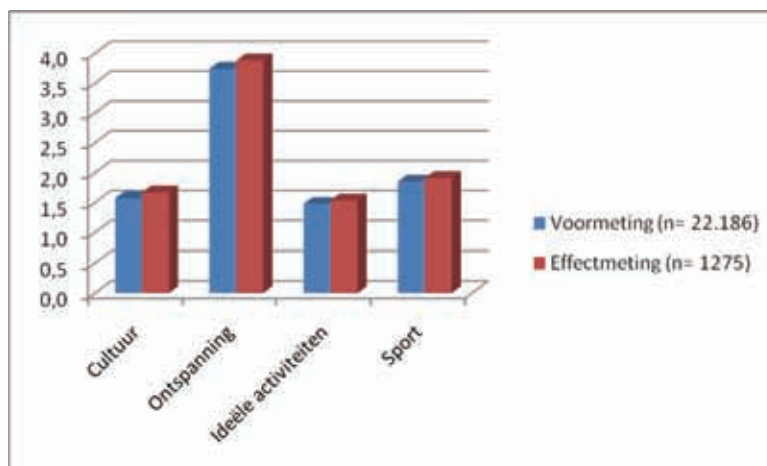
Tabel 7.6 Deelname aan activiteiten in Rotterdam

Deelname aan activiteiten in %	Voormeting	Effectmeting	Verschil
	(n=24096)	(n=1451)	
Bezoek kerk, moskee of synagoge	26	28	2
Gesport in verenigingsverband	25	31	6
Bezoeken van andere verenigingen (bijv. zang-, muziek-, toneel- of hobbyvereniging)	28	33	5
Deelname aan andere organisaties (bijv. vakbond, ouderenbond)	16	20	4
Vrijwilligerswerk	27	32	5
Bezoek restaurant of bioscoop	57	62	5
Bezoek museum	39	44	5
Bezoek concert of theater	37	42	5
Wandeling of fietstocht	72	73	1
Bezoek vrienden of familie	94	95	1
Bezoek winkelcentrum / gewinkeld	95	98	3
Overige vrijetijdsactiviteiten buitenshuis	66	68	2

[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

In bovenstaande tabel is aangegeven of 65 plussers deelnemen aan de activiteit of niet. In onderstaande grafiek zijn de activiteiten geclusterd en wordt ook rekening gehouden met de frequentie van deelname.

Figuur 40 Activiteitenindex voor- en effectmeting Rotterdam

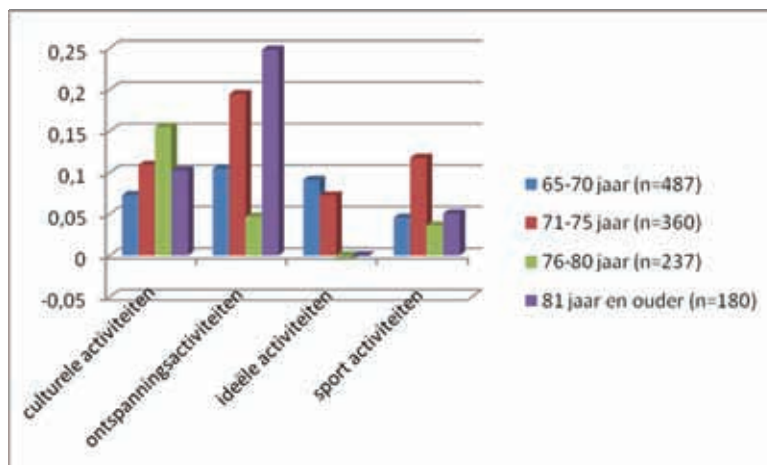


[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

In de volgende grafieken is gekeken of er verschillen zijn te zien indien de toename van activiteiten wordt gedifferentieerd naar leeftijd, mobiliteit, inkomen en autobezit.

Evenals in het andere gebied laat een differentiatie geen eenduidig beeld zien, terwijl er bovendien sprake is van zeer kleine effecten.

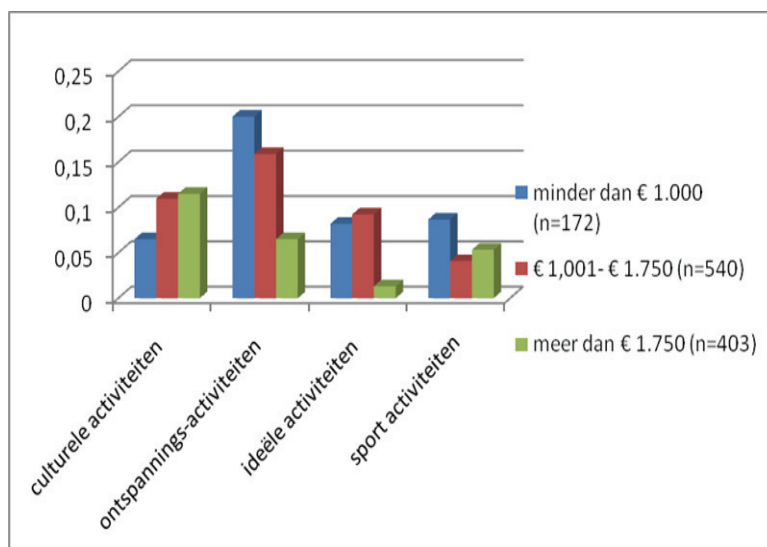
Figuur 41 Ontwikkeling activiteitenindex naar leeftijdscategorie in Rotterdam



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

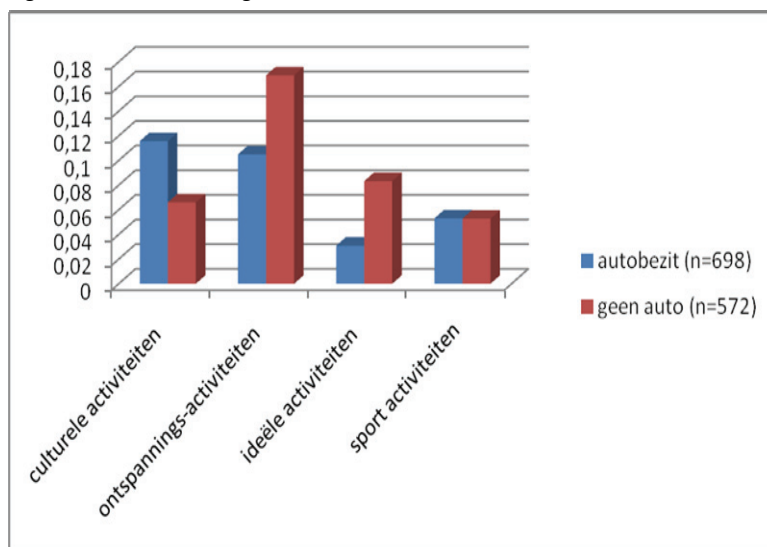
Onderscheiden naar de verschillende inkomensgroepen is het beeld eveneens diffuus en is ook sprake van kleine verschillen tussen de groepen.

Figuur 42 Ontwikkeling activiteitenindex naar inkomenscategorie Rotterdam



Anders dan in de andere gebieden is in Rotterdam de relatie met het autobezit niet eenduidig en gaat het ook om zeer kleine verschillen.

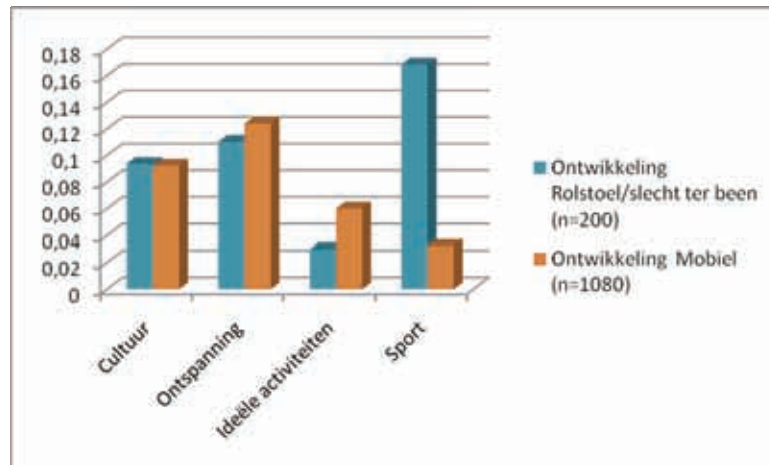
Figuur 43 Ontwikkeling activiteitenindex naar autobezit in Rotterdam



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

Ook bij de vergelijking tussen mensen die "minder mobiel" zijn en mobiele ouderen is in Rotterdam de ontwikkeling niet zo eenduidig als in de andere gebieden en is sprake van zeer kleine verschillen tussen de groepen.

Figuur 44 Ontwikkeling activiteitenindex naar mate van mobiliteit in Rotterdam

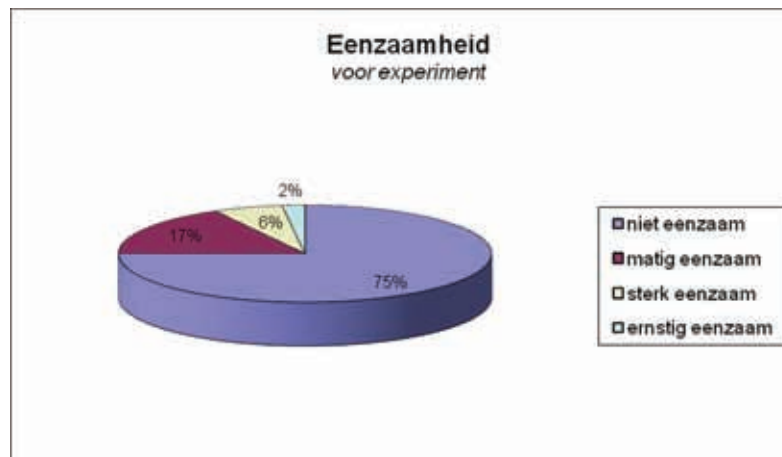


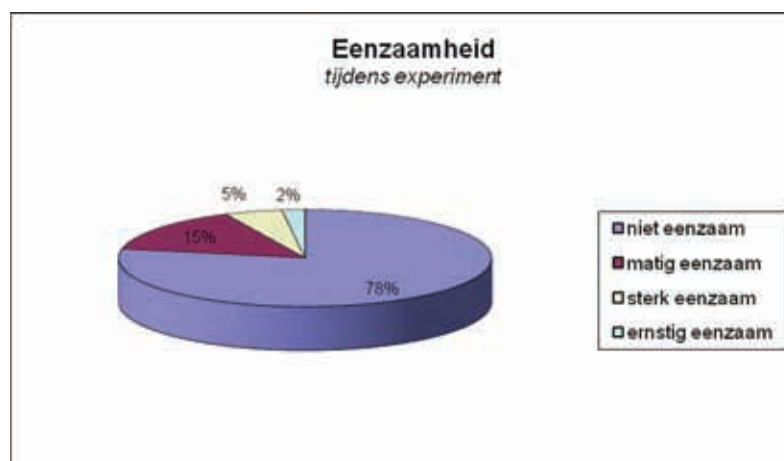
[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

7.5 Gevoel van eenzaamheid

Voorafgaand aan de proef is 75% van de respondenten niet eenzaam. In de effectmeting is een toename van de niet-eenzaamheid te zien naar 78%. Het aandeel dat zich sterk of matig eenzaam voelen is afgenomen.

Figuur 45 Mate van eenzaamheid onder 65-plussers in Rotterdam voor en tijdens het experiment





[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

7.6 Effecten op de capaciteitsbehoefte bus, tram en metro

Resultaten tram en bus

Uit de tellingen blijkt dat er op sommige trajecten sprake is van een afname van reizigers en op een aantal trajecten van een toename. Dat geldt voor zowel de bus als de tram. Het totale aantal reizigerskilometers bij de RET in 2007 is echter gestegen met ca 2,5%. Op de trajecten waar een stijging van de reizigersaantallen is waargenomen is het echter niet nodig geweest om extra capaciteit in te zetten. Ook zijn er geen meldingen geweest van chauffeurs of trambestuurders dat er op trajecten die niet geteld zijn structureel overvolle ritten zijn voorgekomen. Voor beide vervoersvormen geldt verder dat het aantal trajecten met een afname van reizigers groter is dan de trajecten met een toename. Opvallend zijn de trajecten waar behoorlijke dalingen zijn waargenomen in de bezetting van de voertuigen. Op deze trajecten, die zijn geselecteerd omdat bij voorbaat was verwacht dat juist 65+-ers van die trajecten gebruik zouden maken, is een verwachte stijging uitgebleven. Dat wil echter niet zeggen dat zich elders op deze tram- of buslijnen geen toename van reizigers heeft voorgedaan. Gezien de stijging van het totale aantal reizigerskilometers moeten er op trajecten die niet zijn geteld stijgingen zijn geweest. Deze trajecten worden echter niet als potentiële '65+-lijnen' gezien en zijn daarom niet meegenomen in de tellingen.

Resultaten metro

De totale vervoersomvang op de Erasmuslijn en de Calandlijn is in oktober 2007 8% hoger dan in januari 2008. De grootste verschillen zijn op de metrostations in Alexanderpolder waargenomen. Juist in dit deel van de stad wonen relatief veel 65+-ers. Op alle stations in dit gebied (van Ommoord/Zevenkamp tot en met Kralingse Zoom) liggen de aantalen instappers in oktober 2007 ongeveer 20% hoger dan in januari 2008.

7.7 Effecten op het gebruik van Vervoer op maat

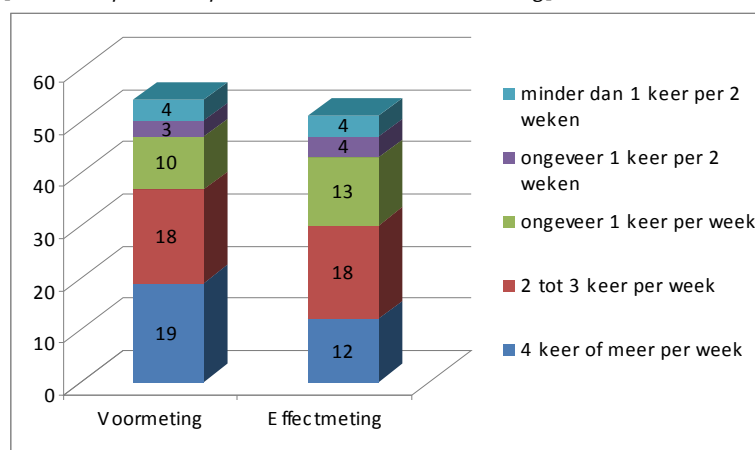
Uit de enquête onder 65+-ers met een OV-chipkaart blijkt dat het gebruik van Vervoer op Maat gelijk is gebleven. De cijfers van Vervoer op Maat geven echter een ander beeld. In de maand na de invoering van de proef met gratis openbaar vervoer -per 1 juli 2007 – is het gebruik van Vervoer op Maat

afgenomen. Terwijl in de maand juli het gebruik van Vervoer op Maat nog met 13% is gestegen en opzichte van dezelfde maand in het voorafgaande jaar, ligt na juli het gebruik per maand 5% tot 10% lager. Een mogelijke verklaring is dat een deel van de 65+-ers die gebruik maken van Vervoer Op Maat een OV-chipkaart heeft aangevraagd en vaker met het Openbaar Vervoer is gaan reizen ten koste van het gebruik van Vervoer op Maat.

7.8 Effecten op het autogebruik van de 65-plussers

Ruim 50% van de respondenten beschikt over een auto. 47% van de ouderen in de voormeting en 43% tijdens de effectmeting heeft wekelijks één of meerdere keren gebruik gemaakt van de auto, als bestuurder of meerrijder. Het frequente (vier keer of meer per week) autogebruik neemt af van 19% van de ouderen naar 12% van de ouderen. Bijna 70% van de ouderen rijdt niet in de ochtendspits en bijna de helft niet na zeven uur 's avonds.

*Figuur 46 Autogebruik voor en tijdens de proef in Rotterdam
[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]*



[bron: enquête 65-plussers, voor- en effectmeting]

7.9 Diepte-interviews¹¹

Om een beter beeld te krijgen van vereenzaming onder ouderen zijn met vijftig ouderen die hebben deelgenomen aan het experiment uitgebreide gesprekken gevoerd. In de gesprekken met ouderen is ingegaan op verschillende aspecten van het gebruik van openbaar vervoer.

Allereerst is gevraagd naar de mening over het openbaar vervoer en het gebruik van de OVchipkaart. Vervolgens is daar verder op ingegaan met vragen over het reisgedrag tijdens het experiment met gratis openbaar vervoer en het reisgedrag in de periode dat niet gratis kon worden gereisd. Om aan te sluiten op de doelstelling van het experiment met gratis

¹¹ Het verslag van de diepte-interviews die in deze paragraaf is opgenomen, is overgenomen uit het rapport Evaluatie Gratis Openbaar Vervoer 65+ers Rotterdam, Tussenrapportage van maart 2008 door bureau Intraval

openbaar vervoer, is er doorgevraagd over het aantal bezoeken en activiteiten die ondernomen werden tijdens het experiment en in de periode dat er niet gratis kon worden gereisd. Er is ingegaan op sociale contacten, gevoelens van eenzaamheid, behoefte en mogelijkheden om anderen op te zoeken en ondernemen van activiteiten.

Gebruik openbaar vervoer

Over het openbaar vervoer zijn bijna alle geïnterviewden tevreden. Het reizen met het openbaar vervoer wordt als gemakkelijk ervaren, zeker voor de kortere afstanden. Zowel de bus, tram als metro worden gebruikt. Welk vervoersmiddel er gebruikt wordt hangt af van welk type halte dichtbij is. De meeste geïnterviewden reizen overdag, vooral voor het doen van boodschappen. Een aantal geïnterviewden geeft aan 's avonds het openbaar vervoer onveilig te vinden. Het merendeel reist juist overdag om activiteiten te ondernemen en anderen te bezoeken en hebben 's avonds geen fut meer om op pad te gaan. Vervoer op Maat en Valys worden gebruikt voor de wat langere afstanden, wanneer er geen gebruik meer wordt gemaakt van de auto. De kleinere afstanden zijn veelal voor dagelijkse boodschappen en ander winkelbezoek, de grotere voor bezoeken aan familie en vrienden.

Klachten

De meest voorkomende klachten over het openbaar vervoer zijn dat er delen van Rotterdam niet bereikbaar zijn doordat er bus- en tramlijnen opgeheven zijn. Ook zouden er volgens verschillende geïnterviewden meer haltes moeten komen in de buurt van serviceflats en andere woonvormen voor ouderen. Bewoners in diverse instellingen klagen dat de bus- of tramhalte te ver lopen is, waardoor ze aangewezen zijn op Vervoer op Maat. Wanneer er haltes dichtbij geplaatst zouden worden, zouden zij zeker vaker het openbaar vervoer gebruiken.

De geïnterviewden die eerder de auto hebben weg moeten doen geven aan dat zij afhankelijk werden van het openbaar vervoer en Vervoer op Maat. De meeste geïnterviewden geven aan liever met het openbaar vervoer te reizen, omdat dat meer een gevoel van zelfstandigheid geeft dan het reizen met Vervoer op Maat. Hierbij ondervinden de geïnterviewden die slechter ter been zijn veel hinder. Bussen zijn in het geheel niet toegankelijk, trams zijn gedeeltelijk beter toegankelijk. De geïnterviewden die met een scootmobiel in de metro reizen geven aan daar niet te kunnen draaien om vooruit te kunnen rijden en daarom soms een paar haltes eerder uit de metro gaan, waar zij wel recht de metro uit kunnen rijden. Vooral 's avonds in de winter wordt dit als onprettig ervaren, doordat het donker is, krijgen zij een onveilig gevoel om ver te moeten rijden. De grootte van de ruimtes in de metro is overigens ingesteld op de in een Europese richtlijn vastgelegde maatvoering.¹ Scootmobielen en (elektrische) rolstoelen passen niet altijd passen binnen deze richtlijn vastgestelde maten.

Ervaringen gratis openbaar vervoer

Alle geïnterviewden zijn enthousiast over het experiment met gratis openbaar vervoer, vooral op financieel gebied en vanwege het gemak. Het wordt ervaren als een cadeau. Uit de enquête is al naar voren gekomen dat er meer en frequenter gereisd wordt. De geïnterviewden vertellen dat ze iets vaker reizen voor kleine boodschappen, en dat ze ook verder reizen dan in de periode dat het niet gratis was. Een aantal geïnterviewden zegt gewoonlijk naar de volgende zonegrens te lopen om minder strippen kwijt te zijn. Zij vinden het erg prettig dat dit nu niet meer hoeft. Slechts één geïnterviewde trekt het experiment in twijfel, deze respondent zou liever zien dat het

openbaar vervoer voor iedereen wat goedkoper zou worden in plaats van dat één doelgroep gratis kan reizen.

Uit de enquêtes is naar voren gekomen dat niet alleen meer ouderen gebruik zijn gaan maken van het openbaar vervoer, maar dat zij dat ook frequenter zijn gaan doen. Uit de interviews komt naar voren is dat veel geïnterviewden tijdens het experiment ook verder zijn gaan reizen met het openbaar vervoer. Zo is een aantal respondenten naar wijken in Rotterdam geweest waar zij nog nooit waren geweest. Ook is kennis gemaakt met andere, onbekende vervoersmiddelen en is een aantal met (klein)kinderen met de metro gegaan. Zij waren nieuwsgierig hoe dat zou zijn en hebben de gratis periode benut om deze nieuwe ervaring op te doen.

Sociaal isolement en sociale activering

Een belangrijke doelstelling van het experiment met gratis openbaar vervoer voor ouderen is het verminderen van vereenzaming onder deze groep. Het meer ondernemen van activiteiten door middel van gratis openbaar vervoer en daarmee het doorbreken van sociaal isolement, kent echter verschillende voorwaarden. Te denken valt aan mobiliteit en gezondheid, kennis van het aanbod van activiteiten, kennissen of vrienden om activiteiten mee te ondernemen, de nabijheid van haltes en weersomstandigheden.

Uit de gesprekken blijkt dat uiteenlopende factoren een belangrijke rol spelen bij het gevoel van sociaal isolement. Door verschillende geïnterviewden wordt aangegeven dat voor het doorbreken van een sociaal isolement alleen gratis openbaar vervoer niet genoeg is.

Sociale activering

Ongeveer de helft van de geïnterviewden geeft aan tijdens het experiment meer gereisd te hebben. Vrouwen geven vaker dan mannen aan dat ze in de gratis periode meer hebben gereisd. Uit de bevindingen van de enquête blijkt juist dat het er meer mannen gebruik zijn gaan maken van het openbaar vervoer en dat zij dat ook frequenter zijn gaan doen dan vrouwen. Vrouwen geven in de gesprekken aan dat wanneer er altijd gratis openbaar vervoer zou zijn, zij meer bezoeken af willen leggen en activiteiten willen gaan ondernemen. Bij mannen is dit een stuk minder. Zij geven vooral aan meer activiteiten te willen ondernemen en in mindere mate meer op bezoek te zullen gaan. Er worden hiervoor twee redenen aangegeven. De eerste is dat bezoeken al afgelegd werden, vooral naar familie, onafhankelijk van de financiële situatie, activiteiten werden achterwege gelaten om financiële redenen. De tweede reden is dat mensen die zich eenzaam voelen veelal weinig mensen kennen om bij op bezoek te gaan. Gratis openbaar vervoer zal hierin geen verandering brengen. De groep die het tweede argument hanteert, vindt het juist wel aantrekkelijk om vaker activiteiten te gaan ondernemen. Overigens moet hierbij worden aangetekend dat er een enigszins vertekend beeld kan ontstaan wanneer deelnemen aan activiteiten direct gekoppeld wordt aan reizen. In diverse woonvormen voor ouderen worden ter plekke activiteiten georganiseerd, bij gezamenlijke reisjes gebeuren veelal met een vervoersmiddel van de instelling zelf. Meer dan de helft van de geïnterviewden geeft aan dat wanneer het openbaar vervoer altijd gratis zou zijn, zij vaker activiteiten zouden ondernemen. Minder dan de helft van de respondenten geeft aan in dat geval meer bezoeken af te leggen. Met name de geïnterviewden die op eenzaamheid gescoord hebben gaan vaker op zoek naar een activiteit. Een aantal geïnterviewden is erg blij dat er nu niet meer gekozen hoeft te worden tussen activiteiten die zij wil ondernemen.

In gesprekken over sociale activering met de ouderen en medewerkers van thuiszorgorganisaties wordt aangegeven dat alleen gratis openbaar vervoer niet genoeg is.

Mensen die zich eenzaam voelen hebben een 'trekker' nodig om het openbaar vervoer te gaan gebruiken. Er moet een doel zijn om naar toe te reizen. Daarbij is kennis van het aanbod van activiteiten nodig en in een aantal gevallen ook personen die mee willen en kunnen reizen. Uit gesprekken met activiteiten- en recreatiebegeleiders van instellingen voor ouderen blijkt dat personen in een sociaal isolement persoonlijk geactiveerd moeten worden. Een probleem dat ook bij de activiteiten- en recreatiebegeleiders voordoet, is dat personen in een isolement moeilijk gevonden worden.

Frequentie gebruik gratis OV

Niet iedereen die gratis openbaar vervoer aangeboden heeft gekregen, is ook daadwerkelijk meer gaan reizen. De geïnterviewden die aan hebben gegeven niet beduidend veel meer gereisd te hebben tijdens het experiment geven hiervoor verschillende verklaringen. Zo is de behoefte aan meer activiteiten niet veranderd of is geen verschil in het aanbod van activiteiten ervaren. Andere ouderen geven in de gesprekken aan dat de aantrekkelijkheid van de activiteit doorslag geeft om wat te gaan ondernemen, niet het gratis openbaar vervoer. Overigens zijn ook deze ouderen erg te spreken zijn over het gratis openbaar vervoer. Verder wordt als reden genoemd dat men in het begin van het experiment wel meer gereisd heeft, maar later teruggevallen is op de dagelijkse routine. Een enkele respondent geeft aan dat zij wel graag gebruik van het gratis openbaar vervoer wil maken, maar dat zij er zeker geen misbruik van wil maken.

Uit de gesprekken met de ouderen blijkt dat daarnaast een andere factor van groot belang is voor het al dan niet ondernemen van activiteiten, namelijk de weersomstandigheden. De geïnterviewden die graag naar buiten gaan geven aan dat de weersomstandigheden een sterke rol spelen. Het bezoeken van een park, wandelen langs de Maas of in de haven kijken wordt in de winter weinig aantrekkelijk gevonden. In de zomer, zo geven zij aan, zullen zij veel meer gebruik maken van het gratis openbaar vervoer. Daarnaast speelt, heel praktisch, dat veel ouderen in de winter meer en vaker ziek zijn en zich überhaupt slechter voelen dan in de zomer. Daarom hebben zij in de winter niet meer activiteiten ondernomen, maar zij hebben erg veel zin om dit in de zomer wel te gaan doen. Uit de gesprekken met ouderen blijkt dat drie geïnterviewde personen weinig ervaring met het openbaar vervoer hebben, omdat zij nog gebruik maken van de auto. Zij geven aan dat zij over niet al te lange termijn het gebruik van de auto geheel willen stoppen en daarna afhankelijk zijn van het openbaar vervoer.

Neveneffecten

Een aantal geïnterviewden is actief voor ouderenbonden. Zij geven aan dat zij door het gratis openbaar vervoer in staat worden gesteld eenzame ouderen op te zoeken of vaker een kennis die in het ziekenhuis ligt te bezoeken. Zij geven aan dat op deze manier ook mensen uit een isolement gehaald zouden kunnen worden en eventueel geactiveerd om kleine uitstapjes te ondernemen. Andere geïnterviewden, niet gelieerd aan ouderen bonden, geven ook aan dat zij door het gratis openbaar vervoer vaker naar een ziek familielid zijn gereisd. Tenslotte is er ook nog sprake van een beperkt effect op de verkeersveiligheid. Oudere mannen gaan vaak naar gezelligheidsverenigingen met ex-collega's. Daar ontmoeten zij elkaar drinken er een borrel. Door hen wordt specifiek gezegd dat ze ten tijde van het experiment eerder met het openbaar vervoer

zijn gegaan, terwijl ze voorheen met de auto gingen en wel eens met een slok teveel op achter het stuur zaten.

7.10 Conclusies

Sociaal-maatschappelijke winst

Het boeken van sociaal-maatschappelijke winst door het aanbieden van gratis OV wordt dus vastgesteld op basis van drie indicatoren:

- het daadwerkelijke ov-gebruik,
- het gevoel van eenzaamheid en
- de mate waarin maatschappelijke activiteiten worden ontplooid.

Ov-gebruik

Uit de registratie met de chipkaart is een aanzienlijk hoger ov-gebruik af te leiden in de periode dat de 65-plussers gratis konden reizen.

Daarnaast is er sprake van de resultaten uit de enquête. Hier is een stijging van het OV gebruik te zien van 86% gebruikers naar 94% gebruikers. Vooral de toename van het aantal frequente gebruikers (meer dan vier keer per week) is aanzienlijk, van 50% naar 75%.

Het gevoel van eenzaamheid

Tijdens de proef is de eenzaamheid onder de 65-plussers in lichte mate afgenomen, van 25% naar 22%. Door het ontbreken van een controlegroep is niet vast te stellen wat de invloed van het gratis openbaar vervoer hierop is. Bovendien gaat het om een beperkte afname gaat.

Deelname aan maatschappelijke activiteiten

De deelname aan maatschappelijke activiteiten door 65-plussers is gedurende de proef toegenomen. Ook hier is niet vast te stellen in welke mate dit aan het gratis OV is toe te schrijven.

Effecten op capaciteitsbehoefte

Er hoeft in Rotterdam geen extra capaciteit ingezet te worden ten gevolge van de proef met het gratis busvervoer voor ouderen. Het aantal extra oudere reizigers valt in het niet bij andere ontwikkelingen in het reizigersvervoer.

Effecten op het gebruik van Vervoer op maat

Uit de telgegevens van het Vervoer op Maat blijkt een duidelijke afname van het aantal ouderen dat gebruik maakt van deze voorziening.

Effecten op het autogebruik van 65-plussers

Tijdens het experiment met gratis openbaar vervoer is een afname van het frequente autogebruik (vier keer of meer per week) onder de 65-plussers vastgesteld.

Effecten op het fietsgebruik van 65-plussers

In Rotterdam zijn geen vragen gesteld over het fietsgebruik van de 65-plussers in relatie tot de proef met het gratis ov.

Overzicht van tabellen

Figuur 1 Aantal 65-plussers per bus in Noord-Holland Noord.....	20
Figuur 2 Kaartgebruik door 65-plussers in Noord-Holland Noord.....	21
Figuur 3 Busgebruik in Noord-Holland Noord door 65-plussers, voor en tijdens de proef.....	22
Figuur 4 Tevredenheid over bus onder 65-plussers in Noord-Holland Noord in %	23
Figuur 5 Activiteitenindex 65-plussers Noord-Holland Noord	25
Figuur 6 Ontwikkeling activiteitenindex 65-plussers en controlegroep in Noord-Holland Noord.....	26
Figuur 7 Ontwikkeling activiteitenindex naar leeftijdscategorie in Noord-Holland Noord.....	26
Figuur 8 Ontwikkeling activiteitenindex bij mobiel en minder mobielen in Noord-Holland Noord	27
Figuur 9 Ontwikkeling activiteitenindex naar inkomenscategorie in Noord-Holland Noord.....	27
Figuur 10 Ontwikkeling activiteiten index naar autobezit in Noord-Holland Noord.....	28
Figuur 11 Mate van vereenzaming 65-plussers in Noord-Holland Noord voor en tijdens experiment	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Figuur 12 Mate van eenzaamheid in Noord-Holland Noord naar leeftijdscategorie.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Figuur 13 Autogebruik door 65-plussers in Noord-Holland Noord	29
Figuur 14 Aantal 65-plussers per bus in Parkstad Limburg.....	37
Figuur 15 Gebruikte kaartsoort door 65-plussers in Parkstad Limburg voor, tijdens en na de proef.....	38
Figuur 16 Busgebruik door 65-plussers in Parkstad Limburg voor en tijdens de proef in %.....	38
Figuur 17 Tevredenheid over bus in Parkstad Limburg voor en na de proef in %	40
Figuur 18 Activiteitenindex 65-plussers Parkstad Limburg	42
Figuur 19 Ontwikkeling activiteiten index bij 65 plussers en controlegroep in Parkstad Limburg	42
Figuur 20 Ontwikkeling activiteitenindex naar leeftijdscategorie Parkstad Limburg.....	43
Figuur 21 Ontwikkeling activiteiten index bij mobiele en niet-mobiele in Parkstad Limburg	43
Figuur 22 Ontwikkeling activiteitenindex naar inkomenscategorie in Parkstad Limburg.....	44
Figuur 23 Ontwikkeling activiteitenindex naar autobezit in Parkstad Limburg	44
Figuur 24 Mate van eenzaamheid 65-plussers Parkstad Limburg voor en tijdens experiment in %	45
Figuur 25 Mate van eenzaamheid in Parkstad Limburg voor en tijdens de proef naar leeftijdscategorie	45
Figuur 26 Autogebruik door 65-plussers in Parkstad Limburg voor en tijdens de proef.....	47
Figuur 27 Aandeel 65-plussers in bus in Nijmegen (absoluut en in procenten)	54
Figuur 28 Gebruikte kaartsoort in Nijmegen door 65-plussers voor en tijdens de proef.....	54
Figuur 29 Busgebruik in Nijmegen onder 65-plussers in procenten.....	55
Figuur 30 Tevredenheid over bus onder 65-plussers in Nijmegen in procenten	57

Figuur 31 Activiteitenindex 65-plussers Nijmegen	58
Figuur 32 Ontwikkeling activiteitenindex van 65-plussers en controlegroep in Nijmegen	59
Figuur 33 Ontwikkeling activiteitenindex naar leeftijdscategorie Nijmegen ...	59
Figuur 34 Ontwikkeling activiteitenindex naar inkomenscategorie in Nijmegen	60
Figuur 35 Ontwikkeling activiteiten index niet-mobiele en mobiele 65-plussers in Nijmegen.....	60
Figuur 36 Ontwikkeling activiteitenindex naar autobezit in Nijmegen.....	61
Figuur 37 Mate van eenzaamheid onder 65-plussers in Nijmegen voor en tijdens de proef	62
Figuur 38 Mate van eenzaamheid in Nijmegen naar leeftijdscategorie	63
Figuur 39 Autogebruik voor en tijdens proef in Nijmegen	64
Figuur 40 OV gebruik in Rotterdam door 65-plussers voor en tijdens de proef	73
Figuur 41 Tevredenheid over bus, tram en metro onder 65-plussers in Rotterdam in %	74
Figuur 42 Activiteitenindex voor- en effectmeting Rotterdam	77
Figuur 43 Ontwikkeling activiteitenindex naar leeftijdscategorie in Rotterdam	77
Figuur 44 Ontwikkeling activiteitenindex naar inkomenscategorie Rotterdam	78
Figuur 45 Ontwikkeling activiteitenindex naar autobezit in Rotterdam	78
Figuur 46 Ontwikkeling activiteitenindex naar mate van mobiliteit in Rotterdam	79
Figuur 47 Mate van eenzaamheid onder 65-plussers in Rotterdam voor en tijdens het experiment.....	79
Figuur 48 Autogebruik voor en tijdens de proef in Rotterdam.....	81

Bijlage 1; Uitvraag minister van Verkeer en Waterstaat

Aan
Interprovinciaal Overleg
t.a.v. ir. J. Ploeger
Postbus 16107
2500 BC Den Haag

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
4 december 2006	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.06.02961	-
Onderwerp	
Experiment 'gratis' of goedkoop OV voor ouderen in de daluren	

Geachte heer Ploeger,

Hierbij stel ik u in de gelegenheid om voor de provincies een voorstel in te dienen voor een experiment met 'gratis' of goedkoop openbaar vervoer voor ouderen (vanaf 65 jaar) in de daluren per bus.

Achtergrond

De Tweede Kamer heeft de regering verzocht¹² te bevorderen dat wordt gestart met minimaal twee experimenten 'gratis' of substantieel goedkoper OV voor ouderen in de daluren, en daarvoor "in cofinanciering met bereidwillige decentrale overheden de nodige middelen vrij te maken." Dit betreft een voorstel uit de initiatiefnota Dijksma.¹³

Voorafgaand aan en tijdens de behandeling van de V&W-begroting eind oktober 2006 zijn voorstellen ingediend om de experimenten voor ouderen

¹² Tweede Kamer, 2005-2006, 30 368, nr. 5 voorgesteld op 30 augustus 2006.

¹³ Tweede Kamer, 2005-2006, 30 368, nr. 1 d.d. 15 november 2006 (pag. 4, 5 en 8).

uit te breiden naar de trein en naar kinderen tot 12 jaar. Deze voorstellen hebben geen meerderheid gekregen.

De initiatiefnota richt zich op 65-plussers en noemt het tegengaan van eenzaamheid en isolement van ouderen als beoogd effect. Dit behoort tot het terrein van gemeenten.

In mijn brief van 17 mei 2006 aan de Tweede Kamer¹⁴ heb ik aangegeven dat gemeenten die 'gratis' of goedkoop OV (GOV) een passend instrument vinden voor hun beleids-terrein, als 'derdebetaler' GOV kunnen inkopen bij de vervoerder.

Gezien de wens van de Tweede Kamer en teneinde WGR-plusgebieden, provincies en gemeenten kennis te laten maken met derdebetaling ben ik bereid om eenmalig in cofinanciering met regio's twee experimenten uit te voeren, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- gemeenten zijn intensief betrokken bij de vormgeving van de experimenten en de evaluatie;
- de experimenten geven zicht op de effecten op het gebruik door ouderen van het OV, van de regiotaxi en van collectieve systemen voor sociaal-recreatief vervoer van ouderen (Valys etc.) en van de auto.

De uitkomsten van de evaluatie wil ik breed beschikbaar stellen ten behoeve van beleidsvorming door alle gemeenten, WGR-plusgebieden en provincies.

Twee experimenten

Ik stel budget beschikbaar voor twee experimenten, waarvan één in een overwegend landelijke omgeving, met mogelijk één of enkele kleine of middelgrote steden. Voor dit experiment kunt u een voorstel indienen. Voor het tweede experiment vraag ik SKVV om een voorstel in te dienen voor een sterk stedelijke omgeving: een middelgrote stad of (een deel van) een grote stad.

De experimenten hoeven niet per definitie het grondgebied van een hele provincie respectievelijk WGR-plusgebied te bestrijken.

Budget

In genoemde initiatiefnota wordt aangenomen "dat er voldoende ongebruikte zitplaatsen in het OV overdag aanwezig zijn om deze verstrekking van 'gratis' OV aan ouderen kostenneutraal te doen plaats vinden." De nodig geachte budgetvoorziening is dan ook beperkt tot de zogenaamde 'derving' van de huidige kaartopbrengsten van de ouderen buiten de ochtendspits: voor heel Nederland is dat op jaarbasis circa 40 miljoen euro.¹⁵

¹⁴ Tweede Kamer, 2005-2006, 30 368, nr. 3.

¹⁵ Ouderen maken nu zeer beperkt gebruik van bus, tram en metro vóór 9.00 uur. Volgens de initiatiefnota leidt een mogelijke verschuiving van dit OV-gebruik naar de daluren per saldo niet tot extra kosten omdat die verschuiving gepaard gaat met een besparing op de inzet van materieel in de spits.

Met een budget van maximaal 1,5 miljoen euro acht ik het heel goed mogelijk om in cofinanciering twee experimenten uit te voeren.¹⁶ Dit budget stel ik eenmalig beschikbaar voor twee experimenten op basis van minimaal 50 procent cofinanciering door de regio's. IPO en SKVV kunnen tot en met 31 januari 2007 ieder een voorstel indienen; per experiment stel ik maximaal € 750.000,= beschikbaar.

Planning

- uiterlijk 16 april 2007: start periode 'gratis' of goedkoop OV (GOV)
- 1 augustus 2007: (tussen)evaluatie gereed
- uiterlijk 31 december 2007: einde periode GOV
- binnen twee maanden na einde periode GOV, maar uiterlijk 1 februari 2008: evaluatie gereed

Binnen bovenstaande planning is het aan de regio om de duur van het experiment te bepalen.

Evaluatie

Samen met gemeente(n) en WGR-plusgebied of provincie zal V&W – in afstemming met het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport – de experimenten evalueren op in ieder geval de volgende aspecten:

1. De sociaal-maatschappelijke winst (tegengaan eenzaamheid en isolement).
2. De vraag in hoeverre kan worden volstaan met dervingskosten. Met andere woorden: bieden de lege stoelen voldoende ruimte of moet extra capaciteit worden ingezet? Een aandachtspunt vormen de middag/avondspits en koopavonden, koopzondagen etc. omdat dan in veel gevallen de capaciteit al volledig wordt ingezet.
3. De effecten op het gebruik van de regiotaxi en van collectieve systemen voor sociaal-recreatief vervoer van ouderen.¹⁷
4. De effecten op het autogebruik van ouderen en op de files.

Criteria bij toekenning subsidie

Subsidiëring is mogelijk als het voorstel voldoet aan de volgende criteria:

- I. Het voorstel geeft antwoord op de volgende vragen:
 - a. Wat is het aanbod aan de ouderen: geheel 'gratis' of substantieel goedkoper.
 - b. Waar geldt het aanbod: het gebied waarin of de lijnen waarop.
 - c. Wanneer geldt het aanbod: start- en einddatum.

¹⁶ Indien de voorstellen niet aansluiten bij de criteria aan het eind van deze brief, behoud ik mij het recht voor om genoemd budget niet geheel te besteden.

¹⁷ Deze effecten worden ook bestudeerd in de lopende experimenten met bundeling van OV met vormen van collectief doelgroepenvervoer. Die experimenten richten zich – in tegenstelling tot experimenten 'gratis' of goedkoop OV voor ouderen in de daluren – op mogelijkheden tot een hogere klanttevredenheid en grotere doelmatigheid bij bundeling.

- d. Wat kost het aanbod (onderbouwde kostenbegroting) en welke partijen uit de regio dragen bij voor welke aandelen.
- II. Het voorstel is concreet uitgewerkt en geeft blijk van intenties van, en bij voorkeur afspraken met, vervoerders en gemeenten, zo mogelijk schriftelijk, over hun medewerking aan uitvoering en evaluatie.
- III. Het voorstel voldoet aan de voorwaarden genoemd bovenaan blad 2 van deze brief.
- IV. Het experiment wordt uitgevoerd conform het tijdpad zoals hierboven onder 'Planning' genoemd.
- V. Het voorstel is qua opzet en beoogde uitvoering geschikt om te evalueren op de hierboven onder 'Evaluatie' genoemde 4 aspecten.

Een afschrift van deze brief wordt verzonden aan de provincies en aan VNG en VOC.

Uw voorstel kunt u uiterlijk 31 januari 2007 schriftelijk richten aan:
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
DGP/MDV t.a.v. G.M. de Jong (G01.13)
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ik zie de indiening van uw voorstel met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze
DE DIRECTEUR MARKTONTWIKKELING & DECENTRAAL VERVOER,

drs. P.J. Langenberg

Bijlage 2; Nadere uitwerking onderzoeksmethoden

A.1 Enquêtes

De enquêtes worden afgenomen onder een experimentele groep van 65-plussers en een controlegroep van 63- en 64-jarigen.¹⁸ De respondenten zijn gevonden door een aselecte steekproef uit de GBA gegevens van de betreffende gemeenten. In Nijmegen en Parkstad Limburg is dit van het totale bestand gebeurd, in Noord-Holland Noord is de steekproef getrokken uit de GBA bestanden van een zestal gemeenten (van de 23 gemeenten). In Rotterdam gebeurt dit schriftelijk (meegestuurd met het aanvraagformulier voor het gratis vervoerbewijs), in de andere drie regio's telefonisch. Door zowel voorafgaand als na afloop een vergelijkbare enquête onder dezelfde groepen respondenten (in de experimentele- en controlegroep) af te nemen wordt een goede effectbepaling bereikt (quasi-experimenteel design). Bij de selectie van de controlegroep in Rotterdam is een fout gemaakt, waardoor de controlegroep niet bruikbaar was. In de effectmeting is daarom in Rotterdam geen gebruik gemaakt van de controlegroep.

Reisgedrag en reismotieven

Daarnaast worden vragen gesteld over reisgedrag en reismotieven van OV en andere vervoerswijzen (auto, fiets, regiotaxi, vervoer op maat, collectieve systemen voor sociaal-recreatief vervoer en overig alternatief vervoer) en over mogelijke determinanten van eenzaamheid (waaronder sociaal-economische achtergrondkenmerken). Alleen dan is immers vast te stellen waaraan eventuele veranderingen in eenzaamheid zijn toe te schrijven en in hoeverre die veranderingen het gevolg zijn van gratis ov.

De 63- en 64-jarigen in de controlegroep ontvangen dezelfde vragenlijst. Voor initiële verschillen tussen de experimentele groep en de controlegroep is zoveel mogelijk gecorrigeerd middels matching van de verschillende onderzoeksgroepen op relevante variabelen (geslacht, opleidingsniveau, mobiliteit, sociale status, autobezit). Daarnaast wordt de controlegroep vooral vergeleken met de 65-jarigen uit de experimentele groep.

De voormeting is in Rotterdam, Nijmegen, Noord-Holland Noord en Parkstad Limburg in mei 2007 uitgevoerd. De effectmeting is in oktober 2007 (Noord-Holland Noord) en december 2007 (Nijmegen en Parkstad Limburg) uitgevoerd. In Rotterdam is in oktober/november 2007 een effectmeting uitgevoerd. De steekproef voor de voor-meting is a-select getrokken uit de totale populatie van 65-plussers. Voor de effectmeting is uit de respondenten van de voormeting een a-selecte steekproef getrokken. De betrouwbaarheidsmarge ligt hiermee binnen de +/-4 procentpunten. Het aantal respondenten per regio is weergegeven in onderstaande tabel. Met deze aantallen kunnen voldoende betrouwbare uitspraken worden gedaan over veranderingen in eenzaamheid in samenhang met het gebruik van gratis openbaar vervoer.

Maatschappelijke activiteiten

¹⁸ Bureau Intraval heeft de enquêtes verricht.

Naast de vragen over eenzaamheid worden ook vragen gesteld over de deelname aan maatschappelijke activiteiten. De vragenlijst omvat twaalf items met betrekking tot activiteiten.

- Bezoek kerk, moskee of synagoge
- Gesport in verenigingsverband
- Bezoeken van andere verenigingen (bijv. zang-, muziek-, toneel- of hobbyvereniging)
- Deelname aan andere organisaties (bijv. vakbond, ouderenbond)
- Vrijwilligerswerk
- Bezoek restaurant of bioscoop
- Bezoek museum
- Bezoek concert of theater
- Wandeling of fietstocht
- Bezoek vrienden of familie
- Bezoek winkelcentrum/gewinkeld
- Overige vrijetijdsactiviteiten buitenshuis

Deze items konden als volgt worden gescoord:

1. niet gedaan
2. minder dan 1 keer per twee weken
3. ongeveer 1 keer per twee weken
4. ongeveer 1 keer per week
5. 2 tot 3 keer per week
6. 4 of meer keer per week

Om de interpretatie van de gegevens over de in de vragenlijst opgenomen lijst met activiteiten te vereenvoudigen en de vergelijking van deze gegevens tussen categorieën ouderen te vergemakkelijken is er een analyse uitgevoerd met clusters van activiteiten. De twaalf variabelen die activiteiten meten, kunnen herleid worden tot vier onafhankelijke factoren: culturele activiteiten, ideële activiteiten, ontspanning, en sport en recreatie.

De factor culturele activiteiten bestaat uit de variabelen bezoek restaurant of bioscoop, bezoek museum en bezoek concert of theater. De factor ideële activiteiten bestaat uit de variabelen bezoek kerk, moskee of synagoge, deelname aan andere organisaties (bijvoorbeeld vakbond, ouderenbond) en vrijwilligerswerk. De factor ontspanning bestaat uit de variabelen wandeling of fietstocht, bezoek vrienden en familie en bezoek winkelcentrum. De factor sport en recreatie bestaan uit de variabelen sporten in verenigingsverband, deelname aan andere verenigingen (bijvoorbeeld zang-, muziek-, toneel- of hobbyverenigingen) en overige vrijetijdsactiviteiten buitenshuis. De vier factoren zijn berekend door per factor de score op de betreffende variabelen op te tellen en te delen door drie.

Eenzaamheid

Belangrijk onderdeel van de enquête vormt de zogenaamde 'eenzaamheidschaal' van De Jong Gierveld en Kamphuis. De eenzaamheidschaal is een in 1985 ontwikkelde methode om de mate van vereenzaming te meten. Uit diverse onderzoeken blijkt de eenzaamheidschaal robuust voor diverse leeftijden en discrimineert ze over het algemeen goed

tussen sterk eenzamen, minder eenzamen en niet-eenzamen.¹⁹ De schaal bestaat uit de volgende elf uitspraken (items):

1. Er is altijd wel iemand in mijn omgeving bij wie ik met mijn dagelijkse probleempjes terecht kan.
2. Ik mis een echt goede vriend of vriendin.
3. Ik ervaar een leegte om me heen.
4. Er zijn genoeg mensen op wie ik in geval van narigheid kan terugvallen.
5. Ik mis gezelligheid om me heen.
6. Ik vind mijn kring van kennissen te beperkt.
7. Ik heb veel mensen op wie ik volledig kan vertrouwen.
8. Er zijn voldoende mensen met wie ik me nauw verbonden voel.
9. Ik mis mensen om me heen.
10. Vaak voel ik me in de steek gelaten.
11. Wanneer ik daar behoefte aan heb kan ik altijd bij mijn vrienden terecht.

De schaal bestaat uit vijf positief geformuleerde uitspraken (item 1, 4, 7, 8, 11) en zes negatief geformuleerde uitspraken (item 2, 3, 5, 6, 9 en 10). Het niet instemmen met de positief geformuleerde uitspraken en het instemmen met de negatief geformuleerde uitspraken wordt indicatief geacht voor het ervaren van eenzaamheid. Sommatie van het antwoord op de 11 items levert een schaalscore op die van 0 tot 11 loopt. Hoe hoger de score, des te eenzamer men is. De scores zijn onder te verdelen in vier categorieën: niet eenzaam (score 0, 1 en 2), matige eenzaamheid (score 3 t/m 8), sterke eenzaamheid (score 9 en 10) en ernstige eenzaamheid (score 11). In de schaal komt het woord eenzaamheid niet voor en refereren de items niet aan specifieke situaties of gedragingen die leeftijdsgebonden zijn. Ook het evaluatieve, subjectieve element is in de elf uitspraken terug te vinden.

Eenzaamheid

Landelijke cijfers laten zien dat zes à zeven procent van de 65-plussers (zeer) sterk vereenzaamd is. Vereenzaming kan worden gedefinieerd als een gevoel van eenzaamheid die het individu waarneemt als opgelegd door anderen (van buitenaf). Het kan worden ervaren als een negatieve of bedreigende situatie. Vereenzaming wordt veroorzaakt door een complex van factoren: sociale factoren, persoonlijke omstandigheden en/of sociaal-psychologische kenmerken van een persoon zorgen ervoor dat iemand in een isolement geraakt. Bij vereenzaming wordt veelal direct gedacht aan 65-plussers, aangezien zij extra bloot staan aan een aantal risicofactoren, zoals inkomensdaling, afnemende gezondheid en partnerverlies.²⁰

De specifieke aandacht vanuit bestaande voorzieningen en instellingen voor 65-plussers maakt dat de risico's voor deze groep kunnen verminderen. Vanaf de leeftijd van 75 nemen de risico's duidelijk toe. Personen van 75 en ouder zijn minder zelfredzaam en raken meer aangewezen op de hulp van anderen. 65-plussers waarbij het ontbreekt aan een goed functionerend sociaal netwerk hebben een verhoogde kans op vereenzaming. Het structureel tegengaan van (zeer) sterke eenzaamheid is echter gezien de beperkte looptijd van het

¹⁹ De Jong Gierveld en Van Tilburg: Het meten van persoonlijke ervaringen en gevoelens in vragenlijst-onderzoek; een studie naar het functioneren van de eenzaamheidsschaal in verschillende onderzoekingen. In J. de Jong Gierveld & J. van der Zouwen (red) De vragenlijst in sociaal onderzoek; een confrontatie van onderzoekspraktijk en methodologie, pp 67-83. Van Loghum Slaterus, Deventer 1987.

²⁰ Fokkema en Van Tilburg 2003.

experiment lastig. Het vereenzamen van 65-plussers is vaak een traject van jaren, dat niet alleen met het aanbieden van gratis OV in het kader van een experiment kan worden tegengegaan.

Aantallen respondenten en tijdstip onderzoek

Tabel 2.2 Aantal respondenten enquêtes

Meting	Aantal respondenten (minimum per regio)	
	Experimentele groep	Controlegroep
Voormeting	1.100	500
Effectmeting	600	250

In Rotterdam is de enquête voor de voormeting zoals gezegd meegestuurd met het aanvraagpakket dat iedere 65-plusser kreeg thuisgestuurd. Deze pakketten zijn in mei 2007 verstuurd. In totaal zijn er 49.182 enquêtes teruggestuurd (respons 57%), waarvan er 24.096 zijn gebruikt voor de analyse. Door de controlegroep van 63- en 64-jarigen zijn 982 enquêtes geretourneerd in mei/juni 2007. De vragenlijsten voor de effectmeting zijn in november verstuurd naar zowel de experimentele groep als naar de controlegroep.

A.2 Onderzoek in de bus

Om inzicht te krijgen in de effecten van het experiment op de capaciteitsbehoefte en op het feitelijke gebruik van het OV door 65-plussers, wordt in Nijmegen, Parkstad Limburg en Noord-Holland Noord voor, tijdens en na het experiment onderzoek verricht met behulp van enquêteurs in de bus. Het onderzoek vindt plaats in de uren dat het gratis vervoer van toepassing is, dus na 9.00 uur en in het weekend. In Parkstad Limburg is tussen 16.00 en 18.00 uur op werkdagen niet gemeten omdat in dat tijdsvenster niet gratis gereisd mag worden. In Rotterdam wordt het feitelijke gebruik geregistreerd via de chipkaart.

Met het onderzoek in de bus wordt bezien of er tijdens het experiment (door 65-plussers) meer gebruik gemaakt is van de bus dan voor het experiment en zo ja, of deze groei beklijft na het experiment (Parkstad Limburg en Noord-Holland Noord). In Nijmegen is gekeken hoe het gebruik zich verder ontwikkelt, nu de proef met een jaar is verlengd. Ook wordt gekeken hoe groot deel van de 65-plussers daadwerkelijk het gratis kaartje gebruikt (er kunnen immers ook 65-plussers 'van buiten' met de bus reizen). Per meting wordt in de tijdsblokken waarin het gratis OV van kracht is door een enquêteur met 100 bussen gereisd in iedere regio. Gedurende het bezoek in de bus worden de volgende activiteiten uitgevoerd:

- telling aantal reizigers in de bus (bij grote drukte geschat);
- schatting aantal 65-plussers;
- de 65-plussers in de bus wordt gevraagd of men 65-plusser is (check op de schatting) en met welke kaartsoort (strippenkaart roze/blauw, (korting-) abonnement, losse kaartverkoop of gratis vervoerbewijs) wordt gereisd;
- tijdens de experimentele periode wordt tevens gevraagd of deze reis zonder gratis OV ook was gemaakt.

Een probleem is het (op zicht) schatten van wie 65-plusser is en wie niet. Daarom zijn de enquêteurs geïnstrueerd dat zij de 'zichtnorm' heel laag leggen en dus bij de check op de schatting (vrijwel) iedere potentiële 65-plusser aangesproken wordt. Vooraf is een steekproef van minimaal 100 ritten gedefinieerd die representatief is voor het totale rittenbestand in de betreffende regio. Hierbij is rekening gehouden met:

- Type dag: door de week/weekend
- Tijdsblok: ochtend (9.00 – 13.59 uur), middag (14.00 – 18.59 uur)
- Lijnnummers

De verdeling in de ritten is als volgt:

- a. 30% in het weekend (zaterdag)
- b. 70% overdag door de week (na 9.00 uur)

In de tijdens- en nameting zijn waarnemingen gedurende dezelfde dagen van de week en trajecten gehouden als in de voormeting zodat de metingen wat dit betreft vergelijkbaar zijn. De voormeting heeft in alle drie de regio's plaatsgevonden in week 20-22 en de tijdens-meting in week 34-35 (Nijmegen en Parkstad Limburg) en week 35-36 (Noord-Holland Noord). De nameting heeft in januari 2008 plaatsgevonden.

A.3 Telcijfers

Om de effecten op de capaciteitsbehoefte vast te stellen wordt gebruik gemaakt van reizigerstellingen, opgave van ingezette zitplaatscapaciteit per rit en de ingezette capaciteit per uurblok. Deze gegevens worden door de verschillende vervoerders verzameld. Omdat de telsystematiek niet bij iedere vervoerder hetzelfde is, verschillen ook de opgeleverde en op te leveren data per experiment. Er wordt echter wel voor gezorgd dat de onderzoeksvraag, namelijk of er volstaan, kan worden met de huidige inzet van materieel en capaciteit, betrouwbaar beantwoord kan worden. Er wordt gebruik gemaakt van cijfers voor, tijdens en na het experiment.

Indien mogelijk zijn ook data over het effect van gratis OV op het gebruik van regiotaxi-vervoer door 65-plussers verzameld. Dat is echter niet in alle regio's mogelijk omdat niet overal vastgelegd wordt of een rit door een 65-plusser of bijvoorbeeld een wmo-gerechtigde jonger dan 65 jaar wordt gemaakt. De ritgegevens van het Valys-vervoer worden *niet* betrokken in dit onderzoek. De redenen daarvoor zijn dat Valys-vervoer lange afstandsvervoer betreft, de meeste Valys-reizigers in meer of mindere mate gehandicapt zijn (weinig substitutiemogelijkheden naar regulier ov) en de criteria voor Valys-vervoer sterk verschillen (soms 80plus, soms inkomensafhankelijk, etc.).

Nijmegen

Novio houdt geen standaard tweewekelijkse trendtellingen van het aantal reizigers. In plaats daarvan wordt driemaal per jaar twee weken lang het aantal reizigers geteld. Van die tellingen worden de volgende gegevens gebruikt:

- NVS-telling november 2006
- NVS-telling november 2007
- Voorjaartelling maart 2007
- Voorjaartelling maart 2008 (onder voorbehoud)

Speciaal voor dit onderzoek wordt in de eerste week van iedere maand op dinsdag of donderdag een instaptelling gehouden. Dat houdt in dat op die

teldagen alle instappers die reizen met een 65-pluspas bij worden gehouden. Hiermee kan dus exact worden weergegeven hoeveel 65-plus-reizigers er zijn op de teldagen. Deze instaptellingen worden in ieder geval tijdens het onderzoek gehouden. Onder voorbehoud wordt ook de eerste drie maanden van 2008 op de eerste dinsdag of donderdag geteld.

Ritgegevens van 65-plussers met de Regiotaxi worden niet bijgehouden.

Parkstad Limburg

Veolia levert de telcijfers alsmede inzetgegevens van nader te bepalen telhalten over de volgende perioden:

- Voor-meting:
 - Trendtellingen 10 december 2006 – 31 mei 2007²¹
 - NVS-tellingen 2006
- Tijdens-meting:
 - Trendtellingen 1 juni 2007 – 31 december 2007
 - NVS-tellingen 2007
- Na-meting:
 - Trendtellingen 1 januari 2008 – 1 maart 2008

Veolia levert eveneens ritgegevens (van 65-plussers) van de Regiotaxi voor, tijdens en na het experiment.

Noord-Holland Noord

Connexxion levert de telcijfers alsmede inzetgegevens over de volgende perioden:

- Voor-meting:
 - Trendtellingen 1 juni 2006 – 31 december 2006
 - Trendtellingen 1 januari 2007 – 31 mei 2007
 - NVS-tellingen 2006
- Tijdens-meting:
 - Trendtellingen 1 juni 2007 – 30 september 2007
- Na-meting:
 - NVS-tellingen 2007
 - Trendtellingen 1 oktober 2007 – 1 maart 2008

Daarnaast levert Connexxion een overzicht van uitgegeven nultariefkaartjes. CTS levert ritgegevens (van 65-plussers) van de OV-taxi voor, tijdens en na het experiment.

Rotterdam

RET verricht tellingen op basis van het gebruik van de chipkaart. Verder worden er voorafgaand aan de proef zwaartepunttellingen op een aantal lijnen verricht. Deze hebben niet allemaal in dezelfde periode plaatsgevonden, maar wel allemaal in 2007. Periode tellingen:

- Bus: maart/april 2007
- Tram: mei/juni 2007
- Metro: februari/maart 2007

Tijdens en na het experiment worden opnieuw zwaartepunttellingen verricht, in september-oktober-november (tijdens-meting) en in oktober 2008 (na-meting). De tellingen vinden op enkele specifiek gekozen locaties plaats. De

²¹ Veolia verzorgt het busvervoer in Parkstad Limburg vanaf 10 december 2006. Er zijn geen telcijfers van de periode daarvoor beschikbaar.

tellingen vinden primair plaats om de effecten op de vervoercapaciteit te bekijken. De resultaten van de tijdens-meting en nameting worden vergeleken met de voor-meting, waarbij gecorrigeerd wordt voor seizoensinvloeden en zo mogelijk voor eventuele andere effecten dan die van de 65-plus-proef, die van invloed zijn op de passagiersaantallen. Daarnaast wordt wekelijks de klachten bijgehouden over volle voertuigen. Er worden tevens tellingen van gebruikers van het Vervoer op Maat verricht.

A.4 Groepsgesprekken

Arachnea heeft een kwalitatief onderzoek, in de vorm van groepsdiscussies, uitgevoerd onder gebruikers van het gratis openbaar vervoer. Dit onderzoek moet vooral het inzicht in de eerste onderzoeksvraag verdiepen: wat zijn de diepere achtergronden van (veranderd of niet veranderd) gedrag van de doelgroep.

De groepsdiscussies zijn uitgevoerd op drie locaties:

- 1) Heerhugowaard (2 groepsdiscussies), 17 oktober 2007
- 2) Nijmegen, 13 november 2007
- 3) Heerlen, 14 november 2007

De groepsdiscussies werden gevoerd met zeven personen en duurden ongeveer tweeëneenhalf uur. De respondenten zijn geworven op basis van de uitkomsten van de enquête die tussentijds wordt gehouden. Op deze manier wordt voorkomen dat er een bias van sociaal-actieven ontstaat. Terwijl vanuit onderzoeksperspectief juist de in meer of mindere mate vereenzaamde 65-plusser interessant is. Om een mogelijke bias nog verder te verkleinen wordt in de groepsdiscussies en de interviews ook gevraagd naar hun mening over het experiment ten behoeve van andere (minder actieve) gebruikers.

Bij het interpreteren van de uitkomsten van kwalitatief onderzoek moet rekening worden gehouden met het feit dat resultaten vooral een indicatief en hypothesevormend karakter hebben.

Bijlage 3; Vragenlijsten enquêtes

Hieronder zijn de vragenlijsten voor de voor- en effectmeting opgenomen. Als voorbeeld zijn de lijsten van Nijmegen gepresenteerd, de andere lijsten zijn nagenoeg gelijklopend.

VRAGENLIJST GRATIS OPENBAAR VERVOER - GEMEENTE NIJMEGEN

Voormeting experimentele groep - concept 110507

Goedemiddag/-avond, u spreekt met van bureau INTRAVAL. Gemeente Nijmegen wil graag weten wat het reisgedrag is de bewoners van 65 jaar en ouder en heeft ons daarom opdracht gegeven een onderzoek uit te voeren onder de bewoners van 65 jaar en ouder over het gebruik van openbaar vervoer en uw deelname aan verschillende activiteiten. Mag ik u enkele vragen stellen? Het betreft geen commercieel onderzoek, wij proberen u niets te verkopen. Dit zal ongeveer 5 tot 10 minuten duren. Uw antwoorden worden anoniem verwerkt.

ENQ: controleer dat de persoon die wordt geënquêteerd ook precies de persoon is die op de lijst staat. Anders vragen of deze persoon aanwezig is en zo niet, proberen een afspraak te maken voor een moment dat de respondent wel aanwezig is.

A. Wat is uw leeftijd?

..... jaar

ENQ:

- Indien jonger dan 64 jaar, bedanken voor medewerking.

- Indien 64 jaar. vragen of respondent in 2007 65 jaar wordt. Iedereen die na 31 december 2007 65 jaar wordt, bedanken voor medewerking.

De eerste vragen gaan over uw gebruik van auto, bus, regiotaxi KAN en Valys in de gemeente Nijmegen. Hierbij wordt telkens gevraagd naar het gebruik in de afgelopen maand.

ENQ: Valys is landelijk dekkend taxivervoer voor mensen die beperkt zijn in hun mobiliteit. Voor korte afstanden is er in veel plaatsen een lokaal vervoerssysteem (bijvoorbeeld regiotaxi of OV-taxi), voor langere afstanden is er Valys.

1. Kunt u aangeven hoe vaak u **over het algemeen** in de **afgelopen maand** gebruik heeft gemaakt van de auto, bus, regiotaxi of Valys in de gemeente Nijmegen?

	4 keer of meer per week	2 tot 3 keer per week	ongeveer 1 keer per week	ongeveer 1 keer per 2 weken	minder dan 1 keer per 2 weken	niet
a. auto (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
b. bus (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
c. regiotaxi (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
d. Valys (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6

2. Kunt u aangeven hoe vaak u voor **9 uur 's ochtends op werkdagen** in de **afgelopen maand** gebruik heeft gemaakt van de auto, bus of regiotaxi in de gemeente Nijmegen?

	4 keer of meer per week	2 tot 3 keer per week	ongeveer 1 keer per week	ongeveer 1 keer per 2 weken	minder dan 1 keer per 2 weken	niet
a. auto (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
b. bus (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
c. regiotaxi (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6

3. Kunt u aangeven hoe vaak u **na 7 uur 's avonds** in de **afgelopen maand** gebruik heeft gemaakt van de auto, bus of regiotaxi in de gemeente Nijmegen?

	4 keer of meer per week	2 tot 3 keer per week	ongeveer 1 keer per week	ongeveer 1 keer per 2 weken	minder dan 1 keer per 2 weken	niet
a. auto (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
b. bus (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
c. regiotaxi (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6

4. Kunt u aangeven hoe tevreden u de afgelopen maand was over de bus en regiotaxi in de gemeente Nijmegen?

	zeer tevreden	tevreden	niet tevreden, niet ontevreden	ontevreden	zeer ontevreden	niet van toepassing
a. bus (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
b. regiotaxi (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6

5. Wat vindt u van de prijs van bus en regiotaxi in de gemeente Nijmegen?

1. hoog
2. goed
3. laag

6. Heeft u de afgelopen maand gebruik gemaakt van de trein of van het openbaar vervoer elders in Nederland?

1. ja
2. nee

7. Bent u in het bezit van een auto?

1. ja
2. nee

8. Zit u in een rolstoel of bent u slecht ter been?

1. ja
2. nee

9. Deze vraag heeft te maken met de wijze waarop u uw vrije tijd doorbrengt en de contacten die u onderhoudt. Kunt u van de onderstaande activiteiten aangeven hoe vaak u ze in de afgelopen maand heeft gedaan?

	4 keer of meer per week	2 tot 3 keer per week	ongeveer 1 keer per week	ongeveer 1 keer per 2 weken	minder dan 1 keer per 2 weken	niet
a. bezoeken van kerkdiensten, synagoge of moskee	1	2	3	4	5	6
b. sporten in verenigingsverband	1	2	3	4	5	6
c. deelname aan andere verenigingen (bijvoorbeeld zang-, muziek-, toneel- of hobbyvereniging)	1	2	3	4	5	6
d. deelname aan andere organisaties (bijvoorbeeld vakbond, ouderenbond)	1	2	3	4	5	6
e. vrijwilligerswerk	1	2	3	4	5	6
f. uitgaan naar restaurant, bioscoop	1	2	3	4	5	6
g. bezoek van museum	1	2	3	4	5	6
h. bezoek van concert, theater e.d.	1	2	3	4	5	6
i. wandelen of fietstocht maken	1	2	3	4	5	6

9. Deze vraag heeft te maken met de wijze waarop u uw vrije tijd doorbrengt en de contacten die u onderhoudt. Kunt u van de onderstaande activiteiten aangeven hoe vaak u ze in de afgelopen maand heeft gedaan? (vervolg)

	4 keer of meer per week	2 tot 3 keer per week	ongeveer 1 keer per week	ongeveer 1 keer per 2 weken	minder dan 1 keer per 2 weken	niet
j. bezoeken familie en vrienden	1	2	3	4	5	6
k. bezoeken winkelcentrum, winkelen	1	2	3	4	5	6
l. andere vrijetijdsactiviteiten buitenshuis	1	2	3	4	5	6

De gemeente Nijmegen gaat een proef starten waarbij alle inwoners van 65 jaar en ouder gratis gebruik kunnen maken van de bussen en regiotaxi in Nijmegen. De proef zal lopen van juni tot en met december 2007.

10. Hoe staat u tegenover de proef Gratis Openbaar Vervoer van de gemeente Nijmegen waarbij 65+ers enkele maanden gratis met Hermes kunnen reizen?

1. zeer positief
2. positief
3. neutraal
4. negatief
5. zeer negatief

11. Gaat u gebruik maken van het aanbod van de gemeente Nijmegen om tot het einde van het jaar gratis met het openbaar vervoer te reizen in Nijmegen?

1. ja
2. misschien
3. nee
9. weet niet

12. Het gebruik van vervoersmiddelen kan van invloed zijn op uw activiteiten en sociale contacten. Wij willen daarom graag weten met welke van de volgende uitspraken u het eens of oneens bent. Wilt u van elk van de uitspraken aangeven in hoeverre die op u van toepassing is?

	helemaal mee eens	mee eens	eens noch oneens	mee oneens	helemaal mee oneens
a. Er is altijd wel iemand in mijn omgeving bij wie ik met mijn dagelijkse problemen terecht kan	1	2	3	4	5
b. Ik mis een echt goede vriend of vriendin	1	2	3	4	5
c. Ik ervaar een leegte om me heen	1	2	3	4	5
d. Er zijn genoeg mensen op wie ik in geval van narigheid kan terugvallen	1	2	3	4	5
e. Ik mis gezelligheid om me heen	1	2	3	4	5
f. Ik vind mijn kring van kennissen te beperkt	1	2	3	4	5
g. Ik heb veel mensen op wie ik volledig kan vertrouwen	1	2	3	4	5
h. Er zijn voldoende mensen met wie ik me nauw verbonden voel	1	2	3	4	5
i. Ik mis mensen om me heen	1	2	3	4	5
j. Vaak voel ik me in de steek gelaten	1	2	3	4	5
k. Wanneer ik daar behoefte aan heb kan ik altijd bij mijn vrienden terecht	1	2	3	4	5

21. Wilt u aangeven in welke categorie uw **netto maandinkomen** valt (*indien getrouwd of samenwonend, het netto maandinkomen van u én uw partner tezamen*)?

1. minder dan € 700
2. € 700 - 1.000
3. € 1.000 - 1.300
4. € 1.300 - 1.750
5. € 1.750 - 2.250
6. € 2.250 - 3.000
7. € 3.000 of meer

22. Geslacht (*niet vragen*)

1. man
2. vrouw

23. Heeft u verder nog vragen of opmerkingen naar aanleiding van deze vragenlijst?

.....

Hartelijk bedankt voor uw medewerking.

VRAGENLIJST GRATIS OPENBAAR VERVOER - NIJMEGEN

Eindmeting experimentele groep - versie 291107

Goedemiddag-/avond, u spreekt met van bureau INTRAVAL. De gemeente Nijmegen wil graag weten wat het reisgedrag is van de bewoners van 65 jaar en ouder en heeft ons daarom opdracht gegeven een onderzoek uit te voeren onder de bewoners van 65 jaar en ouder over het gebruik van openbaar vervoer en uw deelname aan verschillende activiteiten. We hebben u hierover al eerder gebeld en een korte vragenlijst afgenomen. We hebben u destijds gevraagd of we u nogmaals mochten benaderen. Mag ik u enkele vragen stellen? Dit zal ongeveer 5 tot 10 minuten duren. Uw antwoorden worden anoniem verwerkt.

ENQ: controleer dat de persoon die wordt geënquêteerd ook precies de persoon is die op de lijst staat en al eerder is geënquêteerd. Anders vragen of deze persoon aanwezig is en zo niet, proberen een afspraak te maken voor een moment dat de respondent wel aanwezig is.

De eerste vragen gaan over uw gebruik van auto, bus, regiotaxi en Valys in Nijmegen. Hierbij wordt telkens uitsluitend gevraagd naar het gebruik in de **maand november**.

ENQ: Valys is landelijk dekkend taxivervoer voor mensen die beperkt zijn in hun mobiliteit. Voor korte afstanden is er in veel plaatsen een lokaal vervoerssysteem (bijvoorbeeld regiotaxi of OV-taxi), voor langere afstanden is er Valys.

1. Kunt u aangeven hoe vaak u **over het algemeen** in de **november** gebruik heeft gemaakt van de auto, bus, regiotaxi of Valys in Nijmegen?

	4 keer of meer per week	2 tot 3 keer per week	ongeveer 1 keer per week	ongeveer 1 keer per 2 weken	minder dan 1 keer per 2 weken	niet
a. auto als bestuurder of meerrijder (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
b. bus (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
c. regiotaxi (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
d. Valys (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6

2. Kunt u aangeven hoe vaak u **voor 9 uur 's ochtends op werkdagen** in **november** gebruik heeft gemaakt van de auto, bus, regiotaxi of Valys in Nijmegen?

	4 keer of meer per week	2 tot 3 keer per week	ongeveer 1 keer per week	ongeveer 1 keer per 2 weken	minder dan 1 keer per 2 weken	niet
a. auto als bestuurder of meerrijder (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
b. bus (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
c. regiotaxi (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
d. Valys (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6

3. Kunt u aangeven hoe vaak u **na 7 uur 's avonds** in **november** gebruik heeft gemaakt van de auto, bus, regiotaxi of Valys in Nijmegen?

	4 keer of meer per week	2 tot 3 keer per week	ongeveer 1 keer per week	ongeveer 1 keer per 2 weken	minder dan 1 keer per 2 weken	niet
a. auto als bestuurder of meerrijder (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
b. bus (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
c. regiotaxi (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
d. Valys (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6

4. Kunt u aangeven hoe tevreden u in **november** was over de bus en regiotaxi in Nijmegen?

	<i>zeer tevreden</i>	<i>tevreden</i>	<i>niet tevreden, niet ontevreden</i>	<i>ontevreden</i>	<i>zeer ontevreden</i>	<i>niet van toepassing</i>
a. bus (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
b. regiotaxi (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6
c. Valys (in Nijmegen)	1	2	3	4	5	6

5. Kunt u aangeven hoe vaak u in november gebruik heeft gemaakt van de fiets?

1. 4 of meer keer per week
2. 2 of 3 keer per week
3. Ongeveer 1 keer per week
4. Ongeveer 1 keer per twee weken
5. Minder dan 1 keer per twee weken
6. Geen gebruik van gemaakt

6. Heeft u in de periode dat u gebruik kon maken van gratis openbaar vervoer vaker, even vaak of minder vaak van de fiets gebruik gemaakt dan in de maanden daarvoor?

1. Vaker → ga naar vraag 8
2. Even vaak → ga naar vraag 8
3. Minder vaak
4. Heb niet gefietst → ga naar vraag 8
5. Weet niet → ga naar vraag 8

7. Heeft u minder vaak gefietst omdat u gebruik maakte van gratis openbaar vervoer?

1. Ja
2. Nee
3. Weet niet

8. Vindt u de kwaliteit van het openbaar vervoer in Nijmegen zeer goed, goed, goed noch slecht, slecht of zeer slecht?

1. zeer goed
2. goed
3. goed noch slecht
4. negatief
5. zeer negatief
6. weet niet

9. Heeft u in **november** gebruik gemaakt van de trein of van het openbaar vervoer elders in Nederland?

1. ja
2. nee

10. Deze vraag heeft te maken met de wijze waarop u uw vrije tijd doorbrengt en de contacten die u onderhoudt. Kunt u van de onderstaande activiteiten aangeven hoe vaak u ze in **november** heeft gedaan?

	<i>4 keer of meer per week</i>	<i>2 tot 3 keer per week</i>	<i>ongeveer 1 keer per week</i>	<i>ongeveer 1 keer per 2 weken</i>	<i>minder dan 1 keer per 2 weken</i>	<i>niet</i>
a. bezoeken van kerkdiensten, synagoge of moskee	1	2	3	4	5	6
b. sporten in verenigingsverband	1	2	3	4	5	6
c. deelname aan andere verenigingen (bijvoorbeeld zang-, muziek-, toneel- of hobbyvereniging)	1	2	3	4	5	6
d. deelname aan andere orga-	1	2	3	4	5	6

d. deelname aan andere organisaties (bijvoorbeeld vakbond, ouderenbond)	1	2	3	4	5	6
e. vrijwilligerswerk	1	2	3	4	5	6
f. uitgaan naar restaurant, bioscoop	1	2	3	4	5	6
g. bezoek van museum	1	2	3	4	5	6
h. bezoek van concert, theater e.d.	1	2	3	4	5	6
i. wandelen of fietstocht maken	1	2	3	4	5	6
j. bezoeken familie en vrienden	1	2	3	4	5	6
k. bezoeken winkelcentrum, winkelen	1	2	3	4	5	6
l. andere vrijetijdsactiviteiten buitenshuis	1	2	3	4	5	6

11. Het gebruik van vervoersmiddelen kan van invloed zijn op uw activiteiten en sociale contacten. Wij willen daarom graag weten met welke van de volgende uitspraken u het eens of oneens bent. Wilt u van elk van de uitspraken aangeven in hoeverre die op u van toepassing is?

	<i>helemaal mee eens</i>	<i>mee eens</i>	<i>eens noch oneens</i>	<i>mee oneens</i>	<i>helemaal mee oneens</i>
a. Er is altijd wel iemand in mijn omgeving bij wie ik met mijn dagelijkse problemen terecht kan	1	2	3	4	5
b. Ik mis een echt goede vriend of vriendin	1	2	3	4	5
c. Ik ervaar een leegte om me heen	1	2	3	4	5
d. Er zijn genoeg mensen op wie ik in geval van narigheid kan terugvallen	1	2	3	4	5
e. Ik mis gezelligheid om me heen	1	2	3	4	5
f. Ik vind mijn kring van kennissen te beperkt	1	2	3	4	5
g. Ik heb veel mensen op wie ik volledig kan vertrouwen	1	2	3	4	5
h. Er zijn voldoende mensen met wie ik me nauw verbonden voel	1	2	3	4	5
i. Ik mis mensen om me heen	1	2	3	4	5
j. Vaak voel ik me in de steek gelaten	1	2	3	4	5
k. Wanneer ik daar behoefte aan heb kan ik altijd bij mijn vrienden terecht	1	2	3	4	5

12. Staat u zeer positief, positief, neutraal, negatief of zeer negatief tegenover de proef Gratis Openbaar Vervoer waarbij 65+'ers na 9 uur 's ochtends en in het weekend gratis met het openbaar vervoer hebben kunnen reizen in Nijmegen?

1. zeer positief
2. positief
3. neutraal
4. negatief
5. zeer negatief
6. weet niet

Heeft u in de periode van de proef Gratis Openbaar Vervoer vaker met de bus gereisd dan voorheen?

1. ja, veel vaker
2. ja, wel vaker
3. net zo vaak
4. nee, minder vaak
5. nee, veel minder vaak
6. nee, reis niet met de bus/ nvt

14a. Gaat u nu de proef is afgelopen vaker, even vaak of minder vaak als tijdens de proefperiode gebruik maken van de bus?

1. veel vaker
2. vaker
3. net zo vaak
4. minder vaak
5. veel minder vaak
6. reis niet met de bus/ nvt

b. Gaat u nu de proef is afgelopen vaker, even vaak of minder vaak als tijdens de proefperiode gebruik maken van de auto?

1. veel vaker
2. vaker
3. net zo vaak
4. minder vaak
5. veel minder vaak
6. reis niet met de bus/ nvt

c. Gaat u nu de proef is afgelopen vaker, even vaak of minder vaak als tijdens de proefperiode gebruik maken van de fiets?

1. veel vaker
2. vaker
3. net zo vaak
4. minder vaak
5. veel minder vaak
6. reis niet met de bus/ nvt

15. Woont u alleen?

1. ja
2. nee, ik woon samen

-> ga naar vraag 14

16. Met wie woont u samen? (*meerdere antwoorden mogelijk*)

1. echtgeno(o)t(e)/partner
2. kind(eren)
3. ouders
4. andere personen

17. Heeft u nog opmerkingen over de proef Gratis Openbaar Vervoer voor 65+-ers?

.....

Hartelijk bedankt voor uw medewerking!