

TransTec

adviseurs openbaar vervoer



Experimenten gratis of goedkoop openbaar vervoer bij fileknelpunten

Evaluatie

In opdracht van
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Experimenten gratis of goedkoop openbaar vervoer bij fileknelpunten

Evaluatie



In opdracht van: Ministerie van V&W

Datum:

Versie: 1.0

Opgesteld door: TransTec adviseurs BV

Projectleider: Rudy Schoonveld

Auteurs: Rudy Schoonveld en Marc van Deventer

Projectnummer: 27001

Adres: Postbus 14788, 1001 LG Amsterdam

Telefoon: 020 – 669 3034

Fax: 020 – 669 3586

E-mail: info@transtecadviseurs.nl

Website: www.transtecadviseurs.nl

Auteursrecht: © 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 TransTec adviseurs BV.

Inhoudsopgave

	Samenvatting en conclusies	2
1	Inleiding	8
2	Methodische verantwoording	11
3	Keuzemotieven openbaar vervoer	15
4	Meergebruik OV	18
5	Effect op stedelijke bereikbaarheid en files	22
6	Klanttevredenheid en dienstverlening	23
7	Proces lessen	24
8	Krimpenwaard – Rotterdam (Algerbrug)	26
9	Waalsprinter Nijmegen	30
10	GOV corridor N69 – Eindhoven.....	33
11	Transferium Valleilijn – Barneveld/Amersfoort.....	35
12	Zorg voor U – Regio Utrecht	38
13	Met de bus dus – Twente/Enschede	41
14	Dit-is-'t Pas – Maastricht Randwyck	44
15	Oosterenk Vervoerpas – Zwolle	47
16	Nieuwkomerkaart Waterland / Amsterdam.....	50
17	Schipholforenskaart – Schiphol.....	54

Samenvatting en conclusies

In de initiatiefnota Dijksma van eind 2005¹ zijn verschillende voorstellen gedaan tot invoering van 'gratis' openbaar vervoer. Zo werd onder meer voorgesteld OV als serieus alternatief voor het woon-werkverkeer te bevorderen door op de belangrijkste fileknelpunten 'gratis' of goedkoop openbaar vervoer aan te bieden aan forensen die uit de auto in de bus, tram of metro stappen.

Het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de initiatiefnota vormde voor het Ministerie van V&W de aanleiding om medio 2006 actief in te zetten op experimenten met 'gratis' of goedkoop openbaar vervoer. Deze experimenten zijn gericht op structurele fileknelpunten en laten automobilisten, vooral forensen, gedurende een bepaalde periode 'gratis' of goedkoop kennis maken met een kwalitatief hoogwaardig OV-alternatief. De experimenten worden gefinancierd door overheden, instellingen en bedrijven. De experimenten hebben twee doelstellingen:

- Laten zien dat het OV een volwaardig alternatief kan zijn op filegevoelige trajecten. Doel is niet alleen meer OV-gebruik tijdens de periode met GOV, maar vooral meer OV-gebruik erna.
- In de praktijk nagaan in hoeverre het OV er in de spits daadwerkelijk voor kan zorgen dat méér mensen de stad in kunnen of de top van de files wordt afgevlakt. Meer OV-gebruik in de spits leidt tot een verbetering van de stedelijke bereikbaarheid.

Voor de uitvoering van de experimenten is aangesloten bij het programma FileProof. FileProof is een programma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat gericht op fileaanpak op korte termijn voor een betere bereikbaarheid. Dit programma omvat – naast gratis of goedkoop OV – nog circa 50 andere projecten.

Het Ministerie van V&W heeft aan de 19 OV-autoriteiten gevraagd om met voorstellen voor experimenten te komen. In de eerste tranche is één experiment in december 2006 van start gegaan. In de tweede tranche zijn 9 experimenten uitgevoerd. Een overzicht van alle experimenten is te vinden in tabel 1.

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

Tabel - Overzicht experimenten

Formule Woonlocatie				
Project	Indiener	Korte inhoud	Fileknelpunt	Periode
Gratis OV Krimpenerwaard-Rotterdam	Stadsregio Rotterdam	Gratis busvervoer Krimpenerwaard-Rotterdam	Algerabrug	18/12/'06 – 02/03/'07
Nieuwkomerkaart Waterland	Stadsregio Amsterdam	Gratis busabonnement regio Waterland en stadsvervoer A'dam voor nieuwe inwoners in regio Waterland (3 mnd geldig)	A7 Hoorn – Zaandam, A8 Zaanstad – A'dam, A10, N235 Purmerend – A'dam, N247 Hoorn – A'dam	30/07/'07-31/12/'07
Formule Filetraject				
Project	Indiener	Korte inhoud	Fileknelpunt	Periode
Transferium Valleilijn	Provincie Gelderland	Gratis probeerkaartjes en Goedkoop abonnement treinvervoer Transferium – Amersfoort (incl. stadsdienst)	Knooppunt Hoevelaken (A1/A28)	07/01/'08-07/03/'08
De Waalsprinter	Stadsregio Arnhem-Nijmegen	Gratis pendelbus bij gebruik transferium A325 – Nijmegen centrum – Heijendaal	A325 (Pr. Mauritssingel), Ressen – Nijmegen	03/09/'07-21/12/'07
Formule Bestemmingslocatie				
Project	Indiener	Korte inhoud	Fileknelpunt	Periode
Oosterenk Vervoerпас	Provincie Overijssel	Gratis werknemerspendel Zwolle CS – Oosterenk; goedkoop abonnement overige trajecten	Aansluiting A35 en N35 met de A28	10/09/'07-21/12/'07
Dit-is-'t Pas	Provincie Limburg	Goedkoop/gratis vervoer werknemers bedrijventerrein Maastricht Randwijck	Knooppunt Geusselt, met terugslag op A79 en A2	01/10/'07-31/01/'08
Zorg voor U	Bestuur Regio Utrecht	Gratis probeerkaartjes bezoekers poliklinieken	Stedelijk en regionaal netwerk Utrecht	01/06/'07-1/11/'07
Met de bus dus	Regio Twente	Gratis probeerkaartjes en goedkoop abonnement busvervoer werknemers centrum Enschede op vier assen	Invalswegen Enschede (Haaksbergen, Oldenzaal, Hengelo, Losser)	03/09/'07-31/12/'07
GOV corridor N69	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven	Gratis probeerkaartjes, Goedkope dagkaarten/abonnementen van P&R Valkenswaard naar drie bedrijventerreinen in Eindhoven	N69: Lommel/Neerpelt – Eindhoven	20/08/'07-31/12/'07
Schiphol Forens Kaart	Stadsregio Amsterdam	OV pas in ruil voor reiskostenvergoeding werkgever	Diverse	1/12/'07-31/12/'08

Drie formules

De problematiek is in essentie bij alle experimenten hetzelfde: mensen wonen ergens en gaan via een filegevoelige weg of wegen naar hun werk, naar winkels, een ziekenhuis of andere bestemming. Wat in de experimenten verschilt, is de plaats waar de potentiële reizigers primair zijn benaderd om mee te doen aan het experiment:

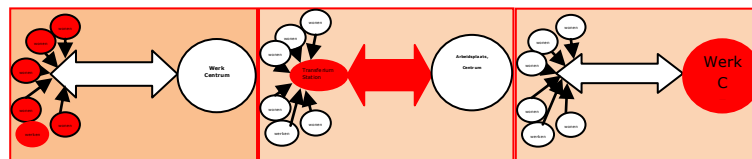
- op hun woonlocatie: Waterland en de Krimpenerwaard bij de Algerabrug;
- op de filerelatie zelf: Nijmegen en Barneveld;

- op hun werklocatie of op de te bezoeken (ziekenhuis) locatie: Twente, Maastricht, Eindhoven, Utrecht, Zwolle en Schiphol.

Specifiek aan de Nieuwkomerkaart Waterland was dat de kaart gold voor mensen die nieuw in Waterland zijn gaan wonen. In principe kan zo'n aanbod ook op een werklocatie worden gedaan. Het gaat om een moment dat men het reisgedrag verandert.

In sommige experimenten heeft het aanbod zich beperkt tot automobilisten (uit de aard van het experiment zoals bij de beide transferia of als beperkende voorwaarde om van het aanbod gebruik te maken zoals in Maastricht), in de meeste proeven is het aanbod aan alle reizenden aangeboden.

De drie formules schematisch weergegeven:



In Twente, de Krimpenerwaard en Zwolle hebben extra ritten op bestaande lijnen gereden om de verwachte vervoergroei op te vangen.

Er zijn in Nijmegen, Eindhoven en Zwolle nieuwe OV-verbindingen gecreëerd, om beter te voldoen aan de behoefte van de verwachte deelnemers, waarbij aansluitend P&R-voorzieningen zijn gerealiseerd bij de experimenten in Nijmegen en Eindhoven.

Daarnaast zijn de mensen benaderd met een prijsaanbod. Dit varieerde van gratis OV (Krimpenerwaard, Waterland, Zwolle en Utrecht), gratis probeerkaartjes en voordelig abonnement (Twente, Valleilijn, Zwolle, Eindhoven) tot een voordelig OV aanbod (Maastricht, Nijmegen, Schiphol). Bij twee experimenten kregen de belangstellenden ook een persoonlijk reisadvies (Maastricht en Schiphol).

Onderzoeksdoelstellingen

De vier onderzoeksdoelstellingen van de afzonderlijke experimenten zijn de volgende:

de keuzemotieven die bepalen onder welke voorwaarden de autoforens bereid is om de overstap te maken naar het OV;

- de invloed van de 'prijs' bij het maken van deze keuze (prijs versus kwaliteitsaspecten als reistijd en comfort);
- de effecten op de weg in termen van opnamecapaciteit steden en afvlakking van de top van de files;
- de aard en omvang van de potentiële OV-markt en de benodigde extra vervoercapaciteit.

Hierbij volgt de beantwoording van de vier onderzoeksdoelstellingen van de afzonderlijke experimenten:

1. De keuzemotieven die bepalen onder welke voorwaarden de autoforens bereid is om de overstap te maken naar het OV.

Op basis van de onderzoeksresultaten van de tien experimenten kan worden geconcludeerd dat automobilisten onder de volgende voorwaarden zijn te verleiden om de overstap naar het OV te maken.

1. Er moet sprake zijn van een reëel fileprobleem en daardoor onbetrouwbare of lange reistijden en/of een probleem met het vinden van een parkeerplaats nabij de bestemming. Daarbij moeten de automobilisten dit probleem ook als voldoende ernstig ervaren om naar het OV over te stappen. Bij sommige experimenten kwam naar voren dat er weliswaar sprake was van files, maar dat deze niet als hinderlijk werden ervaren door de automobilisten.
2. Het OV moet een oplossing voor dit probleem bieden door een snellere reistijd, meer comfort en geen schaarste aan parkeerplaatsen. Het OV moet op of in de directe nabijheid van de bestemming komen, frequent rijden en geen of maximaal 1 overstap hebben.
3. Een uitgebreide en tijdige communicatie is noodzakelijk om het aanbod onder de aandacht te brengen, door persoonlijke benadering, positieve aandacht in de media en mogelijk persoonlijke reisadviezen om de drempels voor gebruik weg te nemen.
4. Op het traject is geen alternatieve (snellere) autoroute beschikbaar.
5. Het moet relatief eenvoudig zijn om aan de kaart te komen.

2. De invloed van de 'prijs' bij het maken van deze keuze (prijs versus kwaliteitsaspecten als reistijd en comfort).

Uit de enquête onder de deelnemers aan de verschillende experimenten komt de prijs in op één na alle gevallen als belangrijkste reden naar voren om gebruik te maken van de aanbieding. Bij de Waalsprinter wordt het mijden van de files als belangrijkste motief genoemd. Verder genoemde belangrijke redenen zijn de reistijd, het geen last hebben van files en het voorkomen van parkeerproblemen.

3. De effecten op de weg in termen van opnamecapaciteit steden en afvlakking van de top van de files.

Dankzij diverse experimenten hebben meer mensen, sneller hun bestemming bereikt en met grote tevredenheid. De bereikbaarheid van de steden is daarmee vergroot. Ook is het OV als alternatief gebruikt door mensen die daarmee bewust kozen te reizen zonder file.

Er was tevoren een modelmatige inschatting gemaakt per proef van de reductie in verkeersaanbod die nodig is om meetbare effecten op de files te kunnen waarnemen.

Het effect van de proeven op filezwaarte is niet aantoonbaar gebleken. De achtergrond hiervan is dat er naast het aantal deelnemers diverse andere – experimenteel niet uit te sluiten – factoren van invloed zijn op de omvang van de congestie:

1. Toegenomen automobiliteit door economische groei.
2. Latente vraag. De ruimte die is ontstaan doordat automobilisten gebruik zijn gaan maken van het OV kan zijn ingevuld door nieuwe automobilisten.
3. Het is onzeker of een deelnemer die aangeeft de reis voorheen met de auto te maken dit ook zonder het bestaan van het experiment had gedaan. En of de automobilist wellicht had gekozen voor een ander vertrektijdstip (buiten de spits), een andere route of helemaal van de reis had afgezien.

4. De aard en omvang van de potentiële OV-markt en de benodigde extra vervoercapaciteit.

In bijna alle experimenten is er meer gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Dit komt omdat bestaande reizigers vaker zijn gaan reizen en automobilisten en fietsers van het OV gebruik zijn gaan maken

Uit de meest succesvolle proeven, de Krimpenerwaard, Nijmegen, Waterland en Schiphol blijkt dat dan circa 2-5% van de automobilisten is te verleiden om de overstap te maken naar het OV. Dit is eenvoudiger bij incidentele verplaatsingen bijvoorbeeld om te winkelen en vergt meer inspanning bij structurele verplaatsingen zoals in het woon-werk verkeer. Van de automobilisten die deel hebben genomen aan het experiment, blijft in de meeste gevallen een belangrijk deel van het OV gebruik maken, ook als het experiment is afgelopen. In Waterland bijvoorbeeld gebruikt 38% van de deelnemende automobilisten ook na het experiment het OV voor zijn woon-werkverkeer.

De waardering voor het OV is in bijna alle gevallen gestegen tijdens de looptijd van het experiment. Daarbij is het oordeel van automobilisten sterker gestegen dan andere reizigers, zo blijkt uit de experimenten in Rotterdam en Waterland. Wat daarbij ook van belang is dat de experimenten niet hebben geleid tot een verslechtering van de kwaliteit (door drukte). Wat ook blijkt is dat een goed aanbod in combinatie met publiciteit de aandacht trekt.

Proceslessen

Naast het beantwoorden van de onderzoeksdoelstellingen zijn de volgende proceslessen te leren:

- Het aanbieden van gratis of voordelig OV bij fileknelpunten is vooral een marketinginstrument, dat automobilisten kan verleiden om het OV uit te proberen en daarmee kennis te maken. Onbekend maakt onbemind. Uit veel proeven komt naar voren dat de waardering voor het OV onder automobilisten is gestegen door toedoen van het experiment. Wanneer kennis is genomen van het OV (inclusief tariefsysteem), zal de reiziger een beter onderbouwde afweging maken tussen de verschillende alternatieven om zijn of haar reis te maken. De prijs is dan één van de overwegingen die daarbij een rol speelt.
- Ongeacht de formule (woonlocatie, traject of bestemmingslocatie) is het van belang dat naast de directe benadering van de doelgroep ook de media wordt ingeschakeld om het experiment met aanbieding onder de aandacht te brengen. Een goede en zorgvuldige marketingcampagne rondom de experimenten is van wezenlijk belang. Daarin moeten de concrete voordelen van het OV onder de aandacht worden gebracht (bijvoorbeeld door het persoonlijk reisadvies zoals in Maastricht en bij Schiphol). Ook is er follow-up nodig om het positieve oordeel vast te houden, door bijvoorbeeld informatie te geven over de deelname aan het project. Hiermee is zichtbaar voor mogelijke deelnemers wat de voordelen zijn.
- Er moet een probleem met bereikbaarheid zijn, de automobilisten moeten dat ook als een probleem ervaren en het openbaar vervoer moet een oplossing voor dat probleem bieden.
- Timing is belangrijk. Bij een actie gericht op forensen, is de meeste kans op aandacht buiten de vakantieperiode. Hierdoor wordt een zo groot mogelijk deel van de doelgroep bereikt.

- Bij de benadering via de werklocatie blijkt dat een actieve opstelling van de werkgevers een belangrijke voorwaarde is voor een succesvolle proef. De aandacht van werknemers wordt eerder getrokken wanneer bedrijven mededragers van de actie zijn. Een goede afstemming met de reiskostenregeling van bedrijven kan het effect versterken. De deelname aan de SchipholForensKaart werd beperkt doordat een grote werkgever een concurrerende reiskostenregeling in het leven had geroepen.
- Het is verstandig om gebruik te maken van meerdere communicatiemiddelen en daarbij zo mogelijk aan te sluiten bij bestaande mailings, zoals een welkomstpakket van een gemeente. Uit het experiment met de Nieuwkomerkaart Waterland blijkt dat veel mensen na een verhuizing niet onmiddellijk een internet aansluiting te hebben. Door de pas alleen maar verkrijgbaar te maken via internet, wordt een deel van de doelgroep niet bereikt. Dit is later hersteld.
- De aanvraagprocedure moet zo eenvoudig mogelijk zijn. Bij sommige experimenten gaven deelnemers aan dat zij de aanvraag met enquête te vormde de volledigheid van het onderzoek een drempel voor deelname omdat de enquête als ingewikkeld en lang werd ervaren.

1 Inleiding

1.1 Ontstaansgeschiedenis GOV-experimenten

In het voorjaar van 2006 zijn in het kader van het programma filevermindering op de korte termijn (FileProof) van binnen en buiten het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ruim 3000 ideeën binnengekomen. In de brief van 10 april 2006 en in de begroting 2007 is de uitwerking van deze ideeën beschreven. Maatregelen om OV-alternatieven onder de aandacht te brengen van de weggebruiker vormen een onderdeel van het programma. Dit is in lijn met - en ook opgenomen in - de uitwerking van de initiatiefnota Dijkema (ad 1).

De initiatiefnota stelt voor om:

1. OV als serieus alternatief voor het woon-werkverkeer te bevorderen door op de belangrijkste fileknelpunten gratis of goedkoop OV (GOV) aan te bieden aan de forens die uit de auto in de bus stapt;
2. GOV in te voeren voor ouderen (vanaf 65 jaar), gehandicapten, Mbo-scholieren van 16 tot en met 17 jaar, en werkzoekenden. (Hierna niet verder besproken in dit rapport).

Bij het formuleren van het kabinetstandpunt naar aanleiding van de initiatiefnota is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gekeken hoe het voorstel voor GOV past binnen het vigerend beleid, zoals vastgelegd in de Nota Mobiliteit. Daarnaast is gekeken wat de ervaringen met vergelijkbare GOV trajecten zijn, zoals bijvoorbeeld de in 2004 gehouden proef tussen Leiden en Den Haag.

Het Directoraat Generaal Personenvervoer (DGP) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, verantwoordelijk voor de uitwerking van het kabinetsstandpunt ten aanzien van GOV, besluit hiervoor aan te sluiten bij het al gestarte programma FileProof.

FileProof is een programma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat gericht op fileaanpak op korte termijn voor een betere bereikbaarheid. Dit programma omvat – naast gratis of goedkoop OV – nog circa 50 andere projecten.

Het Ministerie van V&W heeft aan de 19 OV-autoriteiten gevraagd om (in samenwerking met het bedrijfsleven) met voorstellen voor experimenten te komen. Bij de totstandkoming van de uitvraag is een onderscheid gemaakt in twee tranches. De OV-autoriteiten konden voorstellen indienen en aangeven of ze meewillen in de eerste of tweede tranche. De uitvraag naar experimenten had een open karakter. Wel zijn - zoals aangegeven in de uitvraagbrief - de volgende toetsingscriteria gehanteerd:

- De mate waarin de maatregel afvlakkend kan werken voor files op bepaalde trajecten in termen van opnamecapaciteit van steden en afvlakking van de top van de files.
- De vraag of er sprake is van derdebetaling, dat wil zeggen de mate waarin reëel zicht bestaat op financiering door bedrijven, ziekenhuizen, universiteiten en overheden voor zover optredend als werkgever.
- Het innovatieve karakter van het experiment. Hiertoe behoren ook nieuwe samenwerkingsverbanden die afzonderlijke OV-concessies overstijgen ter ondersteuning van de 'deur-tot-deur-kwaliteit' (een

totaalaanbod waarin ook P+R-faciliteiten, fietsenstallingen et cetera zijn opgenomen).

In de eerste tranche is één project opgenomen, namelijk het experiment op het traject Krimpen a/d IJssel naar Rotterdam / Capelle a/d IJssel. Vanaf half december 2006 tot begin maart 2007 konden inwoners van de Krimpenerwaard gratis met de bus naar Rotterdam rijden.

Van januari 2007 tot en met maart 2007 zijn OV-autoriteiten in de gelegenheid gesteld om voorstellen in te dienen voor een tweede tranche van experimenten met gratis of goedkoop OV. Daarbij werd specifiek budget ingeruimd voor een experiment waarbij een verhuizing of nieuwe baan wordt aangegrepen om mensen op een aantrekkelijke manier kennis te laten maken met het OV.

De eerder genoemde toetsingscriteria zijn door een externe begeleidingscommissie nader uitgewerkt. Volgens de beoordeling van de commissie hadden alle ingediende plannen de potentie om succesvol te zijn.

Vanaf juni 2007 startten de volgende negen experimenten:

- Nieuwkomerkaart in Waterland;
- "Zorg voor U" in de regio Utrecht;
- "Schiphol Forens Kaart";
- "Waalsprinter" in Nijmegen
- "Dit is 't Pas" in Maastricht Randwyck;
- "Met de bus dus" in Enschede;
- "GOV Corridor N69" naar Eindhoven;
- Oosterenk Vervoerpas in Zwolle;
- "Transferium Barneveld Noord en Valleilijn" in Amersfoort.

De experimenten hebben een beperkte looptijd van enkele maanden en zijn voor maximaal de helft van de kosten gesubsidieerd door de het Ministerie van Verkeer en Waterstaat; de andere helft werd betaald de decentrale overheden en (beperkt) door bedrijven. Bedrijven hebben vooral bijgedragen door de experimenten bij hun medewerkers onder de aandacht te brengen.

1.2 Doelen

De doelen van de experimenten zijn:

- Laten zien dat het openbaar vervoer een volwaardig alternatief voor het woon-werkverkeer kan zijn op filegevoelige trajecten door forensen op een makkelijke manier kennis te laten maken met het openbaar vervoer.
- In de praktijk nagaan in hoeverre het OV er in de spits daadwerkelijk voor kan zorgen dat de stedelijke bereikbaarheid wordt vergroot en de top van de files wordt afgevlakt.

Daarbij dient te worden opgemerkt dat de mate waarin het verkeersaanbod moet afnemen om afvlakking van de files te bewerkstelligen per situatie verschilt. Afhankelijk van de plaatselijke filezwaarte is er grootschalige overstap van op openbaar vervoer noodzakelijk of kan ook een kleinschalig experiment kansrijk zijn. Met een modelsimulatie kon worden berekend dat er op de A10 een afname van 2800 voertuigen noodzakelijk is om de automobilist 10 minuten minder lang in de file te laten staan. Terwijl bij de experimenten in Eindhoven (N69) en Zwolle (N35) een afname van 100 tot 200 voertuigen al de verloren tijd per automobilist kan halveren. De externe begeleidingscommissie heeft dit meegenomen bij de toetsing op effectiviteit.

Leeswijzer

- In hoofdstuk 2 wordt het monitoringskader toegelicht dat voor de onderzoeken is gehanteerd om de experimenten op een uniforme wijze te kunnen evalueren.
- In hoofdstuk 3 worden enige vervoerkundige aspecten toegelicht die van belang zijn bij de keuze tussen auto en OV.
- In hoofdstuk 4 wordt ingegaan het meergebruik van het OV en op de motieven om wel of niet over te stappen gepresenteerd.
- In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de effecten op de waardering van het OV door de experimenten.
- In hoofdstuk 6 worden de effecten op de stedelijke bereikbaarheid en files beschreven.
- In hoofdstuk 7 worden de proceslessen uit de verschillende experimenten weergegeven. In de hoofdstukken 8 tot en met 17 zijn de uitgevoerde experimenten 'FileProof' beschreven. Steeds is er eerst een korte beschrijving gegeven van het experiment en de deelnemers. Tevens zijn zowel de metingen voor, tijdens en na het experiment, als de resultaten weergegeven.

2 Methodische verantwoording

Alle experimenten zijn op vergelijkbare wijze gemonitord en geëvalueerd. Voor elk experiment is een monitoringsplan opgesteld. Ten grondslag aan dit monitoringsplan ligt het zogenaamde monitoringskader, opgesteld door Verkeer en Waterstaat. Hierin is aangegeven op welke wijze de gegevens verzameld moeten worden (bijlage 1).

De duur van een experiment was minimaal zes aaneengesloten weken, buiten de maanden juli en augustus. Voor de start van de periode met 'gratis' of goedkoop OV heeft er een nulmeting plaatsgevonden. De tussentijdse meting heeft minimaal *drie weken* na de start van de periode met 'gratis' of goedkoop OV plaatsgevonden.

Om te kunnen bepalen of de effecten van het experiment duurzaam zijn, heeft de nameting minimaal *vier weken* na afloop van de periode 'gratis' of goedkoop OV plaatsgevonden.

2.1 Algemene kaders monitoring

In het kader van het onderzoek is een drietal onderzoeksmethoden gehanteerd:

- een enquête onder de potentiële doelgroep, zowel deelnemers als niet-deelnemers;
- indien wenselijk verkeersintensiteitsmetingen;
- tellingen in het OV.

De enquêtes zijn vooral per internet afgenomen. In een aantal gevallen was het aanvragen van een pas alleen mogelijk na het invullen van de enquête. Het bleek in de diverse proeven redelijk goed mogelijk om de deelnemers te enquêteren.

Ook de '*niet-deelnemers*' vormden een belangrijke onderzoekscategorie. Afhankelijk van de aard van het experiment is zo mogelijk onderzocht hoeveel potentiële deelnemers geen gebruik wensen te maken van het aanbod en/of zijn afgehaakt en waarom zij dit hebben gedaan. De bekendheid met het experiment speelt hierbij een belangrijke rol.

Onderzoek voor, tijdens en na

Er is voor, tijdens en na het experiment gemeten:

- *voor*: uitgangssituatie vaststellen (nulmeting);
- *tijdens*: veranderingen ten opzichte van de uitgangssituatie vaststellen (effectbepaling);
- *na*: bezien of de tijdens het experiment geconstateerde effecten tot gedragsveranderingen hebben geleid (duurzaamheid effecten).

Bij twee van de experimenten werd er op het moment van rapportage nog steeds goedkoop openbaar vervoer geboden. Het gaat om de Waalsprinter, waar het goedkope P+R-kaartje wegens succes nog wordt aangeboden en om de SchipholForensKaart waar het experiment nog in volle gang is. Het is in die beide gevallen dus nog niet mogelijk om een nameting te doen om te bezien welke blijvende effecten zijn vast te stellen. Ook in Zwolle vindt de meting plaats na afronding van deze rapportage.

Methode per onderzoeksdoelstelling

1. De keuzemotieven die bepalen onder welke voorwaarden de autoforens bereid is om de overstap te maken naar het OV

Het gedrag en de mening van de *deelnemers* over het aanbod is voor, tijdens en na het experiment onderzocht. Door middel van enquêtes onder alle deelnemers wordt antwoord gegeven op de volgende vraagpunten:

- kwaliteit en tevredenheid onder nieuwe en bestaande OV-reizigers;
- reisgedrag (reisfrequentie, tijdstippen, modaliteiten, motieven, etc.)
- meer gebruik van het OV door deze groep;
- verandering in modalsplit;
- herkomst/bestemmingmatrix.

2. De invloed van de 'prijs' bij het maken van deze keuze (prijs versus kwaliteitsaspecten als reistijd en comfort)

In het verlengde van de keuzemotieven ligt de invloed van de prijs op de keuze en het belang van de prijs in relatie tot de kwaliteitsaspecten. Dit wordt onderzocht met behulp van de onder 1 beschreven enquêtes.

3. De effecten op de weg in termen van opnamecapaciteit steden en afvlakking van de top van de files

Er dient antwoord gegeven worden op de volgende vragen:

- waar en wanneer heeft experiment geleid tot minder files (meting voor, tijdens en na)?
- wat zijn de verwachte effecten op langere termijn?

Deze vragen zijn zowel *kwantitatief* (verkeersintensiteitsmetingen) als *kwalitatief* (door middel van enquêtes) beantwoord.

Voor, tijdens en na afloop van het experiment zijn bij diverse experimenten verkeersintensiteitsmetingen verricht, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet. Indien mogelijk wordt een vergelijking met dezelfde periode(n) in voorgaande jaren gemaakt. Op basis van de ingewonnen data is een uitspraak gedaan over de verandering in de files.

4. De aard en omvang van de potentiële OV-markt en de benodigde extra vervoercapaciteit

Gedurende het experiment zijn de (extra) OV-reizigers geteld. Daarbij is gebruik gemaakt van door vervoerders verrichte tellingen. Het meer-gebruik van het OV wordt zo in kaart gebracht.

2.2 Focus per formule

Er zijn drie formules mogelijk (woonlocatie, filerelatie, bestemmingslocatie). Afhankelijk van de formule zijn bepaalde doelstellingen en de te verwachte effecten verschillend.

Formule woonlocatie

Bij een nieuwe baan of een nieuwe woonplaats is men gevoelig voor verandering van reizen. De Waterlandkaart springt daar op in. Door het aanbieden van OV bij een verhuizing kan er gewoontegedrag ontstaan waardoor men langdurig gebruik blijft maken van OV, ook nadat de tegemoetkoming in kosten is verdwenen.

Na een verhuizing of bij een nieuwe baan is de werknemer namelijk zelf op zoek naar de handigste woon-werk verplaatsing en is het reisgedrag nog geen gewoontegedrag geworden.

De formule 'woonlocatie' richt zich op de (nieuwe) bewoners van een bepaald gebied die in belangrijke mate gebruik maken van een filetraject voor hun reizen. Vanuit de Krimpenerwaard is dit de verbinding met Rotterdam via de Algerabrug; vanuit Waterland de verbinding met Amsterdam via A7 en andere verbindingen over het IJ.

Kenmerkend voor deze formule is dat alle (nieuwe) bewoners zijn benaderd, ongeacht reismotief, tijdstip van reis, etc. Ook bestaande OV-reizigers, kunnen gebruik maken van het aanbod.

De doelgroep is hiermee bijzonder groot en heterogeen en er is kans op een groot aantal deelnemers. Omdat het gebruik van de 'gratis' of goedkope OV-voorziening voor iedereen mogelijk is, is bij de monitoring aandacht besteed aan de verschillende reismotieven en het reisgedrag van de deelnemers en vooral ook van de niet-deelnemers. Het gaat daarbij om eventuele veranderingen in gedrag en motief.

Bij de formule woonlocatie zijn de mensen direct benaderd met een mailing aan huis in combinatie met publiciteit in de media.

Formule traject

De formule 'Traject' richt zich op het verstrekken van een 'gratis' of goedkoop kaartje of abonnement aan alle automobilisten op het filegevoelige traject. Hierbij is een diversiteit aan herkomstlocaties te verwachten en zijn ook diverse reismotieven mogelijk. In de beide experimenten die hieronder vielen – de Waalsprinter (Nijmegen) en Valleilijn (Barneveld) – is er sprake van een transferium.

Bij de formule traject zijn bij de Waalsprinter Nijmegen de potentiële gebruikers benaderd via de media en via borden langs de weg. Bij het Transferium Valleilijn zijn potentiële gebruikers op meerdere manieren benaderd: direct schriftelijk op basis van kentekens, via tankstations op de route, via bedrijven in Amersfoort en huis aan huis in Apeldoorn. In beide gevallen zijn ook borden langs de weg geplaatst om te wijzen op het transferium, bij het Transferium Valleilijn inclusief een vergelijking van reistijden over de weg en met de trein.

Formule bestemmingslocatie

De formule 'bestemmingslocatie' richt zich op het verstrekken van een 'gratis' of goedkoop abonnement aan alle of een nader geselecteerde groep werknemers of bezoekers van bedrijven.

Het betreffen dus doelgroepen met dezelfde reismotieven: woon-werkverkeer of ziekenhuisbezoek. De grootte van de doelgroep is afhankelijk van het aantal en de omvang van de deelnemende bedrijven resp. ziekenhuizen. (variërend van 500 werknemers in Eindhoven tot 30.000 werknemers op Schiphol). Of er verkeersintensiteitsmetingen zijn uitgevoerd, hangt af van de specifieke omstandigheden.

Bij de formule bestemmingslocatie zijn mensen primair via hun werkgevers benaderd, in het geval van "Zorg voor U" via de ziekenhuizen. Daarnaast is er

in diverse experimenten ook in de media aandacht geweest voor het experiment.

2.3 Kaders tijdsplanning

De duur van een experiment was minimaal zes aaneengesloten weken, buiten de maanden juli en augustus. Voor de start van de periode met 'gratis' of goedkoop OV heeft er een nulmeting plaatsgevonden. De tussentijdse meting heeft minimaal *drie weken* na de start van de periode met 'gratis' of goedkoop OV plaatsgevonden.

Om te kunnen bepalen of de effecten van het experiment duurzaam zijn, heeft de nameting minimaal *vier weken* na afloop van de periode 'gratis' of goedkoop OV plaatsgevonden. Zoals hiervoor vermeld, lopen de experimenten met de Waalsprinter en de SchipholForensKaart nog op het moment van afsluiten van deze rapportage. Definitieve rapportage van Zwolle moet nog binnenkomen maar de gegevens zijn bekend.

3 Keuzemotieven openbaar vervoer

Hoofdstuk 3 en 4 gaan over de keuzemotieven van de forens om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Hoofdstuk 3 schets het theoretische kader en hoofdstuk 4 behandelt de resultaten van de experimenten.

De keuze om gebruik te maken van het openbaar vervoer wordt vooral ingegeven door de mate waarin het vervoer voldoet aan de behoeften van de reizigers en de houding die mensen hebben ten opzichte van het openbaar vervoer.

Binnen de experimenten zijn mensen – in specifieke situaties - met positieve prikkels verleid om van het openbaar vervoer gebruik te maken, zonder automobilisten die van de auto gebruik blijven maken in hun keuze te beperken. Uit de enquêtes komt naar voren dat er verschillende aspecten zijn die bepalen of de automobilist kiest voor het openbaar vervoer in plaats van de auto.

De voornaamste punten blijken prijs, reistijd en gemak (i.v.m. parkeren) te zijn. Reistijd kan op zijn beurt worden opgesplitst in verschillende deelaspecten, zoals frequentie/wachttijd op de halte, file vermijden, gemak en rijnsnelheid.

3.1 Prijs

OV-reis

De prijs voor een reis met het openbaar vervoer is eenvoudig: de kostprijs voor het verplaatsen door een bepaald aantal zones (stad- en streekvervoer) of over een bepaald aantal kilometers (spoorwegen, chipkaart). Een kanttekening hierbij is dat er een diversiteit aan tarieven is en dat het voor niet regelmatige gebruikers een drempel is om hier een keuze uit te maken.

Autoreis

De prijs voor een autoverplaatsing is diffuser. Een automobilist heeft vaste en variabele kosten. Naast de prijs voor brandstof speelt ook de prijs voor afschrijving, verzekering en belastingen een rol. Door dit kostenbeeld voor een autoverplaatsing heeft de automobilist bij het gebruik van de auto minder zicht op de kostprijs van de rit, dan bij een OV-verplaatsing.

Een automobilist in het openbaar vervoer

Wanneer een automobilist met het openbaar vervoer reist laat hij zijn auto staan. Hij doet hem echter niet weg. Dat betekent dat de vaste kosten doorlopen, de variabele kosten niet. In de vergelijking van de ritprijs, kijkt de automobilist aan de autokant naar de benzine- en parkeerkosten en aan de OV-kant naar de ritprijs. De OV-kant kan dan al snel als duur naar voren komen, helemaal wanneer er met meerdere personen gereisd wordt. De variabele kosten van het autogebruik zijn eenvoudig te delen door het aantal inzittenden, bij het OV vermenigvuldigen de kosten juist met het aantal reizenden.

3.2 Reistijd

Frequentie / wachttijd

in het openbaar vervoer

De wachttijd op het openbaar vervoer heeft een nauwe relatie met de frequentie en de betrouwbaarheid van de dienstuitvoering. Naarmate de frequentie lager wordt, gaan de reizigers de vertrektijden beter uit hun hoofd leren, waardoor vanaf een frequentie van circa 15 minuten de wachttijd op de halte niet meer toeneemt.

met de auto

Bij een auto speelt het aspect frequentie geen rol. De auto is in principe altijd beschikbaar. Wachttijd is wel een belangrijk aspect op congestiegevoelige trajecten.

Rijsnelheid

in het openbaar vervoer

De rijsnelheid heeft voor wat betreft de belevingswaarde een relatie met de af te leggen afstand. Hoe groter de afstand, hoe hoger de snelheid moet zijn om de reiziger de snelheid te laten ervaren. Een lange afstand met een vaak stoppende stoptrein wordt veel minder aangenaam ervaren dan een doorrijdende intercity.

Grofweg heeft het stadsvervoer een gemiddelde rijsnelheid van 16-30 km/uur.

Het streekvervoer kent gemiddelde snelheden van 25-50 km/uur. Bij de spoorwegen is de range van 40-100 km/h (sprinter tot intercity).

Door overstappen, het voor- en natransport te voet en de wachttijd op de halte ligt de gemiddelde reissnelheid lager dan de topsnelheid.

met de auto

De beleving van de snelheid van een auto is eigenlijk in overeenstemming met het OV. Ook hier speelt of er kan worden doorgereden of niet. Naast files speelt daarin ook de doorstroming in het stadsverkeer een rol (opvolging van verkeerslichten bijvoorbeeld) of het al dan niet makkelijk kunnen parkeren op of nabij de bestemming.

Het beleidsstreven is om tijdens de spits een gemiddelde snelheid op de snelwegen van 60 km/h te kunnen bereiken – momenteel ligt deze vooral in de Randstad lager. Op Provinciale en stedelijke wegen ligt de gemiddelde snelheid nog lager voornamelijk bepaald door de geldende maximumsnelheid en de structuur van het netwerk.

vergelijking

Wanneer een automobilist een voorspoedige – gemak! - OV reis krijgt aangeboden, is hij geneigd om over te stappen wanneer de reistijd van het OV die van de auto benadert

Filevermijden

Een verbinding die (auto) oponthoud vermijdt kan ook aantrekkelijk zijn, wanneer de reistijd met die verbinding feitelijk langer is. Dan gaan aspecten spelen als snelheidsbeleving en gemak. Zo kan OV concurreren met de auto als het vlot, regelmatig en stipt is, en tegenover een congestiegevoelige (irritatieopwekkende) autoverbinding staat.

3.3 Gemak

Gewoonte

Voor alle reizigers geldt dat zij vanuit een bepaalde gewoonte een reispatroon hebben met een vervoermiddel. De afweging tussen verschillende vervoerwijzen wordt niet dagelijks gemaakt. Om een gewoonte te doorbreken, moet er een duidelijke aanleiding zijn. Dit kan een verandering van woon- of werkplek zijn, maar ook een wijziging van prijs of de komst van een nieuwe weg of buslijn.

OV-reis

Het nadeel van een reis per OV is dat er voor vrijwel alle reizen voor- en natransport (lopen of fietsen) noodzakelijk is. Met een beetje pech moet er onderweg ook nog één of meerdere malen worden overgestapt. Het OV-systeem (route, prijs, dienstregeling) is voor veel reizigers ondoorzichtig.

Autoreis

Bij de meeste autoreizen is er sprake van een naadloze deur tot deurverplaatsing. Dit wordt minder, indien er sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen. Indien automobilisten veel tijd of geld kwijt zijn met het vinden van een geschikte parkeerplaats, neemt de aantrekkelijkheid van de autoreis af. De zitplaats is goed, de reiziger is niet afhankelijk van een dienstregeling en de auto is min of meer een verlengstuk van de eigen huiskamer. Dit wordt als 'gemak' ervaren. De route is meestal goed bekend, er is geen informatieachterstand.

3.4 Kiezen

De keuze tussen modaliteiten die een reiziger maakt, baseert hij op zijn of haar beleving van de reis met elk van de modaliteiten. Beleving is subjectief en verschilt per persoon. Beleving van een auto of OV-reis hoeft niet gebaseerd te zijn op eigen ervaringen maar kan ook het gevolg zijn van verhalen van anderen of berichten in de media.

Voor korte afstanden kan het OV ook bij een langere reistijd dan de auto aantrekkelijk zijn. Dat heeft veel te maken met de door de automobilist in het OV beleefde reistijd. Wanneer een OV-reis voorspoedig verloopt en 'gemak' biedt, is de beleving positief ten opzichte van files, verkeerslichten en het zoeken naar een parkeerplaats.

Aan de andere kant staat dat wanneer er bij de herkomst of bestemming geen halte is, er onderweg één of meer keer moet worden overgestapt, de verbinding als veel trager ervaren kan worden, dan ze in werkelijkheid is.

Bij de experimenten is het van belang hierop in te spelen. In de promotie bij de experimenten zal in de eerste fase de aandacht van potentiële deelnemers moeten worden getrokken. Dat is echter niet genoeg, betrokkenen zullen nieuwsgierig gemaakt moeten worden en interesse krijgen in het aanbod en zich daar nader over laten informeren. Dat moet er toe leiden dat potentiële deelnemers overtuigd worden dat het aantrekkelijk is om gebruik te maken en uiteindelijk daadwerkelijk gebruik gaan maken van het OV.

4 Meergebruik OV

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het OV gebruik van de verschillende experimenten besproken.

4.1 Aantal deelnemers

In bijna alle experimenten is er meer gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Dit komt omdat bestaande reizigers vaker zijn gaan reizen en automobilisten en fietsers van het OV gebruik zijn gaan maken. Zoals uit tabel 2 blijkt, verschilt het aandeel deelnemers fors van project tot project. De experimenten waar een gratis abonnement werd aangeboden (Krimpenerwaard en Waterland) hebben de hoogste deelname met 12% resp. 34%. Het aandeel SchipholForensKaart is met 8% relatief hoog, hetgeen veroorzaakt wordt door het feit dat het aandeel OV reizigers in het woon-werkverkeer vrij groot is (42%) vergeleken met de meeste andere experimenten.

Uit de meest succesvolle proeven, de Krimpenerwaard, Nijmegen, Waterland en Schiphol blijkt dat dan circa 2-5% van de automobilisten is te verleiden om de overstap te maken naar het OV. Dit is eenvoudiger bij incidentele verplaatsingen bijvoorbeeld om te winkelen en vergt meer inspanning bij structurele verplaatsingen zoals in het woon-werk verkeer. Van de automobilisten die deel hebben genomen aan het experiment, blijft in de meeste gevallen een belangrijk deel van het OV gebruik maken, ook als het experiment is afgelopen. In Waterland bijvoorbeeld gebruikt 38% van de deelnemende automobilisten ook na het experiment het OV voor zijn woon-werkverkeer. Voor het winkelen gaat het bij deze proef om 63% van de automobilisten (die de Nieuwkomerkaart hebben gebruikt) die ook na het experiment het OV gebruiken.

Een effect van sommige proeven is dat er sprake is van een overstap van de fiets naar het OV. Dit doet zich met name voor bij de experimenten waar het OV geheel gratis wordt aangeboden, zoals bij de 'Zorg voor U' pas in Utrecht en de gratis pendelbus in Zwolle.

Tabel 2 - omvang doelgroep, aantal deelnemers en deelnemende automobilisten, aandeel deelname en bespaard aantal auto-ritten per maand

project	Omvang doelgroep	Waarvan aantal deelnemers	Waarvan aantal ex-automobilisten	% van de automobilisten dat deelneemt	bespaarde autoritten per maand
Gratis OV Krimpenerwaard-Rotterdam	48.000	5.377 pashouders	2.685	5,5%	15.642
Nieuwkomerkaart Waterland	7.990	2.764 pashouders	415	5,2%	10.077
Transferium Valleilijn, Barneveld	55.000	261 kaartjes	261	0,5%	2.300 ¹
De Waalsprinter, Nijmegen	4.200	166 gebruikers per dag	166	4,0%	3.606
Oosterenk Vervoerpas, Zwolle	9.000	659 pashouders	171	1,8%	4.702
Dit-is-'t Pas, Maastricht	10.800	183 pashouders	121	4,6%	4.767
Zorg voor U, Utrecht	375.000 bezoeken	141.900 kaartjes	Niet bekend	3-5%	3.000 - 5.000
Met de bus dus, Twente/Enschede	5.000	250 pashouders	42	1,7%	1.640
GOV corridor N69, Eindhoven	Ca. 500	2 gebruikers per dag	Nihil	0%	Geen
Schiphol Forens Kaart	30.000	2.400 kaarten (t/m maart 2008)	519	3,6%	17.995

¹ Schatting uitgaande van twee ritten per gebruiker per week

4.2 Keuzemotief

Een belangrijk doel van het onderzoek is te kijken met welke motieven automobilisten bereid zijn over te stappen naar het OV en welke invloed de prijs daar bij heeft. Hiervoor is aan deelnemers gevraagd wat de motieven zijn om over te stappen en aan de niet-deelnemers om wat de motieven om niet over te stappen.

Uit de enquête onder de deelnemers aan de verschillende experimenten komt de prijs in op één na alle gevallen als belangrijkste reden naar voren om gebruik te maken van de aanbieding en over te stappen naar het OV. Hierin is geen onderscheid gemaakt tussen bestaande OV-gebruikers en nieuwe OV-gebruikers. Alleen bij de Waalsprinter wordt het mijden van de files als belangrijkste motief genoemd. Verder genoemde belangrijke redenen zijn de reistijd, het geen last hebben van files en het voorkomen van parkeerproblemen.

Bij de respondenten die geen gebruik hebben gemaakt van het aanbod, wordt vooral aangegeven dat het OV niet naar de bestemming gaat waar de mensen vandaan komen of heen moeten. Daarnaast geven de mensen vaak aan dat ze over een ander vervoermiddel beschikken. Verder geven ze aan dat ze geen last hebben van files en/of dat het OV hen te veel tijd zal kosten.

Wat bij de diverse proeven sterk naar voren komt, is dat het succes van het experiment in belangrijke mate afhankelijk is van de kwaliteit van de OV-verbinding en in hoeverre dit een volwaardig alternatief is voor de automobilisten. Het gaat daarbij om de reistijd voor de betrokkenen (van huis naar bestemming) en de frequentie van de verbinding (hoe lang is de mogelijke wachttijd). In de experimenten waar aan grotere groepen automobilisten een redelijke reistijd werd aangeboden (bij voorkeur gelijk of

sneller dan de auto, maar in ieder geval niet meer dan 1,2 keer de reistijd per auto), zijn automobilisten bereidt het OV te gebruiken (zie paragraaf 3.4). Dat doet zich voor bij de Krimpenerwaard, in Waterland, de Waalsprinter en Schiphol en op bepaalde verbindingen in Zwolle, Twente en Maastricht.

In het onderzoek is uitgegaan van de reistijd zoals die door de respondenten werd aangegeven. Bij het "Met de bus dus" project in Twente is ook onderzoek gedaan naar de feitelijke reistijd in vergelijking met de gepercipieerde reistijd. Hieruit blijkt dat de beleefde reistijd veel hoger is dan de werkelijke reistijd, ongeacht de gebruikte modaliteit.

Tabel - Reden wel of niet deelnemen aan het experiment

Project	Redenen deelname	Redenen niet deelname
Gratis OV Krimpenerwaard-Rotterdam	1. prijs 2. frequentie 3. bestemming 4. reistijd	1. alternatief beschikbaar 2. andere bestemming 3. geen files/parkeerproblemen
De Waalsprinter, Nijmegen	1. files mijden 2. goedkoop parkeertarief 3. reistijd	1. bus gaat niet naar bestemming 2. geen parkeerproblemen 3. aansluitingen
GOV corridor N69, Eindhoven	1. prijs 2. comfort	1. geen last van files 2. ander vervoermiddel 3. geen halte bij vertrekadres
Transferium Valleilijn, Barneveld-Noord		1. Trein niet naar bestemming 2. Geen parkeerproblemen 3. Geen files
Zorg voor U, Utrecht	1. prijs 2. enig alternatief 3. reistijd	1. nog niet naar ziekenhuis geweest 2. ov niet praktisch 3. niet mogelijk om medische redenen
Met de bus dus, Twente	1. prijs 2. parkeerprobleem 3. reistijd	
Dit-is- 't Pas, Maastricht	1. prijs 2. files mijden 3. parkeerprobleem	1. reistijd 2. prijs 3. aansluitingen
Oosterenk Vervoerpas, Zwolle	1. prijs 2. reistijd 3. geen alternatief	1. alternatief beschikbaar 2. gewend aan bestaande vervoerwijze
Nieuwkomerkaart Waterland	1. prijs 2. reistijd 3. files mijden	1. reistijd 2. gaat niet naar bestemming 3. geen files 4. aansluitingen
Schiphol Forens Kaart	1. prijs 2. files mijden 3. milieu 4. reistijd	1. reistijd 2. prijs 3. frequentie**

** Omdat sprake van tussenmeting hier algemene motieven voor overstap genoemd

4.3 Aanwezigheid fileprobleem en perceptie

Een opmerkelijk feit wat in verschillende experimenten naar voren komt, is dat er weliswaar sprake is van files, maar dat deze door de betrokken

automobilisten niet als een file of niet altijd als hinderlijk worden ervaren. Het “geen last hebben van files” was vaak een argument waarom automobilisten geen gebruik maakten van het OV aanbod.

5 Effect op stedelijke bereikbaarheid en files

Dankzij diverse experimenten hebben meer mensen, sneller hun bestemming bereikt en met grote tevredenheid. De bereikbaarheid van de steden is daarmee vergroot. Ook is het OV als alternatief gebruikt door mensen die daarmee bewust kozen te reizen zonder file.

Er was tevoren een modelmatige inschatting gemaakt per proef van de reductie in verkeersaanbod die nodig is om meetbare effecten op de files te kunnen waarnemen.

Het effect van de proeven op filezwaarte is niet aantoonbaar gebleken. De achtergrond hiervan is dat naast het aantal deelnemers er diverse andere – experimenteel niet uit te sluiten – factoren van invloed zijn op de omvang van de congestie:

- Toegenomen automobiliteit door economische groei.
- Latente vraag. De ruimte die is ontstaan doordat automobilisten gebruik zijn gaan maken van het OV kan zijn ingevuld door nieuwe automobilisten.
- Het is onzeker of een deelnemer die aangeeft de reis voorheen met de auto te maken dit ook zonder het bestaan van het experiment had gedaan. En of de automobilist wellicht had gekozen voor een ander vertrektijdstip (buiten de spits), een andere route of helemaal van de reis had afgezien.

6 Klanttevredenheid en dienstverlening

In de verschillende experimenten is het aanbieden van gratis OV vooral een instrument om mensen kennis te laten maken met het OV. De waardering voor het OV is in bijna alle gevallen gestegen tijdens de looptijd van het experiment. Daarbij is het oordeel van automobilisten sterker gestegen dan andere reizigers, zo blijkt uit de experimenten in Rotterdam en Waterland. Wat daarbij ook van belang is dat de experimenten niet hebben geleid tot een verslechtering van de kwaliteit (door drukte). Wat ook blijkt is dat een goed aanbod in combinatie met publiciteit de aandacht trekt.

Tabel - Klantwaardering voor en tijdens de experimenten

Klantwaardering	Voor	Tijdens
Gratis OV Krimpenwaard-Rotterdam	6,1 / 7,1 ¹	7,4 / 7,6
Nieuwkomerkaart Waterland	7,5	7,8
Transferium Valleilijn	4,7 ²	7,1
De Waalsprinter	7,5	8,4
Oosterenk Vervoerpas	6,8	7,8
Dit is 't Pas	5,8	6,4
Zorg voor U	6,6	6,6
Met de bus dus	6,8	7,0
GOV corridor N69	Nvt - te lage respons	
Schiphol Forens Kaart	7,0	7,2

¹ onderscheiden naar bestaande OV gebruikers en niet OV gebruikers

² Valleilijn kampte met aanloopproblemen vlak voor het starten van het experiment.

7 Proces lessen

7.1 Organisatie en communicatie/aantrekkelijkheid aanbod

De keuze tussen modaliteiten die een reiziger maakt, baseert hij op zijn of haar beleving van de reis met elk van de modaliteiten. Beleving is subjectief en verschilt per persoon. Beleving van een auto of OV-reis hoeft niet gebaseerd te zijn op eigen ervaringen maar kan ook het gevolg zijn van verhalen van anderen of berichten in de media. Voor korte afstanden kan het OV ook bij een langere reistijd dan de auto aantrekkelijk zijn. Dat heeft veel te maken met de door de automobilist in het OV beleefde reistijd. Wanneer een OV-reis voorspoedig verloopt en 'gemak' biedt, is de beleving positief ten opzichte van files, verkeerslichten en het zoeken naar een parkeerplaats. Aan de andere kant staat dat wanneer er bij de herkomst of bestemming geen halte is, er onderweg één of meer keer moet worden overgestapt, de verbinding als veel trager ervaren kan worden, dan ze in werkelijkheid is.

Ongeacht de formule (woonlocatie, traject of bestemmingslocatie) is het van belang dat naast de directe benadering van de doelgroep ook de media wordt ingeschakeld om het experiment met aanbieding onder de aandacht te brengen. Het is noodzakelijk hierbij de inhoud van de aanbieding en de aantrekkelijke kanten van het OV te benadrukken.

Uit de diverse proeven komt een aantal lessen voor toekomstige proeven.

- Er moet een probleem met bereikbaarheid zijn, de automobilisten moeten dat ook als een probleem ervaren en het openbaar vervoer moet een oplossing voor dat probleem bieden.
- Timing is belangrijk. Bij een actie gericht op forensen, is de meeste kans op aandacht buiten de vakantieperiode. Hierdoor wordt een zo groot mogelijk deel van de doelgroep bereikt.
- Het is van belang om bij wervingsacties op werklocaties bedrijven mededragers van de actie te laten zijn, naarmate er sprake is van een actievere betrokkenheid is de deelname groter. Een goede afstemming met de reiskostenregeling van bedrijven kan het effect versterken. De deelname aan de SchipholForensKaart werd beperkt doordat een grote werkgever een concurrerende reiskostenregeling in het leven had geroepen.
- Een goede en zorgvuldige marketingcampagne rondom de experimenten is van wezenlijk belang. Daarin moeten de concrete voordelen van het OV onder de aandacht worden gebracht (bijvoorbeeld door het persoonlijk reisadvies zoals in Maastricht en bij Schiphol). Ook is er follow-up nodig om het positieve oordeel vast te houden, door bijvoorbeeld informatie te geven over de deelname aan het project. Hiermee is zichtbaar voor mogelijke deelnemers wat de voordelen zijn.
- Uit het experiment met de Nieuwkomerkaart Waterland blijkt dat veel mensen na een verhuizing niet onmiddellijk een internet aansluiting te hebben. Door de pas alleen maar verkrijgbaar te maken via internet, wordt een deel van de doelgroep niet bereikt. Dit is later hersteld. Het is verstandig om gebruik te maken van meerdere communicatiemiddelen en daarbij zo mogelijk aan te sluiten bij bestaande mailings, zoals een welkomstpakkettje van een gemeente.
- De aanvraagprocedure moet zo eenvoudig mogelijk zijn. Bij sommige experimenten gaven deelnemers aan dat zij de aanvraag

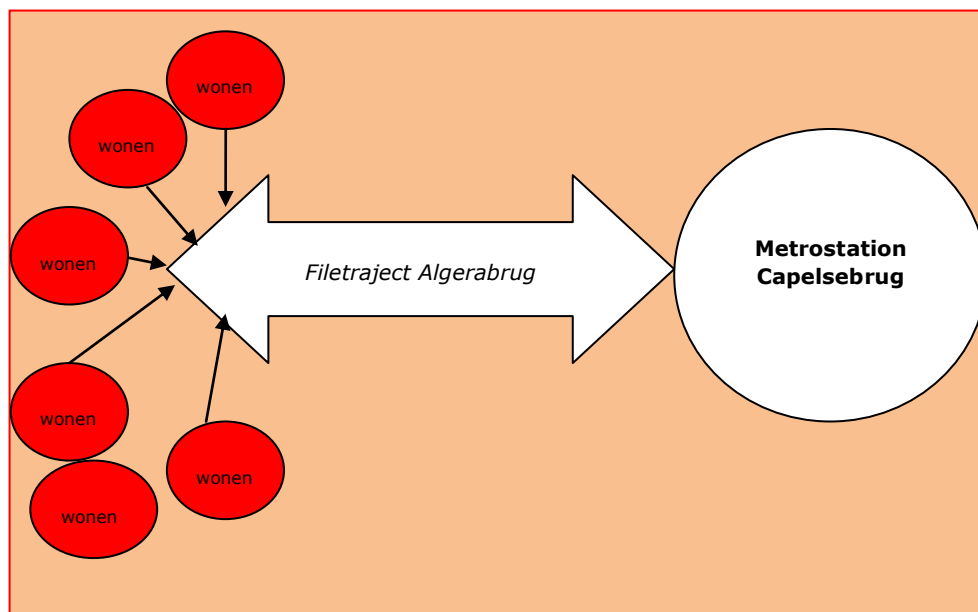
met enquête te vormde de volledigheid van het onderzoek een drempel voor deelname omdat de enquête als ingewikkeld en lang werd ervaren.

8 Krimpenerwaard – Rotterdam (Algerabrug)

8.1 Projectbeschrijving

Verbinding en reden

De Algerabrug tussen Krimpen en Rotterdam is de enige verbinding tussen de Krimpenerwaard en Rotterdam over de Hollandse IJssel. Alle verkeer moet over deze brug. Dagelijks leidt dat tot files. Doel van het experiment is de druk op de dagelijkse file op en rond de Algerabrug te verminderen en meer forensen kennis te laten maken met het openbaar vervoer als alternatief voor de auto.



Figuur Principeschema project Algerabrug

Initiatiefnemers

Het initiatief ligt bij de Stadsregio Rotterdam, in samenwerking met de provincie Zuid-Holland, de gemeente Krimpen a/d IJssel, de gemeenten in de Krimpenerwaard en de vervoerders RET en Connexxion.

Aanbod

Het projectaanbod is een gratis abonnement – het Algerakaartje – voor de buslijnen over de Algerabrug vanuit de Krimpenerwaard naar metrostation Capelsebrug en de rechtstreekse buslijnen naar Rivium en Woudestein. Naar wens van de deelnemer werd dit abonnement aangevuld met een supplementkaart met een vaste prijs van € 50,- (normaal circa € 150) om tot einde van het experiment onbeperkt gebruik te kunnen maken van de metro naar de Rotterdamse zone centrum, Alexander en Schiedam. Na de start van het experiment werd een supplement voor de resterende looptijd aangeboden voor € 40,00 (vanaf 1 januari).

Looptijd

Het experiment liep van 18 december 2006 tot en met 2 maart 2007.

Hoe

Het lijnennet is voor het experiment niet aangepast, wel zijn er - om de verwachte vervoergroei op te vangen - op diverse lijnen versterkingsritten ingezet.

Doelgroep (wie en omvang)

Voor het experiment kwamen alle inwoners van 18 jaar en ouder uit de Krimpenerwaard in aanmerking, 55.000 personen. Daarvan reizen er 48.400 met regelmaat over de Hollandse IJssel. 5.377 personen hebben daadwerkelijk een Algerakaart aangevraagd.

Benadering, werving en selectie deelnemers

In de lokale pers is uitgebreid aandacht gegeven aan de Algerakaart. Ook werden er op strategische plaatsen 'billboards' geplaatst, ook meerdere haltes kregen een billboard-poster. Op meerdere bussen was er reclame aangebracht. Ook kregen alle bewoners binnen het gebied een folder in de brievenbus. Het aanvragen van het Algerakaartje was alleen mogelijk via de internetsite Algerakaartje.nl, na het verplicht invullen van een enquête. Bij twijfel werden de gegevens van de aanvrager door de betreffende gemeente gecontroleerd op juistheid in het GBA. Vervolgens werden de passen thuis gestuurd.

Om nieuwe reizigers vast te houden, kregen deze - wanneer ze binnen 4 weken na afloop van het experiment een maand- of jaarabonnement kochten - één respectievelijk twee vrijkaarten voor Diergaarde Blijdorp. Ook was er kans op een rit of een metrosimulator en een proefles op een bus.

8.2 Resultaten enquête

Voormeting

Voorafgaand aan het experiment gaven de mensen die wel eens gebruik maakten van de bus richting Rotterdam een 7,1. Bij de niet gebruikers ligt dit met een 6,1 lager. De respondenten vinden de prijs van het OV hoog: de bestaande reizigers geven een 5,5 voor de prijs, terwijl 63% van de niet gebruikers het eens is met de stelling dat het OV veel te duur is.

Tussenmeting

Tijdens het experiment is de waardering voor de bus gestegen. Bestaande busreizigers (die ook voor het experiment al met de bus reisden) geven nu een 7,6 de nieuwe reizigers geven een 7,4.

Nameting

Van de Algerakaarthouders vindt 84% van de respondenten de bus een goed alternatief voor de auto voor reizen tussen Krimpenerwaard en Rotterdam. Ook voor woon-werk reizen vindt 85% het OV een goed alternatief. Van de Algerakaarthouders is 87% positiever gaan denken over het openbaar vervoer.

De bekendheid van het OV onder de inwoners uit de Krimpenerwaard is gestegen van 94% voor het experiment tot 99% na het experiment.

De belangrijkste keuzemotieven voor inwoners in de Krimpenerwaard zijn:

- prijs;
- frequentie;
- bestemmingen;
- reissnelheid.

Of deze keuzemotieven werkelijk bepalen of de individuele forens gebruik gaat maken van het OV valt te bezien, aangezien 33% van de inwoners in de Krimpenerwaard heeft aangegeven nooit met de bus te gaan reizen. Onder de deelnemers aan het experiment die tijdens of na het experiment geen gebruik meer maakten van de bus, gaf de meerderheid daarvoor als belangrijkste reden dat ofwel het reisgedrag is veranderd: ze hoeven niet meer naar Rotterdam, ofwel dat ze de beschikking hebben over een ander vervoermiddel. Negatieve redenen over de bus werden maar weinig gegeven.

Voor mensen die voorafgaand aan het experiment nog nooit met de bus hebben gereisd speelt het aspect prijs voor de keuze wel of geen OV reis een belangrijke rol. Voor mensen die voorafgaand aan het experiment al gebruik maken van het OV speelt dat geen rol; deze mensen vinden kwalitatieve zaken belangrijker.

Reistijden

Bij de evaluatie is onderzocht in hoeverre deelnemers tevreden waren over de reistijd van hun OV reis. Deze werd gewaardeerd met een 7.7. Er is niet gevraagd naar absolute reistijden.

8.3 Conclusies

- Het OV is een volwaardig alternatief voor een autoverplaatsing. De hoge frequentie en de hoge snelheid zijn daar debet aan. Van alle deelnemers (dus zowel ex-auto als voorheen al van het OV gebruik makend) vind 84% de bus een goed alternatief voor de auto.
- Het OV-gebruik is tijdens het experiment met 13% toegenomen, kort na het experiment bedroeg de toename 7% ten opzichte van de uitgangssituatie. Van de groep nieuwe reizigers is 35% afkomstig uit de auto, 50% zijn meer reizende OV gebruikers en 15% zijn reizigers uit andere modaliteiten.
- Tijdens het experiment zaten er zowel meer mensen in de bus, ook het autoverkeer in de spitsen was toegenomen – de stedelijke bereikbaarheid is dus vergroot. De top van de files is niet afgevlakt. De dagintensiteit is tijdens het experiment een beetje gedaald, na het experiment lag ook de dagintensiteit hoger dan voor het experiment. Na afloop van het experiment is de verkeersintensiteit verder gestegen.
- Het aantal busreizigers ligt kort na het experiment 7% hoger dan voor het experiment (en 6% in de ochtendspits). Ongeveer 67% van de Algerakaarthouders gaf aan na het experiment nog gebruik te maken van de bus, een klein deel daarvan heeft een abonnement genomen.
- Gratis blijkt niet het belangrijkste keuzemotief te zijn, maar kan wel helpen als kennismakingsinstrument. Het leidt tot meer bekendheid van het OV als alternatief, een hogere waardering en tot meer reizigers. Als reizigers eenmaal 'binnen' zijn worden andere aspecten dan prijs belangrijker.

Tabel - Overzicht deelnemers

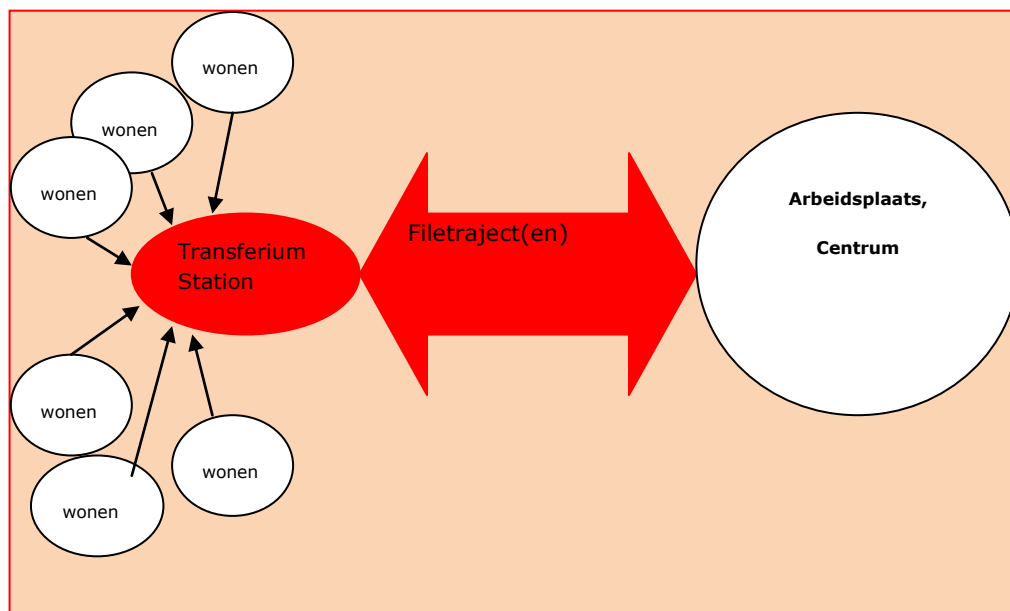
	aantal	aandeel
Doelgroep	48.000	
respondenten	5.377 voor 1.482 tussen 1.009 na	
kaartaanvragers	5.377	9,8%
Ex-automobilisten	2685	5,5%

9 Waalsprinter Nijmegen

9.1 Projectbeschrijving

Verbinding en reden

Nijmegen ligt aan de Waal, en is met slechts één (auto)brug verbonden met de gebieden ten noorden van de stad. Ontwikkelingen als de 'Waalsprong' vergroten de druk op die nu reeds drukke en dagelijks vastlopende verbinding. Er is ten noorden van Nijmegen een nieuw tijdelijk transferium "Waalsprinter" gebouwd aan de Ovatonde aan de Prins Mauritssingel (voorheen A325). Vanaf dat Transferium is er naast een reguliere busdienst, een snelle bus ingesteld over de vrije busbaan op de Waalbrug naar het centrum en Heijendaal (met het Universiteitsziekenhuis en een Hogeschool). Dit is de 'Waalsprinter', die in de spits een interval heeft van 10 minuten.



Figuur Principeschema project Waalsprinter

Initiatiefnemers

Het initiatief van het project ligt bij de Stadsregio Arnhem-Nijmegen in samenwerking met onder meer de provincie Gelderland, de gemeenten Nijmegen, Lingewaard en Overbetuwe en vervoerbedrijf Novio.

Aanbod

Het ten tijde van deze rapportage nog steeds geldende aanbod betreft het voor € 2,- parkeren van de auto bij het Transferium, inclusief een retourrit met de Waalsprinter voor maximaal 4 personen. De parkeerkaart is vervoerbewijs. Het terrein is voorzien van toezicht, verlichting en een overdekte en verwarmde wachtruimte.

Hoe

Aan het bestaande lijnennet is een nieuwe buslijn toegevoegd – de Waalsprinter. De bus rijdt in de spits elke 10, en daarbuiten elke 15 minuten.

Looptijd

Het project is gestart met de opening van het Transferium op 3 september 2007.

Doelgroep (wie en omvang)

Iedereen die met de auto over de Waalbrug wil rijden, kan van de Waalsprinter en het Transferium gebruik maken. De maximale deelname wordt beperkt door de capaciteit van het Transferium (210 parkeerplaatsen).

De nadruk ligt op spitsvervoer (2 uur periode), wanneer er ongeveer 4.200 personen in de spitsrichting de brug passeren. Daarvan maakten er tijdens het experiment per werkdag circa 166 personen gebruik van de Waalsprinter. Het potentieel over de hele dag betreft 8.550 auto's.

Tussen week 36 in 2007 en week 8 in 2008 steeg de bezetting van de Waalsprinter bij vertrek van de P&R van ongeveer 124 naar gemiddeld 220 personen per dag. Dit aantal is hoger dan de bezetting van het P&R-terrein.

Benadering, werving en selectie deelnemers

Het Waalsprinter-experiment heeft in de lokale pers veel aandacht gekregen. Aan de opening werd ruim aandacht besteed. Tevens is er een website: www.waalsprinter.nl. De ruime, positieve berichtgeving heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de snelle toename van het gebruik.

9.2 Resultaten enquête

Voormeting

In de voormeting is geënuquêteerd onder automobilisten die (dagelijks) de Waalbrug passeren. Niemand van hen is minder dan een half uur onderweg, 46% is meer dan een uur onderweg op de heenreis. Op de terugreis is 22% minder dan een half uur onderweg en 18% meer dan een uur. Altijd last van files in de ochtendspits heeft 69%, 7% altijd in de middagspits. 8 respectievelijk 2% heeft nooit last van files.

De hinder door files is dus groot in de ochtendspits en nagenoeg afwezig in de middagspits.

Tussenmeting

In de tussenmeting is geënuquêteerd onder automobilisten en OV gebruikers op de Waalbrug. Nu blijkt dat tijdens het experiment op de heenreis 13% minder dan een half uur onderweg is, 16% is meer dan een uur onderweg. Op de terugreis is 9% minder dan een half uur onderweg en 21% meer dan een uur. De gemiddelde reistijd met P&R heen is van de gebruikers 43 minuten en zonder P&R 46 minuten. Op de terugweg met P&R 47 minuten en zonder P&R 39 minuten.

Er blijkt dus dat de gemiddelde reistijd korter is geworden. Tijdens het experiment zijn er, in tegenstelling tot er voor, op de heenreis nu wel reizigers minder dan een half uur onderweg. De groep die langer dan een uur onderweg is, is beduidend kleiner geworden (eerst 46%, tijdens de proef 16%). De cijfers voor de terugreis geven een ander beeld, omdat het aantal personen dat minder dan een half uur onderweg is, is afgenomen, terwijl de groep die langer dan een uur moet reizen iets is toegenomen.

's Ochtend ligt de Vf waarde dus nipt onder de 1, en 's middags er enigszins boven (1,2).

De overstappers noemen als reden voor hun overstap naar de Waalsprinter:

- De bus mijdt de files
- Het goedkope parkeertarief
- De korte reistijd

Diegenen die niet overstapten, noemden daarvoor de volgende redenen:

- De pendelbus gaat niet naar hun bestemming
- Er zijn op de bestemming geen parkeerproblemen
- De aansluitingen van de pendelbus zijn niet voldoende

Nameting

In het kader van de nameting is er gesproken met 105 personen die ook aan de tussenmeting hebben deelgenomen, waarvan er 91 nog steeds gebruik maakten van de P&R-Waalsprinter – de 'blijvers'. Tevens is er een meting uitgevoerd onder 163 personen die niet eerder aan de tussenmeting hebben deelgenomen. De totale nameting betreft 268 personen.

De reizenden naar Nijmegen gebruiken een aanzienlijk deel van de Waalsprinter 3 tot 5 maal per week (87%). Het geen last hebben van files is ook in de nameting verreweg het belangrijkste argument.

De voornaamste redenen om geen gebruik (meer) te maken van de Waalsprinter zijn voor stoppers en niet-gebruikers:

- De bus rijdt niet naar de gewenste bestemming
- Geen last van files
- Geen parkeerproblemen

Het klantoordeel in de nameting is gestegen van een 7,5 naar een 8,4.

Reistijden

De gemiddelde reistijd voor 'stoppers' en 'niet-gebruikers' in hun autoverplaatsing naar Nijmegen bedraagt heen 43 en terug 37 minuten. De gebruikers reizen via het P&R heen 43 en terug 47 minuten, en zonder P&R (dus de gehele reis per auto) heen 46 en terug 39 minuten.

9.3 Conclusies

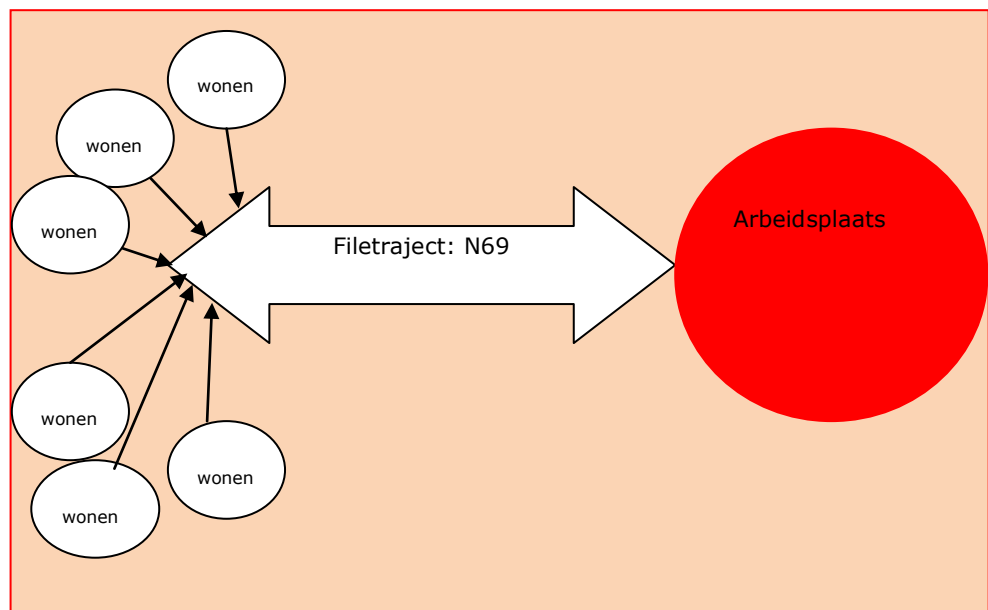
- Het OV is – in ieder geval tijdens de ochtendspits – een volwaardig alternatief voor de auto, omdat de bus de file passeert, en het Transferium kort voor de staart van de file gelegen is.
- Het OV gebruik van de Waalsprinter bedraagt gemiddeld 166 personen per dag, dat is 4% van de doelgroep. Alle gebruikers zijn afkomstig uit de auto.
- De toename van het aantal mensen over de Waalbrug is gerealiseerd door P&R-terrein + pendelbus. Het terrein is op werkdagen goeddeels gevuld.
- De verkeersdruk is niet weggenomen, maar toegenomen. De oorzaak ligt waarschijnlijk in de sterke economische groei.

10 GOV corridor N69 – Eindhoven

10.1 Projectbeschrijving

Verbinding en reden

Het autoverkeer rond Eindhoven kent een sterke groei, wat tot een toenemende filedruk leidt. Ook de langdurige werkzaamheden aan de A2 betekenen extra oponthoud. Door de vervoervraag af te leiden naar alternatieve vervoermiddelen wordt getracht de filedruk te verminderen. Als proef wordt een experiment gehouden op de N69 corridor met goedkoop OV. Dit zijn twee pendelbus-spitslijnen vanaf de tijdelijke P&R Den Dries te Valkenswaard naar de bedrijventerreinen 'de Run', 'de Hurk' en 'High Tech Campus'.



Figuur Principeschema project GOV corridor N69 – Eindhoven

Initiatiefnemers

Het initiatief van het project ligt bij de Stadsregio Eindhoven (SRE) in samenwerking met de gemeenten Valkenswaard, Aalst-Waalre en Eindhoven, de Kamer van Koophandel regio Zuidoost Brabant, de Interregio en busvervoerder Veolia.

Aanbod

Het projectaanbod betreft het parkeren op het Transferium en het gebruik van de spitsbusjes voor een retourprijs van € 1,- per dag (losse verkoop en abonnement). Er zijn in enkele herkomstgebieden folders met gratis 10-rittenkaartjes uitgedeeld.

Hoe

Aan het lijnennet zijn twee (spits)buslijnen toegevoegd. Deze rijden in de beide spitsen en tijdens de middagpauze. Het interval is 20 minuten.

Looptijd

Het project startte op 20 augustus 2007 en liep tot en met 31 december 2007.

Doelgroep (wie en omvang)

Doelgroep van de P&R-voorziening waren de werknemers van de drie bedrijventerreinen die voor het woon-werkverkeer gebruik maken van de N69. De grootte van die groep is geschat op 500 personen uit een totaal van ca. 34.000 werknemers. Dagelijks maakten er daarvan tussen 0 en 3 personen gebruik van de busjes: twee vast en enkele min of meer regelmatig.

Benadering, werving en selectie deelnemers

De werkgevers op het bedrijventerrein zijn benaderd door een mobiliteitsmakelaar. De bedrijven waren vervolgens verantwoordelijk voor het op de hoogte stellen van de werknemers. Bij enkele bedrijven konden werknemers persoonlijk worden benaderd, doordat werkgevers hun emailadressen ter beschikking hadden gesteld. De bekendheid met het experiment bleek onder de potentiële deelnemers gering. Het gebruik van de bus is na de start niet verder gestegen.

10.2 Resultaten enquête

Voormeting

Van de respondenten (70) heeft 7% respectievelijk 4% altijd last van files in de ochtend- respectievelijk avondspits. Soms last van files heeft 30% respectievelijk 19 %. Bijna 60% heeft nooit last van files.

Nameting

Reden overstap naar kaart (2 personen):

- Prijs
- Comfort

Reden niet overstap:

- Geen last van files
- Het hebben van een ander vervoermiddel
- Geen halte bij vertrekadres

10.3 Conclusies

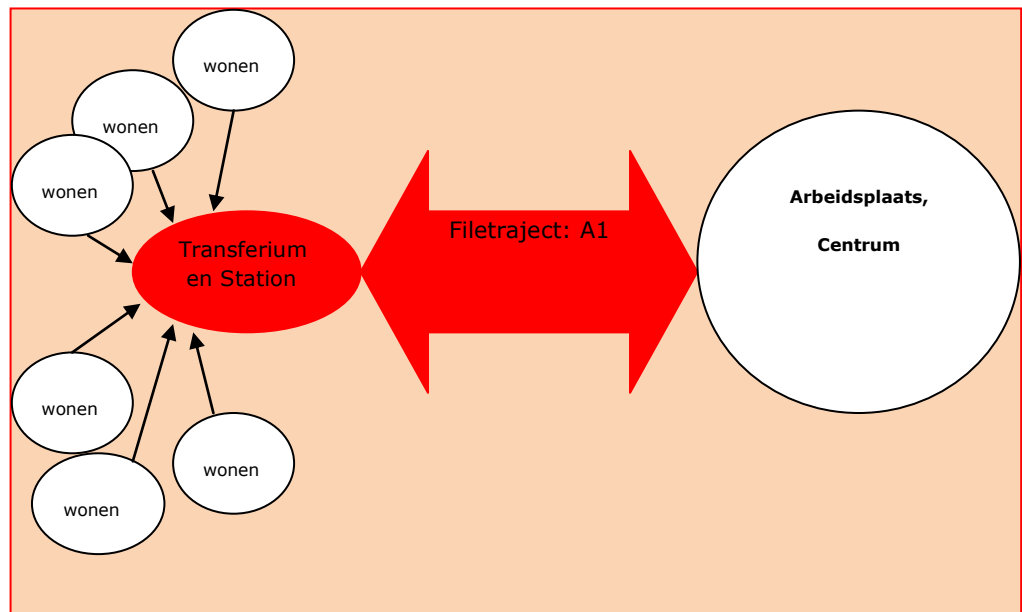
- Het OV is geen volwaardig alternatief voor de auto, de busjes zijn langzamer dan de auto en rijden elke 20 minuten. Veel respondenten uit het onderzoek melden ook geen last te hebben van files, omdat ze niet met de auto gaan.
- Het OV gebruik van de pendelbusjes is zodanig laag dat er geen sprake is van een toegenomen OV gebruik.
- De respondenten geven aan dat zij geen last hebben van files en daarom de overstap niet maken.
- Gezien de bezetting van de busjes met gemiddeld tussen de 0 en 3 reizigers per dag, is de filedruk niet verminderd. Het effect op de weg door toedoen van het experiment is nihil. Daarmee is ook de stedelijke bereikbaarheid niet toegenomen en zijn ook de files niet afgevlakt.

11 Transferium Valleilijn – Barneveld/Amersfoort

11.1 Projectbeschrijving

Verbinding en reden

Op de A1 is er bij het knooppunt Hoevelaken een knelpunt, met files als gevolg. Door het inrichten van een Transferium bij Barneveld Noord is het mogelijk daar te parkeren en over te stappen op de Connexxion-treinen van de Valleilijn naar Amersfoort.



Figuur Principeschema project Transferium Valleilijn

Initiatiefnemers

Het initiatief van het project voor gedeeltelijk gratis en gedeeltelijk goedkoop OV komt van de provincie Gelderland, in samenwerking met de gemeente Barneveld en vervoerder Connexxion.

Aanbod

Het experiment bestaat uit twee delen:

- Een kortingsactie:
 - Drie gratis probeerkaartjes voor gratis Valleilijnretour Barneveld - Noord-Amersfoort en vervoer op de stadslijnen te Amersfoort;
 - Kortingskaart voor 40% korting op de treinen van de Valleilijn tussen Barneveld Noord en Amersfoort.
- De plaatsing van een dynamisch informatiepaneel met actuele treinreistijden (later ook autoreistijden) langs de A1.

Hoe

Voor het experiment zijn aan het bestaande OV-aanbod geen wijzigingen doorgevoerd. Wel nieuw is het dynamische informatiepaneel langs de A1, op basis waarvan de automobilist een keuze tussen verder rijden of overstappen kan maken.

Looptijd

Het experiment liep van 7 januari 2008 tot 7 maart 2008.

Doelgroep (wie en omvang)

Het experiment is gericht op forensen die dagelijks naar Amersfoort of langs Amersfoort verder de Randstad in reizen.

Onder kentekenhouders en werknemers werden 2.500 resp. 2.000 kortingpassen met probeerkaartjes verspreid. Op 50.000 adressen in Apeldoorn zijn aanvraagfolders voor een kortingspas met probeerkaart verspreid, wat tot 750 aanvragen heeft geleid.

De totale doelgroep is daardoor in te schatten op 7.500 personen. Het aantal gebruikers van probeerkaart en/of kortingspas bedroeg naar schatting 263 personen. De gemiddelde dagbezetting van het Transferium bedroeg in de eerste 10 weken van 2008, 96 auto's.

Benadering, werving en selectie deelnemers

Via kentekenregistratie bij de A1 oprit Voorthuizen en diverse afritten bij Amersfoort en Utrecht zijn specifiek de automobilisten benaderd voor wie het transferium een aantrekkelijk alternatief kan vormen. De kentekenhouders ontvingen de kortingspas met probeerkaartjes direct thuis.

In Apeldoorn was er een huis-aan-huis mailing, terwijl binnen Amersfoort werkgevers benaderd zijn.

Potentiële deelnemers werden verwezen naar de projectwebsite www.filesvermijden.nl met een reisplanner die onder meer een vergelijking maakte tussen de reistijden zowel per auto als via het transferium.

11.2 Resultaten enquête

Voormeting

Van de respondenten geeft voorafgaand aan het experiment 45% aan dat ze altijd in de ochtendspits en 37% altijd in de middagspits in de file staan. Van de respondenten staat 5% nooit in de file. Van de automobilisten geeft 40% aan dat ze een kwartier of langer in de file staan.

Nameting

Er zijn 49 automobilisten geënquêteerd die gebruik hebben gemaakt van het P&R-terrein en de trein. Opvallend is dat dit vooral veel incidentele reizigers zijn - ruim 60% reist minder dan wekelijks via het P&R-terrein.

Volgens de uitkomst van de enquête zijn er geen reizigers die duurzaam zijn overgestapt naar de trein. Als reden om niet over te stappen, wordt aangegeven:

- Trein gaat niet naar bestemming
- Geen parkeerproblemen
- Geen last van files

Kwaliteitsoordeel trein: 7,1

Ruim 80% van de respondenten geeft aan dat ze door de proef positiever zijn gaan denken over het openbaar vervoer.

Reistijden

Vanaf de A1 afrit Voorthuizen is de reistijd per auto en zonder files naar Amersfoort Centraal 17 en Utrecht Centraal 32 minuten. Bijna driekwart van

de respondenten in het onderzoek geeft aan langer dan 10 minuten in de file te staan, zodat de werkelijke autoreistijd van de file met ten hoogste 10 minuten is op te hogen.

De reistijd op dezelfde relaties met een overstap op de trein bedraagt naar Amersfoort Centraal 21 en naar Utrecht Centraal 35 minuten.

11.3 Conclusies

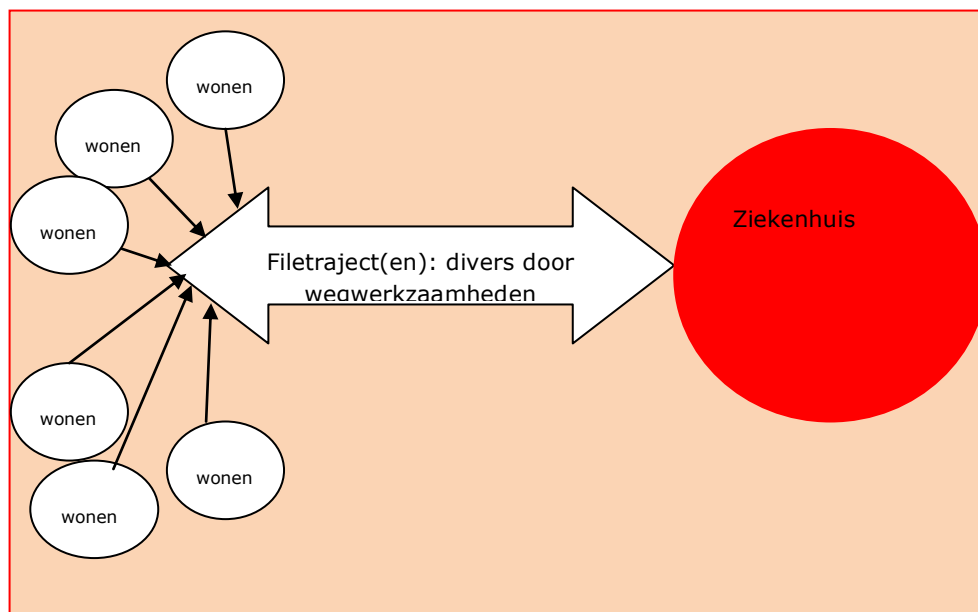
- De reistijd van het OV en de auto zijn in de spits vergelijkbaar (V_f ongeveer 1,0), buiten de spits is de auto sneller (V_f 1,7). De plaats van het Transferium wordt in de onderzoeksconclusies aangeduid als niet aantrekkelijk voor automobilisten met een herkomst Apeldoorn en verder (zij kunnen immers daar in de trein stappen). Niet-deelnemers noemen het bezwaarlijk dat ze, naast de overstap van auto op de trein bij het transferium, nogmaals in Amersfoort moeten overstappen voor een reis de Randstad in en naar bestemmingen binnen Amersfoort.
- Het aantal deelnemers is met naar schatting 260 beperkt. Veel van de deelnemers waren incidentele gebruikers, die af en toe naar Amersfoort of verder reisden. Het Transferium werd dagelijks gebruikt door gemiddeld 96 auto's. Hier ligt een duidelijk verband met het grote aantal incidentele reizigers.
- Van de bereikte groep automobilisten heeft 3,5% aan het experiment deelgenomen. Gerelateerd aan het totaal aantal passanten is de deelname 0,5%.

12 Zorg voor U – Regio Utrecht

12.1 Projectbeschrijving

Verbinding en reden

Rondom Utrecht zijn er de komende jaren veel wegwerkzaamheden, met gevolgen voor de verkeersdoorstroming. Het openbaar vervoer kan een oplossing bieden om de bereikbaarheid op een goed peil te houden. De poliklinieken van de zes ziekenhuizen in de regio Utrecht hebben circa 900.000 afspraken per jaar. Het OV-aandeel in de hiervoor benodigde verplaatsingen bedraagt 5%; doel is om dit aandeel te vergroten.



Figuur Principeschema project Zorg voor U – Utrecht

Initiatiefnemers

Het initiatief voor het experiment komt voort een samenwerking tussen de verschillende stad- en streekvervoerders en het BRU. Zij hebben zich verenigd in het Mobiliteitsbureau Openbaar Vervoer (MOVU).

Aanbod

In het kader van dit experiment krijgt iemand die een afspraak maakt bij een polikliniek twee gratis probeerkaartjes (naast het kaartje voor de afspraakmaker, ook één voor een begeleider). Deze kaartjes zijn geldig op de lijnen van GVV en Connexxion in het BRU-gebied.

Hoe

Het OV-aanbod in het gebied wordt niet aangepast – wel wordt het gebruik van de capaciteit bijgehouden.

Looptijd

Het experiment liep van 1 juni 2007 en tot en met 30 november 2007.

Doelgroep (wie en omvang)

Het experiment richt zich op de bezoekers van de poliklinieken van de zes ziekenhuizen in de regio Utrecht, die reizen vanuit de regio Utrecht. Dat zijn voor een half jaar circa 375.000² mensen. Omdat een deel van de afspraakmakers echter geen herkomst in het gebied heeft, bedraagt het potentiële aantal deelnemers 200.000. Van de respondenten op de gehouden tussenmeting (60 personen) heeft 59% de kaartjes daadwerkelijk gebruikt. Het overgrote deel daarvan gebruikte ook voor het experiment reeds het openbaar vervoer. Er zijn in totaal 473.000 enveloppen met probeerkaartjes uitgedeeld, er zijn 141.900 probeerkaartjes daadwerkelijk gebruikt.

Benadering, werving en selectie deelnemers

Bij het maken van een vervolgspraak bij de balie in het ziekenhuis, werden de probeerkaartjes uitgereikt.

12.2 Resultaten enquête

Voormeting

Voorafgaand aan het experiment is met een enquête onderzocht wat voor de verschillende modaliteiten de globale reistijd was. Het bleek dat bij een autoreis de reistijd in 67% van de gevallen korter is dan 30 minuten, in 9% van de reizen is die langer dan een uur.

Bij bus en sneltram lag de reistijd in 34% van de reizen onder de 30 minuten, 20% van de reizen duren langer dan een uur. Fietzers waren in 82% van de reizen korter dan 30 minuten onderweg, 3% langer dan een uur.

Met de regiotaxi tenslotte was 59% minder dan 30 minuten aan het reizen, 9% langer dan een uur.

Kwaliteitsoordeel OV (bus en tram): 6,8

Tussenmeting

Tijdens het experiment gaven gebruikers van de kaart aan, omwille van de volgende redenen de kaart te gebruiken:

- De prijs (gratis)
- Geen alternatief vervoermiddel beschikbaar
- Reistijd

Anderen stapten niet over, de genoemde redenen daarvoor zijn:

- Nog niet naar ziekenhuis geweest
- OV niet praktisch/handig
- Niet mogelijk om medische redenen

Kwaliteitsoordeel OV (bus en tram): 6,8

Nameting

Deze drie maanden na afloop gehouden meting geeft te zien dat het OV-gebruik weer is afgenomen. Door 17% wordt aangegeven door de actie meer gebruik te maken van het OV, 13% geeft aan na de actie weer minder gebruik te maken van het OV naar het ziekenhuis.

² Per jaar zijn er 900.000 afspraken, waarvan 14% aangeeft omwille van medische redenen niet met het OV te kunnen reizen. Dan blijft er een groep van circa 750.000 personen op jaarbasis over.

De belangrijkste reden om de kaart te gebruiken ligt in de reden dat de kaart gratis is.

Reistijden

Uit de metingen blijkt dat de automobilisten (de grootste groep) bij de tussenmeting gemiddeld iets langer onderweg waren dan bij zowel de voor- als nameting. Bij het OV is er tijdens de tussenmeting een grotere gemiddelde reistijd dan bij de voor- en nameting. Zo heeft de klasse 46-60 minuten een grootte van 13% bij de voor-, 22% bij de tussen- en 9% bij de nameting. Bij de (brom)fiets (de kleinste groep) is tijdens de proef (tussenmeting) de korte reistijd (0-10 minuten) ongeveer 10 procentpunten lager dan ervoor en erna. De verhouding in omvang van geënquêteerden tussen de drie modaliteiten (fiets, OV, auto) is globaal 1 : 1,3 : 6.

Uit de gegevens is af te leiden dat er uit de tijdsklasse 11-20 minuten bij de automobilisten een groep is overgestapt naar het OV, en daar tot de tijdsklassen 31-45 en 46-60 minuten is gaan behoren.

12.3 Conclusies

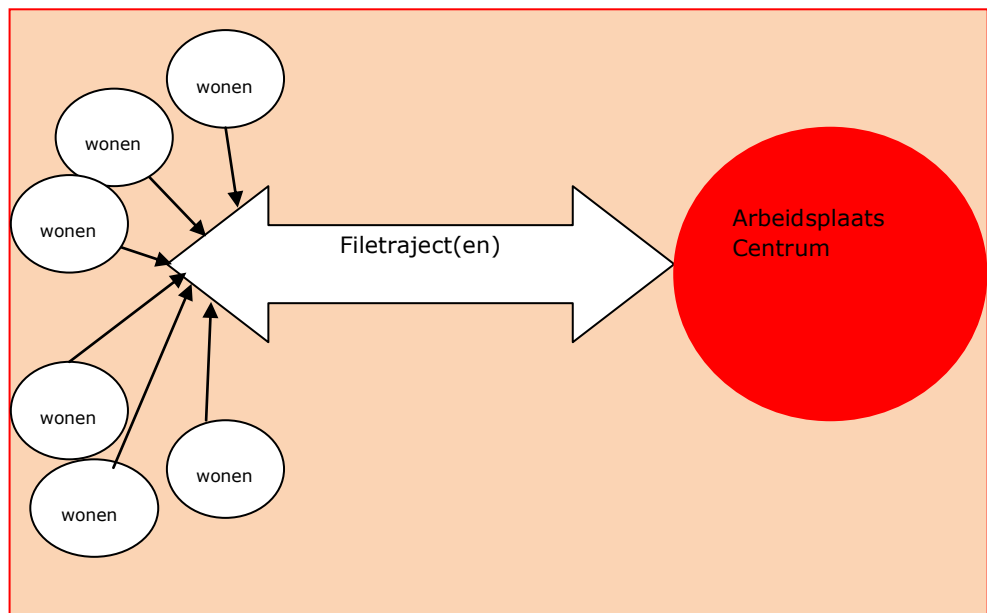
- De reistijd van het OV en de auto zijn niet vergelijkbaar. Per auto is 67% van de reizen maximaal een half uur onderweg, per OV is dat 34%. Langer dan een uur reist 9 % van de automobilisten en 20% van de OV reizigers. Deze waarden zijn afgeleid uit van respondenten terugontvangen enquêtes.
- Ten opzichte van voor het experiment is tijdens de looptijd van het experiment het gebruik van het openbaar vervoer toegenomen, zo blijkt uit een enquêteonderzoek onder respondenten. Na afloop van het experiment is het OV-gebruik weer teruggevallen tot nagenoeg het niveau van voor het experiment.
- Van de deelnemers die de beschikking over een auto hebben en die meestal ook gebruiken voor het bezoek aan een ziekenhuis, heeft 3-5% tijdens het experiment het gratis probeerkaartje gebruikt. In vergelijking tot het grote aantal auto's op de weg is het aantal ex-automobilisten beperkt. In absolute aantallen heeft het experiment geleid tot een afname van het aantal autoverplaatsingen met ongeveer 5000 per maand.

13 Met de bus dus – Twente/Enschede

13.1 Projectbeschrijving

Verbinding en reden

Het experiment 'Met de bus dus' heeft als doel werknemers die met de auto vanuit Haaksbergen, Hengelo, Oldenzaal en Losser naar het Binnensingelgebied van Enschede reizen, tot een overstap op het OV te verleiden. Darmee wordt de bereikbaarheid vergroot en de druk op de parkeerplaatsen binnen Enschede verkleint, en wordt tevens het kwalitatief verbeterde openbaar vervoer nog eens onder de aandacht van de (potentiële) gebruikers gebracht³.



Figuur Principeschema project Met de bus dus - Enschede

Initiatiefnemers

Regio Twente vindt het belangrijk dat forensen in de regio het openbaar vervoer zelf ervaren, zodat ze uiteindelijk kiezen voor een definitieve overstap naar het openbaar vervoer. Daarom heeft de Regio Twente het initiatief tot dit experiment genomen. Partners in dit project zijn busmaatschappij Connexxion, Winkelhart Enschede, Ziekenhuis Medisch Spectrum Twente (MST), Saxion Hogeschool en gemeenten Haaksbergen, Oldenzaal, Hengelo en Losser.

Aanbod

Aan bewoners van Losser, Oldenzaal, Hengelo en Haaksbergen die werken in het Binnensingelgebied te Enschede wordt een maandabonnement aangeboden, met een korting van 50% op de prijs. OV-ambassadeurs hebben proefkaarten uitgedeeld.

Hoe

Als onderdeel van het project is het bestaande OV-aanbod aangepast door het verhogen van de frequenties.

³ Nieuwsblad Oldenzaal van 4 september 2007, blz. 4.

Looptijd

Het project startte op 1 september 2007 en is afgelopen op 31 december 2007.

Doelgroep (wie en omvang)

De doelgroep wordt gevormd – zoals reeds aangegeven – uit de in het Binnensingelgebied Enschede werkzame personen uit Losser, Haaksbergen, Hengelo en Oldenzaal – in totaal 5.000 mensen. Daarvan hebben er 136 interesse getoond, er zijn 440 kaarten verkocht. Tevens zijn er ongeveer 2.000 proefkaarten uitgedeeld. Het is onbekend in hoeverre het gebruik van de proefkaarten vervolgens heeft geleid tot de aanschaf van een abonnement.

Benadering, werving en selectie deelnemers

De bedrijven in het Binnensingelgebied van Enschede zijn aangeschreven om hen te informeren over het experiment. Bedrijven met meer dan 50 werknemers zijn bezocht door 'OV-ambassadeurs' en er zijn grootschalige uitdeelacties met gratis proefkaarten gehouden. De uitdeelacties zijn redelijk succesvol geweest. De in aanmerking komende werknemers konden de kortingkaart via internet aanvragen of afhalen bij het loket van Connexxion op het busstation van Enschede. De werving voorafgaande aan de proef vond tijdens de vakantieperiode plaats.

Voormeting

Tussen de 4 en 10% van de geënquêteerden heeft altijd last van files, juist onder de groep in deelname niet geïnteresseerden is dat het hoogst. Nooit last van files heeft 45-49%

Kwaliteitsoordeel OV – Bus: 6,8

Tussenmeting

Als reden om over te stappen op het gebruik van de kaart zijn genoemd:

- De prijs (50% korting)
- Parkeerproblemen
- De gunstige reistijd

Kwaliteitsoordeel OV (bus en trein): 7,0

Nameting

Bij de nameting geeft 79% van de respondenten aan, na afloop van het experiment de bus te gebruiken als vervoermiddel naar Enschede.

De respondenten die zijn afgehaakt, noemen als reden:

- De prijs van de bus
- Het ter beschikking hebben van een alternatief (auto, fiets)

Van de 'blijvers' is het naar het werk gaan het voornaamste reismotief. Ze gebruiken de bus vanwege:

- Het niet ter beschikking hebben van een auto
- Parkeerproblemen bij hun bestemming
- Het dicht bij de woning en het werk kunnen in- en uitstappen.

Van alle deelnemers aan het OV-experiment geeft 81% aan te verwachten ook in de toekomst gebruik te maken van de bus. Het aantal abonnementshouders onder de deelnemers is gestegen van 11% voor, tot 16% na de proef.

Reistijden

Op het traject Enschede – Haaksbergen beschikt de bus over een vrije baan, tijdens de ochtendspits is de bus daar sneller dan de auto. Op de overige trajecten (Hengelo, Losser en Oldenzaal) heeft de bus een met de auto vergelijkbare reistijd of is trager.

De respondenten hebben voor de heenreis een reistijd tussen gemiddeld 32, 33 en 35 minuten (belangstellenden, potentiële deelnemers, respectievelijk niet-deelnemers). Voor de terugreis zijn de genoemde waarden 36, 37 en 34 minuten.

13.2 Conclusies

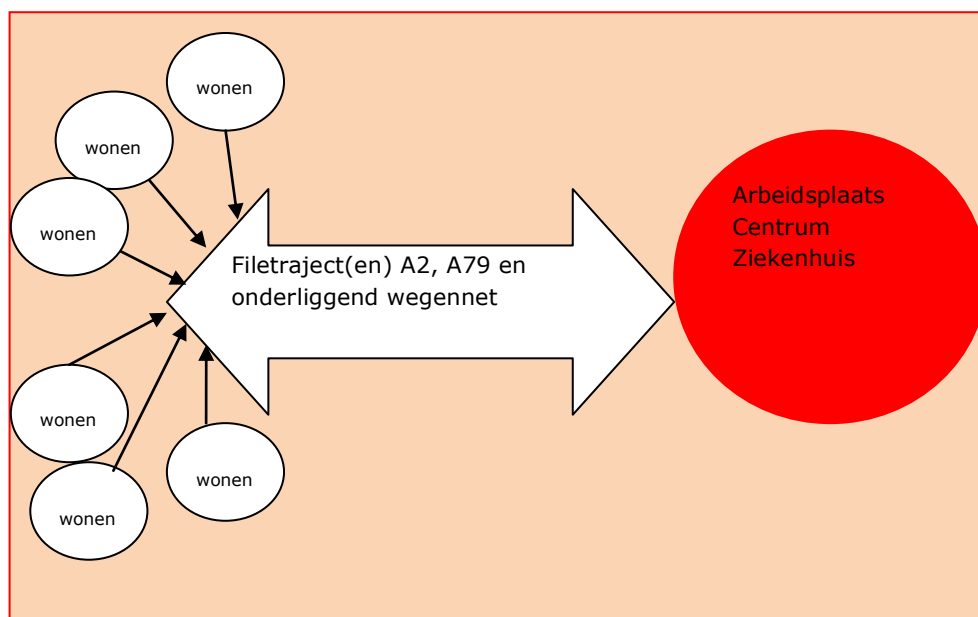
- De reistijden van het OV op traject Enschede-Haaksbergen zijn concurrerend met de auto vanwege de (deels) vrijliggende busbanen, op andere trajecten zijn de reistijden gelijk of negatief. De betrouwbaarheid van de reistijd per auto is relatief groot.
- De deelname voldeed niet aan verwachtingen, het is niet duidelijk welk deel van 5% groei in het OV aan het experiment is toe te schrijven en welk deel aan de verbeteringen van het OV. Ongeveer 1,7 % van de doelgroep heeft deelgenomen aan het experiment.
- Het imago van het OV is nauwelijks veranderd - van 6,8 naar 7,0.
- De door de respondenten beleefde en werkelijke reistijd liggen ver uit elkaar. De periode waarin (de werving voor) het experiment plaats vond was niet optimaal om forensen te benaderen.
- Volgens de initiatiefnemers is de forens in Twente nog niet toe aan OV, omdat de omvang van de congestie beperkt is.

14 Dit-is-'t Pas – Maastricht Randwyck

14.1 Projectbeschrijving

Verbinding en reden

Randwyck is een druk bezocht bedrijvengebied, met ook een aantal onderwijsinstellingen. Van en naar het gebied reizen nagenoeg uitsluitend forensen. Een deel van de werknemers in Randwyck staat vaak in een file vooral op de A2 en de A79.



Figuur Principeschema project Dit-is-'t-pas - Maastricht

Initiatiefnemers

Het initiatief voor dit project ligt bij de gemeente Maastricht, de Stichting Industrierreinen Maastricht (SIM), de Limburgse Werkgevers Vereniging (LMV) en vervoerders Veolia en NS

Aanbod

De werknemers in Randwyck krijgen een kortingkaart voor het OV voor deur-tot-deur vervoer van huis naar werk en terug. De korting bedraagt 50% voor automobilisten en 15% voor OV-gebruikers. Een deel van de bedrijven heeft de korting voor hun werknemers nog verder vergroot.

Hoe

Het aanbod van het openbaar vervoer naar Randwyck is niet uitgebreid.

Looptijd

De start was 1 oktober 2007, het project liep tot 1 februari 2008.

Doelgroep (wie en omvang)

Werknemers in Randwyck, die voor het bereiken van hun werk gebruik maken van de auto of motor, al dan niet in combinatie met het OV en die niet in Maastricht maar wel in (Nederlands) Limburg wonen.

Van de 13.000 werknemers op Randwyck zijn er 5.000 woonachtig buiten Maastricht. Daarvan komen er 3.000 met de auto en komen daarmee dus in aanmerking voor de kortingskaart van 50%.

Van de 13.000 werknemers die zijn uitgenodigd om een mobiliteitsenquête op internet in te vullen, hebben 2.101 dat ook gedaan. Op basis van hun postcode werd bepaald of ze in aanmerking kwamen voor de pas. Bij 1.825 werknemers was dit het geval. Van deze groep waren 1.024 werknemers (56%) geïnteresseerd in een reisadvies op maat en een goedkoper openbaarvervoerabonnement. Dit reisadvies is vervolgens verstrekt door een call-center. Het call-center heeft 779 mensen kunnen bereiken, waarna er 228 aangaven nog geïnteresseerd te zijn.

Uiteindelijk 183 personen hebben een pas genomen. Een groot deel van de "Dit is 't Pas" gebruikers (82%) maakte voorafgaand aan het experiment gebruik van de auto.

Benadering, werving en selectie deelnemers

De potentiële deelnemers zijn via hun werkgevers benaderd om een mobiliteitsenquête in te vullen. Respondenten die aangaven interesse te hebben in een reisadvies op maat en goedkoper OV-abonnement, werden hiervoor benaderd door een call-center. Het call-center maakte de abonnementsprijs bekend, die afhing van de te reizen afstand en of het kortingspercentage van 50% nog verder door de werkgever werd verhoogd. Geïnteresseerden konden vervolgens hun abonnement afhalen met een werkgeversverklaring, bij een mobiel loket op het bedrijventerrein. mobiliteitsenquête op internet. Op basis van hun postcode wordt bepaald of ze in aanmerking komen voor de pas.

14.2 Resultaten enquête

Voormeting

Reistijd van de verschillende modaliteiten:

Modaliteit	reistijd in minuten
Auto	42 - 41
Bus	51 - 57
Trein	60 - 59

54 - 51% geeft aan vaak last te hebben van files.

Kwaliteitsoordeel OV:

Bus 5,8 (totale groep), 6,4 (van de pashouders)

- Trein 7,0 (totale groep), 7,3 (pashouders)
- Bus 6,4
- Trein 7,3

Kwaliteitsoordeel OV van de niet-pashouders:

- Bus 5,8
- Trein 7,0

Tussenmeting

Reden voor het deelnemen aan het experiment en aanschaf van de kaart:

- Het goedkoop kunnen reizen
- Het met het OV geen last hebben van files
- Het niet langer last hebben van parkeerproblemen

Reden van het niet overstappen op de kaart:

- Een te lange reistijd per OV
- De te hoge prijs van de pas
- Het niet aansluiten van bus en trein

Kwaliteitsoordeel OV:

- Bus 7,8
- Trein 7,5

Nameting

Voormalige pashouders geven in de nameting aan dat hun oordeel over de bus door de proef niet is veranderd, maar dat het oordeel over de trein positiever is geworden.

Na afloop van het experiment heeft 29% geen gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Van de trein maakte 56% gebruik, de overigen gebruikte de bus of een combinatie van trein en bus.

Van de OV gebruikers (ex-deelnemers) na afloop van het experiment, had in de voormeting 71% aangegeven gebruik te maken van de auto.

Diegenen die geen gebruik meer maken van het OV doet dit niet vanwege de hoge kosten van het OV.

De mening van de pashouders over de kwaliteit van het OV blijkt voor wat betreft de bus ten opzichte van de tussenmeting nauwelijks te zijn bijgesteld. De waardering voor de trein is gestegen.

Reistijden

In de eindrapportage wordt aangegeven dat de reistijd voor de woon-werkrelatie voor de gebruikers van de pas langer is dan voor het experiment. Voor het experiment waren de pashouders op hun heenreis 44 en terugreis 46 minuten onderweg, tijdens het experiment (dus met de pas in het OV) was dat heen 51 en terug 47 minuten.

14.3 Conclusies

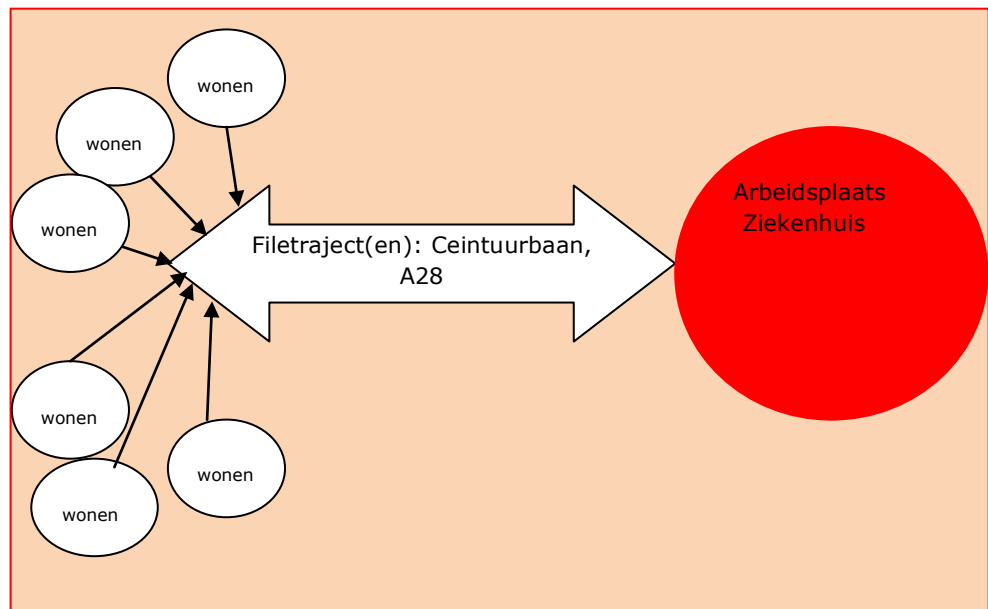
- Onder pashouders is de waardering voor het openbaar vervoer – vooral voor de trein – gestegen.
- Het experiment heeft geleid tot een afname van het aantal autoverplaatsingen met ongeveer 1.300 per week. Dit is 1,5% van alle autoverplaatsingen door werknemers.
- Het OV gebruik is door de extra reizen van pashouders enigermate toegenomen tijdens het experiment.
- Van de pashouders is een deel na afloop van het experiment gebruik blijven maken van het openbaar vervoer: ongeveer 70% van de voormalige pashouders geeft aan het OV te blijven gebruiken, zij het minder vaak dan tijdens het experiment. Ruw geschat is er een reizigerstoename van 170 per dag.
- Het aantal deelnemers is klein, de invloed van het experiment op de stedelijke bereikbaarheid is dan ook gering. Er is geen aftopping van de files vastgesteld.

15 Oosterenk Vervoerpas – Zwolle

15.1 Projectbeschrijving

Verbinding en reden

De bereikbaarheid van de Oosterenk – één van de grootste werkgelegenheids- en voorzieningenlocaties van Zwolle – staat onder druk. Ook het parkeren vormt er meer en meer een probleem. Om een bijdrage te leveren aan het oplossen van deze problemen wordt het gebruik van het OV voor een verplaatsing van en naar de Oosterenk gestimuleerd. De Oosterenk is bereikbaar per stadsbus vanaf het centraal station en via diverse streekbuslijnen die uit oostelijke richting over het terrein rijden. Aangezien op het terrein ook een paar scholen staan worden de reguliere buslijnen in de spits overspoeld door scholieren en daarom gemeden door forensen.



Figuur Principeschema project Oosterenk Vervoerpas - Zwolle

Initiatiefnemers

De provincie Overijssel, de gemeente Zwolle, de ondernemingsvereniging OVB en vervoerder Connexxion.

Aanbod

De werknemers van bedrijven in de Oosterenk krijgen – na aanvraag – een Vervoerpas die recht geeft op:

- gratis vervoer op stadslijn 1, pendelbus 12 en diverse streeklijnen tussen het NS station van Zwolle en Oosterenk
- 50% korting op maandabonnementen voor diverse streeklijnen vanuit de regio naar de Oosterenk.

Hoe

Het bestaande OV-aanbod is uitgebreid met een pendeldienst tussen Station Zwolle en de Oosterenk, die uitsluitend toegankelijk is voor pashouders (lijn 12). In de ochtendspits rijden er acht ritten in de ene, en in de middagspits

negen ritten in de andere richting. Met deze dienst wordt de reistijd (sneller rijden en betere aansluiting op de treinen) bekort met 9 minuten. Tevens is de frequentie op de streeklijnen verhoogd.

Looptijd

Het experiment is ingegaan op 10 september 2007 en is per 21 december 2007 verlengd tot 21 maart 2008.

Doelgroep (wie en omvang)

Een ieder die werkt in Oosterenk behoort tot de doelgroep voor de pas – 9.200 personen. Uiteindelijk zijn er 659 passen verstrekt. Van de pashouders heeft 57% deze ook gebruikt, daarvan zijn er 210 personen nieuwe reizigers.

Benadering, werving en selectie deelnemers

Vooraf zijn alle werknemers benaderd voor een enquête over hun reisgedrag. In deze enquête kon de pas worden aangevraagd. De actie is ondersteund met publiciteitsacties, media-aandacht en reclame.

15.2 Resultaten enquête

Voormeting

In de voormeting hebben de respondenten aangegeven de volgende reistijden nodig te hebben:

Modaliteit	reistijd in minuten
Auto	37 - 40
Bus	44 - 55
trein en bus	74 - 80
trein en fiets	58 - 61

Van de respondenten geeft 25 - 30% aan vaak last te hebben van files.

Het kwaliteitsoordeel over het OV was als volgt:

- Bus: 6,8

Tussenmeting

In de tussenmeting is aan de personen die zijn overgestapt van de auto naar de kaart gevraagd naar de reden van hun overstap. Deze zijn als volgt:

- Prijs
- Reistijd
- Geen alternatief.

Degenen die geen gebruik hebben gemaakt van de Vervoerпас, geven daarvoor de volgende redenen:

- Alternatief
- Gewend aan bestaande vervoerwijze
- Overige.

Kwaliteitsoordeel OV:

- Bus: 7,8

Nameting

Tijdens het schrijven van deze rapportage vindt de nameting nog plaats. De resultaten daarvan worden in de loop van juni 2008 opgeleverd.

Reistijden

Er zijn nog geen vergelijkingscijfers 'voor', 'tijdens' en 'na' beschikbaar.

15.3 Conclusies

- Deelnemers geven desgevraagd aan dat de auto sneller is dan het OV, waardoor het OV op dit vlak geen alternatief is voor de auto. Wel is door de frequentieverhoging en de extra pendeldienst de wachttijd verkort. De reistijd ten opzichte van het OV voor het experiment is tussen het station en de Oosterenk korter geworden. Door het experiment is de bekendheid van het OV als alternatief vergroot.
- Het OV gebruik is tijdens het experiment toegenomen. In de nameting wordt duidelijk hoeveel hiervan blijvend is. Een behoorlijk deel van de pashouders heeft aangegeven ook na het experiment gebruik te maken van het OV. Het gebruik van de pendeldienst is gemiddeld 25 pashouders op de twee drukste ritten, het is echter niet bekend of deze reizigers voorheen van de reguliere bussen gebruik maakten.
- Het aantal deelnemers is 659, waarvan 26% voormalig automobilist. Dat deel is in vergelijking met de hoeveelheid verkeer op de Ceintuurbaan klein (1,8% van totale doelgroep). De invloed van het experiment op de stedelijke bereikbaarheid is dan ook gering, maar wel aanwezig. Van aftoppen van de congestie en het verbeteren van de doorstroming is geen sprake.
- Na afloop van het experiment is 28% van de abonnementshouders die voorheen met de auto kwamen het openbaar vervoer vaak, en 54% het OV af en toe blijven gebruiken.

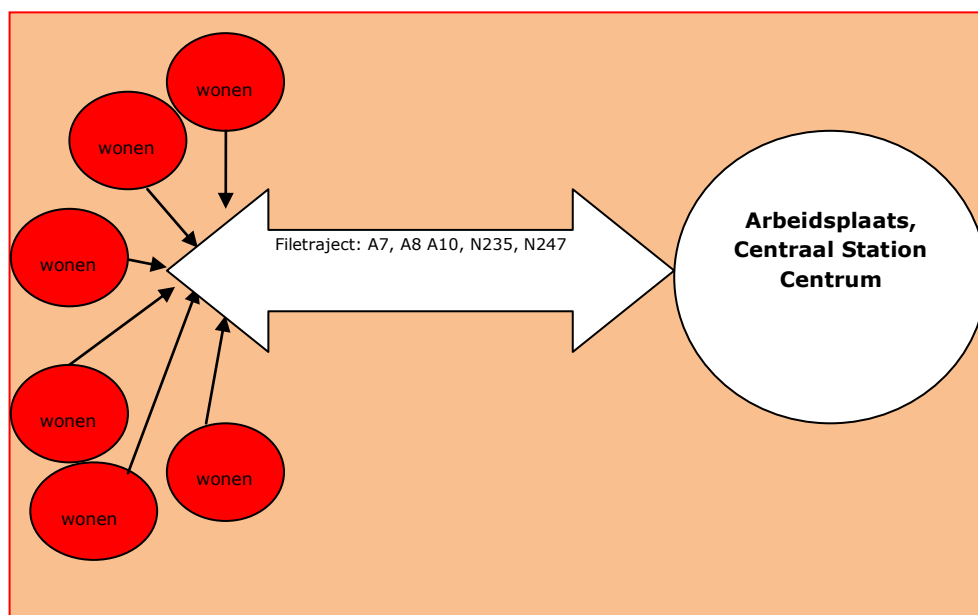
16 Nieuwkomerkaart Waterland / Amsterdam

16.1 Projectbeschrijving

Verbinding en reden

Het experiment richt zich op de verbindingen vanuit de woonkernen in Waterland naar de werkkernen en winkelgebieden ten zuiden van het Noordzeekanaal en het IJ. De passage van die waterwegen via de A7, A8, A10, N235 en de N247 van en naar Amsterdam is in de spitsuren congestiegevoelig. De busdiensten rijden grotendeels over vrije busbanen, onder andere tussen Purmerend-Amsterdam en Edam/Volendam-Amsterdam.

Er is voor gekozen om nieuwe bewoners op een aantrekkelijke manier kennis te laten maken met het OV, omdat het reisgedrag van nieuwe bewoners nog geen gewoontegedrag is geworden. Een verhuizing of een nieuw werkadres is een 'window of opportunity' om gewoontegedrag te doorbreken: de werknemer is zelf op zoek naar de handigste woon-werk verplaatsing. Doel van het project is te voorkomen dat zij gaan bijdragen aan de congestie.



Figuur Principeschema project Nieuwkomerkaart Waterland

Initiatiefnemers

Het experiment wordt uitgevoerd door de Stadsregio Amsterdam, in samenwerking met de vervoerders Arriva en GVB en de stichting OV-fiets, en in overleg met de gemeenten in Waterland.

Aanbod

Het aanbod voor de nieuwe inwoners van Waterland is een gratis OV-abonnement, dat drie maanden geldig is. Het abonnement is geldig op het volledige busnetwerk van Arriva Waterland (met uitlopers naar Amsterdam, Amsterdam-Zuidoost en Hoorn) en de diensten van het GVB in Amsterdam. Ook kan gratis gebruik worden gemaakt van de OV-fiets.

Hoe

Het bestaande OV-aanbod is voor het experiment niet uitgebreid.

Looptijd

Het experiment is opgestart in augustus 2007. De laatste kaarten zijn in december 2007 uitgereikt – deze zijn geldig tot maart 2008.

Doelgroep (wie en omvang)

Een ieder die in 2007 naar Waterland is verhuisd, kan de kaart aanvragen. In 2007 zijn er 7.990 mensen nieuw in Waterland komen wonen. Daarvan hebben er 2.760 een kaart aangevraagd, 34,5% van de doelgroep. Van de kaarthouders is 15% nieuwe reiziger. Anderen hadden reeds kennis gemaakt met het OV

Benadering, werving en selectie deelnemers

Elke nieuwkomer in het gebied is door de gemeente met een brief benaderd en uitgenodigd om een kaart aan te vragen. De aanvraag verliep via Internet en later was er ook de mogelijkheid om de kaart aan het Arriva-loket te Purmerend aan te vragen. De loketservice werd geboden, omdat een aantal nieuwe bewoners niet direct de beschikking hadden over Internet. Bij twijfel konden de gegevens van de aanvrager door de betreffende gemeente worden gecontroleerd.

16.2 Resultaten enquête**Voormeting**

Een derde van de respondenten staat in de ochtend- en de avondspits altijd in de file. Ook een derde heeft nooit last van files, 48% staat langer dan een kwartier in de file.

Kwaliteitsoordeel bus: 7,5

Nameting

Van de respondenten die met de auto in de spits reizen staat 20% in de ochtend- en in de avondspits altijd in de file. Circa 45% staat nooit in de file; 29% staat langer dan een kwartier in de file. Ten opzichte van de voormeting laat dit een daling van het aantal respondenten dat in de file staat te zien. In het eindrapport van de Stadsregio Amsterdam wordt als mogelijke verklaring aangegeven, dat de respondenten vaker in de bus zitten. Dit wordt niet met cijfers aangetoond.

Reden gebruik probeerkaartjes:

- Prijs
- Snelle reistijd
- Geen files.

Reden niet gebruik:

- Reistijd
- bus gaat niet naar bestemming
- Geen files
- Aansluitingen.

Een substantieel deel van de nieuwe OV gebruikers blijft het OV gebruiken. Van de bestaande OV-gebruikers maakt nu 31% meer gebruik van het OV, van de ex automobilisten/werken maakt 38% na het experiment gebruik van het

OV in het woon-werkverkeer. Van de ex-automobilisten/winkelen reist 63% na afloop van het experiment om te winkelen per OV naar Amsterdam.

Het aantal kaarthouders dat is ingegaan op het vervolgaanbod van vervoerbedrijf Arriva om een abonnement met korting aan te schaffen is beperkt (4%). Genoemde redenen om op het aanbod niet in te gaan, zijn:

- Niet vaak genoeg met de bus gaan, daardoor strippenkaart voordeliger. Daarbij moet worden opgemerkt dat een abonnement pas financieel voordelig is wanneer er minimaal 4 dagen per week mee wordt gereisd.
- Al in bezit van abonnement als student of via werkgever
- Een deel had bij de enquête overigens nog geen aanbod ontvangen, en heeft daarom de afweging om er al dan niet gebruik van te maken nog niet kunnen doen. Door 18% werd aangegeven op dat aanbod in te gaan, 49% weet het nog niet.

Kwaliteitsoordeel bus: 7,8

Reistijden

In de eindrapportage wordt er geen reistijdvergelijking gemaakt tussen auto en OV.

16.3 Conclusies

- Het OV is op de relatie tussen Waterland en Amsterdam een volwaardig alternatief voor de auto, alhoewel de auto sneller is dan het OV. Het aanbod van het OV is op deze verbinding(en) zeer frequent en heeft een ruime capaciteit. In de drukste richting rijden de bussen voor een belangrijk deel over vrije banen.
- Het is nog niet bekend of het OV gebruik tijdens en na het experiment is toegenomen. Aangezien de groep nieuwkomers ten opzichte van het totaal aantal inwoners van de verschillende kernen in Waterland beperkt is⁴, zal het experiment niet tot een opvallende toename van het aantal reizigers hebben geleid.
- Het aantal deelnemers is 2.760, waarmee het experiment een positieve invloed op de stedelijke bereikbaarheid heeft gehad. Deze groep heeft het openbaar vervoer leren kennen en gebruiken. Van aftoppen van de files is vanwege het diffuse karakter van reismotieven en daardoor reismomenten niet echt sprake – mede ook omdat het nieuwe reizigers betreft. Van de totale doelgroep was 5,2% ex-automobilist.
- Een substantieel deel van de nieuwe OV gebruikers blijft het OV gebruiken. Dit geldt voor 31% van de bestaande OV- gebruikers en voor 38% van de ex automobilisten in het woon-werkverkeer. Van de ex-automobilisten/winkelen reist 63% na afloop van het experiment om te winkelen per OV naar Amsterdam.
- Het imago van het OV bij kaarthouders is positief, het positieve oordeel is sterker gestegen bij ex-automobilisten. Tevens is er een toename van de kennis van de reismogelijkheden per OV.
- De voornaamste motieven om de kaart aan te vragen, waren de prijs en de reistijd. Van de totale doelgroep gaat 4% vaker met de bus voor werk, 7% voor winkelen en 3% voor overige motieven.

⁴ Bedenk hierbij, dat tegenover nieuwkomers deels ook vertrekkers staan. Een belangrijk deel van de nieuwkomers is naar en ook binnen Purmerend verhuisd. Niet bekend is hoeveel nieuwkomers een nieuwe woning betrokken, en hoeveel er een vrijgekomen woning betrokken.

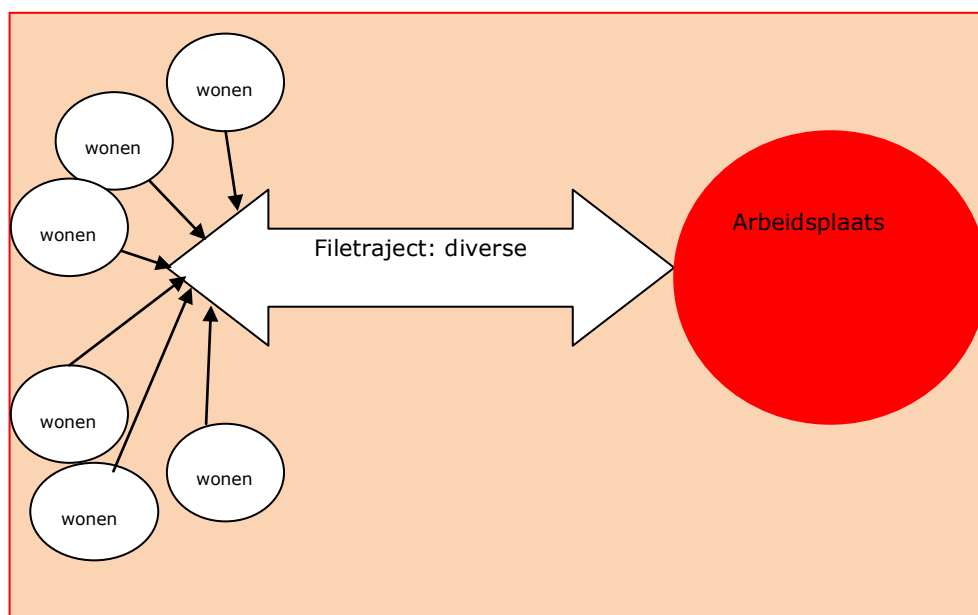
- Een groot deel van de gratis passen kwam bij mensen die ook zonder pas van het OV gebruik zouden maken.

17 SchipholForensKaart – Schiphol

17.1 Projectbeschrijving

Verbinding en reden

Het experiment is opgestart vanwege de verslechterde bereikbaarheid van Luchthaven Schiphol en richt zich daarom op al het (woon—werk)verkeer naar Schiphol. Om er voor te zorgen dat er voldoende wegcapaciteit beschikbaar is voor passagiers en vracht, wordt met het experiment het gebruik van filevriendelijke alternatieven voor het woon-werkverkeer gestimuleerd.



Figuur Principeschema project SchipholForensKaart

Initiatiefnemers

Het experiment wordt uitgevoerd door de Stadsregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland, in samenwerking met het bedrijfsleven op en rond de Luchthaven⁵ en de Stichting Verkeer.Advies.

Aanbod

Met een keuze voor de SchipholForensKaart ziet de werknemer af van de anders verkregen reiskostenvergoeding. De pas biedt een met de auto concurrerende prijs op de woonwerkrelatie van elke werknemer, en is daarmee ook goedkoper dan het reguliere OV-tarief. De prijs en het voordeel zijn afstand gerelateerd.

De pas biedt tevens korting op vele attracties in de wijde omgeving van Schiphol, en is tevens een kortingskaart op het gehele NS-spoorwegnet.

⁵ KLM; KLM Catering Services; KLM Cityhopper; KLM Health Services; Sodexo Altys; Flora Holland (vestiging Aalsmeer); Sheraton Amsterdam Airport Hotel; Gate Gourmet; G4S Aviation Security; DHL Global Forwarding; Worldwide Baggage Services; Radisson Sas – inmiddels hebben zich acht andere bedrijven bij de Forenskaart aangesloten.

Hoe

Het OV-aanbod is voor het experiment niet uitgebreid.

Looptijd

Het experiment is gestart in december 2007. Tot 30 april 2008 is het mogelijk aan het project deel te nemen.

Doelgroep (wie en omvang)

Alle werknemers van bedrijven binnen de Luchthaven Schiphol die deelnemen aan de Schiphol Forenskaart hebben recht op deze kaart. Deze groep bestaat uit ongeveer 30.000 personen, hiervan is 51% automobilist. Aan het voorafgaande onderzoek, hebben 9.160 forensen deelgenomen (30%). In maart 2008 waren er vanuit deze groep 2.496 kaarten aangevraagd (8%). Van de forensen met auto, hebben er 519 bestuurders gekozen voor de kaart (3,6%).

Benadering, werving en selectie deelnemers

Alle 30.000 werknemers van deelnemende bedrijven hebben in oktober 2007 een brief met uitleg ontvangen over de Forenskaart. Via hun werkgever kregen ze tegelijkertijd een email met het verzoek mee te doen aan een verkeerskundig onderzoek, dat tevens de mogelijkheid bood om een belangstelling voor de kaart aan te geven. Ook is er de website: www.Schipholforenskaart.nl.

17.2 Resultaten enquête

Voormeting

Een derde van de respondenten staat gemiddeld meer dan een kwartier in de file, zowel in de ochtendspits als in de avondspits.

Kwaliteitsoordeel openbaar vervoer: 7

Tussenmeting

De gemiddelde reistijd is voor 10% van de deelnemers korter geworden, voor 70% gelijk gebleven en voor 20% toegenomen. Onder ex-automobilisten is de reistijd in 20% van de gevallen korter geworden, bij 30% gelijk gebleven en bij 50% toegenomen.

Reden overstap naar SFK:

- prijs
- geen files
- goed voor het milieu
- korte reistijd

Reden niet overstap

- Pendelbus gaat niet naar bestemming
- Geen parkeerproblemen
- Aansluitingen

Kwaliteitsoordeel openbaar vervoer: 7,2

Reistijden

In de voormeting duurde een autoreis in het woon-werkverkeer gemiddeld 50 minuten, een OV reis per trein (3/4 van de OV reizen) 70 minuten en per bus

(1/4) 47 minuten. De verdeling per modaliteit was 32% auto, 49% trein en 12% bus. In de tussenmeting duurde van de deelnemers de treinreis gemiddeld 79 minuten en de busreis gemiddeld 47 minuten.

17.3 Conclusies

- Het OV-netwerk van en naar Schiphol biedt veel mogelijkheden, het netwerk is groot. De belangrijkste redenen voor de kaartgebruikers om de Forenskaart te gebruiken is de voordelige prijs en het filevrij reizen. In de helft van de reizen van geënuquêteerde Forenskaarthouders blijkt de reistijd langer te zijn geworden.
- Het OV-gebruik is tijdens het experiment toegenomen.
- Het aantal deelnemers is ruim 2.400⁶. Het aantal ex-automobilisten is 519, een reductie van ruim 3,5% autogebruik op de totale doelgroep van 30.000 werknemers (waarvan ruim 15.000 per auto reizen).
- Het aandeel auto in de modalsplit van de doelgroep van 30.000 forensen wijzigde van 51% naar 49%. Er zijn minder woon-werk automobilisten in de files aanwezig.

⁶ Proef loopt nog op moment van afsluiten rapportage.