



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Hoe groeit het regionaal ov?

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Hoe groeit het regionaal ov?

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Peter Bakker
Harry Derriks
Fons Savelberg

februari 2011

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenM weer te geven.

Inhoud

	Samenvatting	5
1	Inleiding	9
1.1	Achtergrond	9
1.2	Onderzoeksvraag	9
1.3	Aanpak	9
1.4	Leeswijzer	10
2	De ontwikkeling van het ROV-gebruik: landelijk stabiel, plaatselijk soms groei	11
2.1	Landelijk beeld: aantal reizigerskilometers min of meer stabiel	11
2.2	Grote verschillen tussen en binnen regio's	11
2.3	Op landelijke schaal waren omgevingsfactoren bepalend voor groei	13
2.4	Plaatselijk wordt groei in verband gebracht met ov-maatregelen	17
2.5	In de toekomst concentreert gebruik regionaal openbaar vervoer zich op werk, spits en grote steden	23
3	Drijfveren op individueel niveau: de perceptie van reistijd en gemak is belangrijk	29
3.1	Het individu reageert op beelden	29
3.2	Sommige productkenmerken zijn randvoorwaarden, op andere kun je reizigers winnen	30
3.3	Beelden verschillend per gebruikersgroep	33
3.4	Kansen voor groei	36
	Summary	39
	Geraadpleegde literatuur	43
Bijlage A	Veronderstellingen bij 'voortzetting huidig beleid' in WLO	45
Bijlage B	Geïnterviewde regio's	47
	Colofon	48

Hoe groeit het regionaal ov?

Samenvatting

Waar liggen de kansen voor het regionale openbaar vervoer om reizigers vast te houden en nieuwe reizigers aan te trekken? Om deze vraag van het ministerie van Verkeer en Waterstaat te beantwoorden heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid onderzocht waar het regionale openbaar vervoer in de afgelopen jaren groeide en waar niet, welke factoren daaraan ten grondslag lagen, wat de marktverwachtingen zijn voor het regionale openbaar vervoer en welke drijfveren van mensen bepalend zijn voor het gebruik van openbaar vervoer.

Reizigerskilometers blijven landelijk gelijk, plaatselijk groei

In de periode 2000-2008 is landelijk gezien het aantal reizigerskilometers in het regionale openbaar vervoer per bus, tram en metro nagenoeg gelijk gebleven. Regionaal zijn er grote verschillen. Zo zijn er in Haaglanden en in Zeeland in 2008 15 procent meer kilometers gereisd per bus, tram en metro dan in 2000 en in Noord-Holland en de stadsregio Rotterdam zo'n 10 procent minder. Daarnaast rapporteren verschillende lokale projecten op afzonderlijke lijnen in deze periode een substantiële groei.

Veel van de factoren die invloed hebben op het gebruik van het openbaar vervoer zijn sterk aan plaatsen en lijnen gebonden, zoals de bouw van een nieuwe wijk, de verplaatsing van een school of een betere doorstroming door de aanleg van een busbaan. Cijfers over de ontwikkeling van het reizigersaantal per lijn worden zelden gepubliceerd, omdat dit marktgevoelige informatie is. Hierdoor is het niet mogelijk aan te geven welke beleidsmaatregelen effect hebben op plaatselijke vervoersgroei. Het effect van lokale factoren en maatregelen is ook niet te isoleren van algemene ontwikkelingen, zoals een toegenomen arbeidsdeelname of deelname aan hoger onderwijs.

Minder groei door tariefsverhogingen en daling vrijetijdsreizen

In de periode 2000-2008 zou op grond van de bevolkingsgroei, de gestegen deelname aan hoger onderwijs en de toename van de werkende bevolking het aantal reizigerskilometers met 8 procent hebben moeten toenemen. Het gebruik van het regionale openbaar vervoer bleef echter ongeveer gelijk. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn de verhoging van de tarieven en het teruglopende gebruik van het regionale openbaar vervoer in de daluren voor vrijetijdsreizen. Reizigersgroei was er vooral bij het woon-werkvervoer en bij het vervoer naar scholen en universiteiten.

Landelijk gezien lijken ontwikkelingen in het aanbod van bus, tram en metro geen verklarende factor te zijn voor groei of afname van het gebruik. Het aantal aangeboden ritkilometers is met ruim 9 procent toegenomen. Op grond hiervan zou enige groei te verwachten zijn. De vraag is echter of dit extra aanbod ook meer vraag oproept. De klanttevredenheid van reizigers in het stads- en streekvervoer is al jaren hetzelfde; het rapportcijfer schommelt voor alle regio's samen rond de zeven. Ook hieruit valt geen groei of daling van het gebruik af te leiden.

Oorzaken plaatselijke groei onduidelijk

Veel regio's rapporteren plaatselijke reizigersgroei en schrijven deze toe aan eigen maatregelen. De door de regio's beleefde groei wijkt echter af van de gegevens uit het zogeheten WROOV-onderzoek. Dit onderzoek geeft cijfers over de regionale ontwikkeling van reizigerskilometers en hanteert voor iedere regio dezelfde systematiek, waarbij voor drie afwijkende kaartsoorten een onderbouwde schatting moet worden gedaan voor het aantal reizigerskilometers op regionaal niveau op basis van landelijke kengetallen.

Een daling of het gelijk blijven van het aantal reizigerskilometers over de periode 2000-2008 volgens deze WROOV-gegevens, wordt plaatselijk vaak niet als zodanig ervaren. Oorzaken hiervan zijn:

- Men baseert zich op de successen van enkele lijnen die mogelijk reizigers weghalen bij andere lijnen.
- De beschouwde periode is korter en laat in tegenstelling tot de periode 2000-2008 wel groei zien.
- Gebruik van andere bronnen, zoals telcijfers van de eigen vervoerder, die op verschillende manieren tot stand komen en meestal op meer gebruik duiden.

In een aantal regio's is hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) geïntroduceerd. Dit is een niet strak gedefinieerde vorm van openbaar vervoer met een hoge kwaliteit. De introductie van hoogwaardig openbaar vervoer is op lijnniveau meestal een succes, in die zin dat de daarvoor voorspelde reizigersaantallen gehaald worden. Onduidelijk is of de introductie van hoogwaardig openbaar vervoer ook leidt tot meer succes voor het gehele openbaar vervoer. Trekt het nieuwe reizigers aan die eerder niet met het openbaar vervoer reisden of vooral reizigers die eerder van ander openbaar vervoer gebruik maakten?

Bij het succes op lijnniveau worden diverse factoren genoemd die een rol spelen: hogere frequentie, vrije baan, comfortabeler voertuigen, beter imago, meer marketing enzovoorts. Uit de beschikbare onderzoeksgegevens is niet af te leiden welke factoren de doorslag geven.

Om te achterhalen waar reizigers vandaan komen en welke kwaliteitsaspecten doorslaggevend zijn, is eenduidig opgezet reizigersonderzoek nodig op een aantal lijnen met en zonder hoogwaardig openbaar vervoer.

Toekomst regionaal openbaar vervoer: werk, spits en grote steden

In de door de planbureaus opgestelde toekomstscenario's 'Welvaart en Leefomgeving' (WLO-scenario's) is in beeld gebracht wat het effect is van sociaaleconomische ontwikkelingen op verkeer en vervoer. Voor het jaar 2040 duiden deze bij ongewijzigd beleid niet op een toenemend gebruik van het regionale openbaar vervoer ten opzichte van 2002. In één van de vier scenario's blijft het gebruik gelijk, in drie andere scenario's daalt het (tot maximaal circa 10 procent). Het beeld voor de trein is gunstiger dan voor het overige openbaar vervoer. Waar de omvang van het totale gebruik van openbaar vervoer licht daalt of gelijk blijft, verandert naar verwachting de samenstelling van het gebruik sterk: het gebruik zal zich concentreren op het woon-werkverkeer. Dit leidt tot een aanzienlijke verschuiving naar het reizen in de spits en naar de grootstedelijke werkgebieden. De kansen voor het regionale openbaar vervoer om te groeien, liggen dan ook vooral daar.

Aangezien het treinverkeer meer groeit dan het overige openbaar vervoer, zal een steeds groter deel van de bus-, tram- en metroritten bestaan uit voor- of natransport van treinreizen.

Rekening houden met beeldvorming en gewoontegedrag

Met de op dit moment uit de vervoerspraktijk beschikbare gegevens zijn geen harde conclusies mogelijk over de precieze succesfactoren voor regionale openbaarvervoerprojecten. Op basis van meer algemeen gedragsonderzoek is hierover wel meer te zeggen.

Reizigers maken hun keuze tussen de vervoerswijzen op grond van beelden die zij van dat vervoer hebben. Die beeldvorming komt tot stand op basis van onvolledige informatie. Betrouwbaarheid en veiligheid zijn voor hen randvoorwaarden. Die moeten in orde zijn willen zij gebruik overwegen. Snelheid, gemak en prijs zijn productkenmerken waar het openbaar vervoer reizigers mee kan winnen. Maar ook de rol van comfort en emotie moet niet onderschat worden. Het veraangenamen van de reis bekort in de beleving van reizigers de reisduur. Actuele en gemakkelijk toegankelijke reisinformatie, bijvoorbeeld via mobiele telefoon of draagbare computer, geeft de reiziger het gevoel meer controle over zijn reis te hebben. Ook reizigers die niet over een auto kunnen beschikken, zijn gevoelig voor de snelheid en de prijs van het openbaar vervoer. Op kortere afstanden is de relatieve snelheid van het openbaar vervoer ten opzichte van lopen of fietsen van belang. Vooral bij vrijetijdsreizen, waar men eventueel van af kan zien, zijn reizigers ook gevoelig voor de prijs.

Naast beeldvorming speelt gewoontegedrag een belangrijke rol bij het maken van keuzes. Daar waar de werkelijke prestaties op de genoemde kwaliteitsfactoren beter zijn dan het beeld dat mensen hebben, kan communicatie en kennismaking helpen om gewoontegedrag te doorbreken en meer reizigers te trekken. Weten dat er een vervoersdienst is, is immers een voorwaarde voor het gebruik ervan.

De gebruikswaarde van het openbaar vervoer verschilt sterk per reissituatie: per tijdstip, per vertrek- en aankomstadres en per motief. Dat bemoeilijkt de communicatie. Door over het openbaar vervoer te communiceren op keuzemomenten voor de reiziger (inspelen op incidentele reizen of in de situatie van een nieuwe woon- of werkplek) kan gebruik worden gemaakt van momenten waarop de reiziger nog geen gewoontegedrag heeft ontwikkeld. Een blijvende bijstelling van het beeld van de reiziger volgt alleen als deze in de praktijk ervaart dat het gecommuniceerde beeld klopt met de werkelijkheid.

Voor het gevoel van de reiziger gaat meer dan de helft van de reistijd met het openbaar vervoer op aan voor- en natransport en wachttijd. Een minuut lopen naar een halte of wachten bij een halte lijkt langer te duren dan een minuut in een comfortabele treincoupé. Loopafstanden en stallingsgemak voor fietsen zijn daarom medebepalend voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer.

Bij ongeveer een derde van de treinreizen wordt bus, tram of metro gebruikt als voor- en natransport. Verbetering van het regionale openbaar vervoer biedt daarom kansen voor reizigersgroei op het spoor. En andersom biedt toenemend treingebruik kansen voor groei in het regionale openbare vervoer.

Automobilisten nemen het openbaar vervoer als alternatief in overweging als de reistijd met het openbaar vervoer niet meer dan anderhalf keer zo lang is als met de

auto. Reistijdverbetering als middel om reizigers die over een auto beschikken naar het openbaar vervoer te trekken, loont dus vooral als er kans is de reistijd om te buigen tot deze verhouding, of beter. Als het openbaar vervoer veel langzamer is, bijvoorbeeld een twee keer zo lange reistijd, helpt een beetje versnelling niet om in de overweging van de automobilist te worden meegenomen.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Om meer (op de klant gericht) resultaat uit de aanbestedingen van het regionaal openbaar vervoer te halen, organiseerde het ministerie van Verkeer en Waterstaat vorig jaar een zogenaamde 'masterclass' voor bestuurders. Een belangrijke vraag die daar aan de orde kwam, was op welke wijze nog meer focus te verkrijgen zou zijn op de afstemming van het openbaar vervoer op reizigerswensen, naast de al bestaande input uit de regionale consumentenoverleggen en de klantenpanels. De resultaten van de masterclass zijn aan de Tweede Kamer overgebracht in vervolg op een kabinetsreactie op het advies *Ondernemend regionaal openbaar vervoer voor meer reizigers* van de Raad voor Verkeer en Waterstaat (2010).

In de masterclass kwam nadrukkelijk de behoefte naar voren om een beter beeld te krijgen van wat bekend is over motieven van niet-ov-reizigers en keuzereizigers om (eventueel) van het openbaar vervoer gebruik te maken. Dit in relatie tot gegevens over waar het openbaar vervoer groeit en waar de kansen liggen om reizigers vast te houden en verder te groeien.

Het directoraat-generaal Mobiliteit (DGMO) heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd om hierin te voorzien met een meta-analyse gebaseerd op bestaande kennis en literatuur.

1.2 Onderzoeksvraag

De volgende vier vragen stonden centraal in de meta-analyse:

1. Waar en in welke mate was er in de afgelopen jaren sprake van groei in het regionaal openbaar vervoer en waar niet? Welke factoren (op een geaggregeerd niveau) lagen aan deze ontwikkeling ten grondslag? Denk hierbij bijvoorbeeld aan economie, ontwikkelingen in de bevolking, aanbodfactoren (prijs, product, marketing), 'ov-flankerend' mobiliteits- en ruimtelijk beleid.
2. Wat zijn de marktverwachtingen voor het openbaar vervoer gelet op de omgevingsfactoren? Welke trends spelen hier die het mobiliteitsgedrag beïnvloeden?
3. Wat zijn drijfveren op individueel niveau die bepalend zijn voor ov-gebruik? Zijn die verschillend voor mensen die wel of niet over een auto beschikken?
4. Hoe kan daarop worden ingespeeld met het regionaal openbaar vervoer (ROV)¹?

De vraag of de maatschappelijke baten van de eventueel te realiseren vervoergroei opwegen tegen de maatschappelijke kosten daarvan, zal in deze rapportage niet onderzocht worden. Deze notitie wil focussen op de bovengenoemde vragen.

1.3 Aanpak

De ambitie was om de onderzoeksvragen met een beperkte onderzoeksinspanning te beantwoorden, door zoveel mogelijk gebruik te maken van eerdere studies (een meta-analyse). Omdat dit te weinig inzicht op regionaal niveau bleek op te leveren,

¹ Onder ROV begrijpen we hier al het stads- en streekvervoer uitgevoerd met openbare regiotaxi's, bussen, trams of metro's. Ook het regionale treinvervoer dat niet onder concessie NS-Staat voor het Hoofdrailnet valt, rekenen we tot het regionale openbaar vervoer. Bij de ontwikkeling van het gebruik focust deze rapportage op bus, tram en metro, omdat daarvoor een door de jaren heen vergelijkbare dataset beschikbaar is. Voor het regionale ov per trein is dat niet het geval, mede omdat het aantal spoorlijnen dat aan regionale vervoerautoriteiten is overgedragen in de afgelopen jaren geleidelijk is toegenomen.

is er aanvullend onderzoek uitgevoerd. Daarbij is met interviews onder regionale contactpersonen gepoogd meer lokaal onderzoeksmateriaal beschikbaar te krijgen om tot een verdere inkleuring van de regionale ontwikkelingen te komen.

1.4

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 verkent eerst of (en waar) er groei was in het ROV. Daarbij wordt in paragraaf 2.1 het beeld op landelijk niveau geschetst en in 2.2 op regionaal niveau. Paragraaf 2.3 geeft verklaringen voor de ontwikkelingen in het ROV op een landelijke schaal, waarna 2.4 een regionale verdieping geeft. De slotparagraaf van dit hoofdstuk schetst het beeld voor het ROV in de toekomst bij ongewijzigd beleid. Hoofdstuk 3 geeft een analyse van de drijfveren voor ov-gebruik op individueel niveau en beschrijft van daaruit beknopt de aanknopingspunten voor groei in het regionale openbaar vervoer.

2 De ontwikkeling van het ROV-gebruik: landelijk stabiel, plaatselijk soms groei

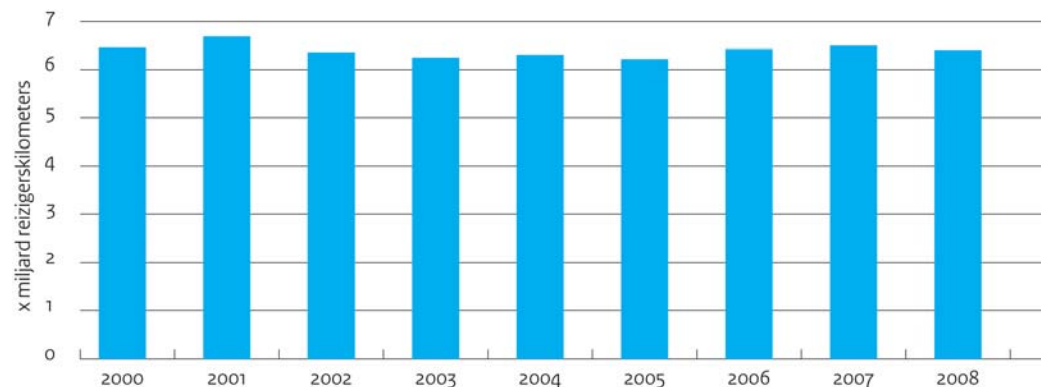
2.1 Landelijk beeld: aantal reizigerskilometers min of meer stabiel

Cijfers gebaseerd op het zogeheten WROOV-onderzoek (KpVV, 2010) geven een beeld van de landelijke ontwikkeling van de reizigerskilometers in het regionale openbaar vervoer per bus, tram en metro (figuur 1.1.). In 2008 verzorgde dit stads- en streekvervoer 6,4 miljard reizigerskilometers. Dat is ongeveer evenveel als in 2000. In de tussentijd is het gebruik in sommige jaren wat meer, en in andere jaren wat minder geweest. Het hoogste niveau in die periode is bereikt in 2001, toen het bijna 4 procent hoger lag dan in het jaar 2000. Het laagste niveau dateert uit 2005, toen het bijna 4 procent lager lag dan in 2000. De regiotaxi is in deze ontwikkeling inbegrepen. Dit segment is overigens naar verhouding bescheiden, namelijk nog geen procent van het totaal.

Gemiddeld is er op basis van deze cijfers sprake van een min of meer stabiel patroon in het gebruik van het regionale openbaar vervoer per bus, tram en metro.

Figuur 1.1

Ontwikkeling vervoersprestatie bus, tram en metro (miljard reizigerskilometers).
Bron: WROOV/NEA 2010 (NEA op basis van WROOV).



Reizigerskilometers zijn de meest gebruikte maat om de vervoersprestatie van openbaar vervoer te beschrijven, omdat daarin zowel het aantal gemaakte verplaatsingen als de lengte van de verplaatsingen meewegen. In specifieke gevallen kan ook alléén het aantal gemaakte reizen informatie toevoegen: bijvoorbeeld als het erom gaat om in een druk gebied in de spits zoveel mogelijk mensen 'van de weg te houden'. De mate waarin het openbaar vervoer erin slaagt veel mensen in de spits naar een druk werkgebied aan te voeren is dan misschien interessanter dan de vraag waar deze mensen vandaan komen (ver weg of dichtbij). We focussen in het bestek van deze studie verder op de ontwikkeling in reizigerskilometers, omdat het beschreven specifieke geval niet voor alle regio's relevant is en gegevens over de ontwikkeling van het aantal reizen vanuit het WROOV ook niet zonder meer beschikbaar zijn.

2.2 Grote verschillen tussen en binnen regio's

Tabel 1.1 geeft een overzicht van de ontwikkeling van reizigerskilometers per decentrale overheid. Het beeld dat landelijk min of meer stabiel lijkt, is opgebouwd uit ontwikkelingen die per regio flink variëren. Zo zijn er in Haaglanden en de

provincie Zeeland in 2008 15 procent meer kilometers gereisd met bus, tram en metro dan in 2000, terwijl dat er bijvoorbeeld in de provincie Noord-Holland en de stadsregio Rotterdam zo'n 10 procent minder waren dan in 2000.

De drie grootste stedelijke regio's (Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden) maken overigens ongeveer 43 procent van het totale vervoer uit, de overige regio's ongeveer 57 procent. Deze verhouding is stabiel door de jaren heen.

Tabel 1.1

Ontwikkeling

vervoersprestatie bus, tram en metro (miljard reizigerskilometers).

Bron: KpVV 2010 op basis van WROOV/NEA.

Decentrale overheid	2000 miljoen reizigerskm	2007 miljoen reizigerskm	2008 miljoen reizigerskm	Index 2008 t.o.v. 2000
<i>Stadsregio's</i>				
Haaglanden	482	520	553	114,7
SAN (Arnhem-Nijmegen)	270	269	255	94,5
SRA (Amsterdam)	1.313	1.386	1.357	103,3
SRE (Eindhoven)	165	159	164	99,5
SRR (Rotterdam)	953	876	859	90,1
Twente	109	106	102	93,4
<i>Provincies</i>				
Drenthe	126	123	120	94,7
Flevoland	169	198	183	108,4
Friesland	245	245	255	104,1
Gelderland	241	250	248	103,2
Groningen	252	245	241	95,6
Limburg	218	213	235	108,1
Noord-Brabant	366	348	347	94,8
Noord-Holland	303	283	267	88,1
Overijssel	140	137	134	96,1
Utrecht + BRU ²	450	488	466	103,5
Zeeland	107	127	125	117,0
Zuid-Holland	495	488	469	94,9
<i>Totaal</i>	<i>6.403</i>	<i>6.462</i>	<i>6.381</i>	<i>99,6</i>

Ook binnen regio's zijn de ontwikkelingen verschillend

Een decentrale overheid stuurt meestal een paar verschillende vervoerconcessies aan, die op hun beurt weer diverse lijnen omvatten. Veel van de factoren die invloed hebben op het ov-gebruik zijn sterk aan plaatsen en lijnen gebonden, zowel omgevingsfactoren als aanbodfactoren van het openbaar vervoer zelf. Bijvoorbeeld de bouw van een nieuwbouwwijk, de verplaatsing van een onderwijsinstelling, de verhoging van een frequentie of de verbeterde doorstroming door de opening van een busbaan. Die zullen meer impact hebben op de directe betrokken lijnen in dat gebied, dan op het hele netwerk in de regio. Sterker nog: als er sprake is van dalend gebruik op een groot aantal andere lijnen, kan een plaatselijk succes op een enkele lijn onzichtbaar blijven in de cijfers, indien deze per regio worden gepresenteerd.

Omdat dit marktgevoelige informatie betreft, worden cijfers over de ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers op lijnniveau maar zelden gepubliceerd. Dat is

² De stadsregio Utrecht en de rest van de provincie Utrecht zijn in deze tabel samen genomen, omdat in de periode 2003-2004 een groot aantal lijnen van de stadsregio BRU zijn overgedragen aan de provincie Utrecht.

jammer, omdat diverse beleidsinstrumenten met name plaatselijk effect sorteren. Zonder de beschikbaarheid van cijfers op lijnniveau valt het effect van dit soort ingrepen niet te isoleren van omgevingsontwikkelingen en maatregelen die impact hebben op het gebruik van het hele netwerk in een regio. Bijvoorbeeld een toegenomen arbeidsparticipatie onder de bevolking, een toegenomen deelname aan hoger onderwijs of een gewijzigde tariefstelling.

Op basis van een scan van de drie laatste jaargangen van de vakbladen Verkeerskunde en OV-magazine identificeerde het KiM de volgende lijnen/projecten die als snelle groeiers in de publiciteit worden genoemd:

- de Zuidtangent (HOV-bus tussen Haarlem en Schiphol, voor het begrip HOV zie kader hieronder)
- de RandstadRail (een regionale spoorlijn die is omgebouwd tot light-rail tussen Rotterdam, Zoetermeer en Den Haag)
- het HOV in drie Twentse steden (Almelo, Hengelo en Enschede)
- diverse van de gedecentraliseerde regionale spoorlijnen (bijvoorbeeld de Maaslijn, de Valleilijn en de Friese lijnen)
- enkele gehele vervoerconcessies in de beginjaren na een aanbesteding, bijvoorbeeld in de provincie Limburg
- Citybus Groningen

Aangezien het landelijk totaal aantal reizigerskilometers van bus, tram en metro per saldo stabiel is, vallen de successen op lijnniveau blijkbaar weg tegen dalingen elders in het netwerk, of ze zijn geen duurzaam succes. Tegelijkertijd zou een succes van projecten op lijnniveau erop kunnen duiden dat het met de goede aanpak in delen van het netwerk wel mogelijk is om reizigersgroei in het regionale openbaar vervoer te bewerkstelligen. Paragraaf 2.4 gaat dieper in op de ontwikkelingen in een aantal regio's.

Hoe hoogwaardig is HOV?

HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) is een in de afgelopen jaren geïntroduceerde term voor stads- en streekvervoerlijnen met een hoge kwaliteit. Het begrip is niet strak gedefinieerd en kenmerkt zich in de praktijk meestal door het gebruik van een vrije baan (al dan niet rails), hogere frequenties en comfortabelere haltes en voertuigen dan gewoonlijk. Hoeveel méér snelheid en/of méér comfort er precies geboden moet worden wil er sprake zijn HOV in plaats van regulier openbaar vervoer is onduidelijk. Ook al langer bestaande vervoertechnieken (denk aan de trams in de grote steden of de busbanen in Almere en het Waterland) voldoen in diverse opzichten aan deze kenmerken.

2.3

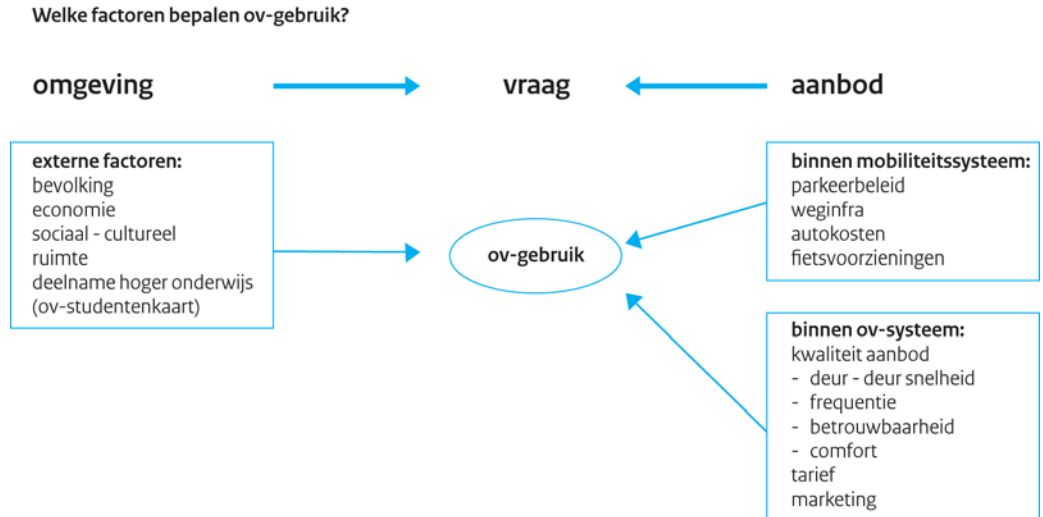
Op landelijke schaal waren omgevingsfactoren bepalend voor groei

Externe factoren hebben invloed op de ontwikkeling van de mobiliteit. We bedoelen hier factoren die niet (mede) worden bepaald door beleid in de sector verkeer en vervoer. Voor het landelijk beeld van het stads- en streekvervoer gaat het dan vooral om de ontwikkelingen van de bevolking, het aantal werkenden en de deelname aan hoger onderwijs, die via de ov-studentenkaart een grote impact heeft op het openbaar vervoer. Naast externe factoren heeft ook de vorm van het vervoersaanbod effect op de vraag. Bijvoorbeeld de ov-tarieven en de omvang en kwaliteit van het vervoeraanbod. De kwaliteit van het aanbod valt weer uiteen in diverse aspecten, waarvan de snelheid die een reiziger van deur tot deur kan

realiseren heel belangrijk is. Maar ook aspecten als frequentie, dichtheid van netwerk en haltes, betrouwbaarheid en comfort spelen daarbij een rol.

Figuur 2.1

Schematische weergave van factoren die het gebruik van regionaal openbaar vervoer beïnvloeden.

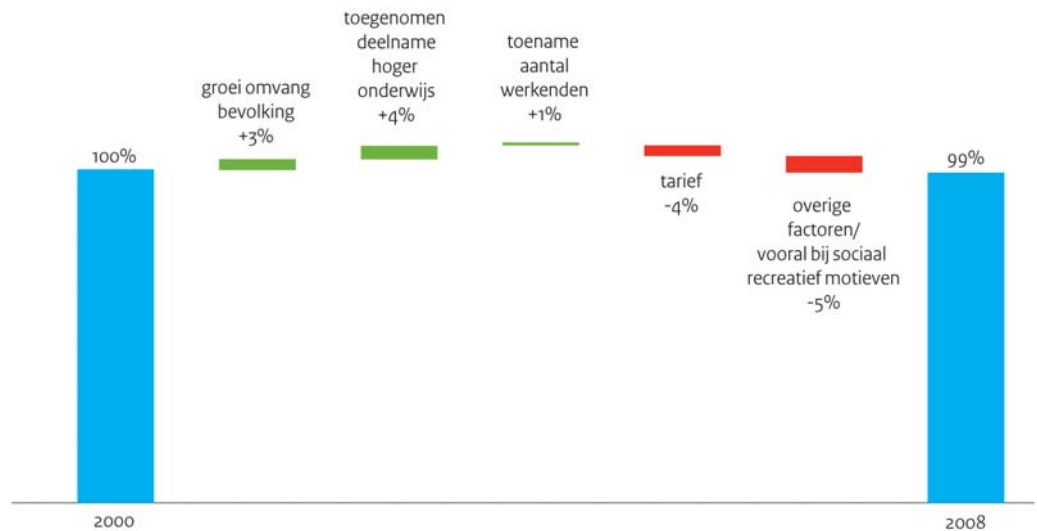


Figuur 2.2 geeft weer hoe diverse factoren op landelijke schaal invloed hadden op het gebruik van bus, tram en metro over de periode 2000-2008.

Figuur 2.2

Bijdrage van factoren aan de ontwikkeling van het gebruik van bus, tram en metro in de periode 2000-2008.

Bron: data MON en WROOV, bewerking KIM.



Bij de figuur hoort de volgende toelichting:

- De figuur schetst het landelijke beeld. Per regio zullen verschillen optreden.
- Op grond van de bevolkingsgroei zou tussen 2000 en 2008 een groei van 3 procent van het totaal aantal reizigerskilometers verwacht mogen worden. In andere woorden: de kilometerconsumptie per inwoner neemt met drie procentpunten af.

- In 2008 wordt 26 procent van de reizigerskilometers in het stads- en streekvervoer met de ov-studentenkaart afgelegd. Het aantal reizigerskilometers dat in het stads- en streekvervoer met de ov-studentenkaart wordt afgelegd, is tussen 2000 en 2008 met ongeveer 19 procent gegroeid. Op grond hiervan zou een groei van het totale gebruik van bus, tram en metro met ongeveer 4 procent verwacht moeten worden. In deze periode is met name de deelname aan hoger onderwijs sterk toegenomen, net als in veel andere Europese landen. Het aantal houders van een ov-studentenkaart is tussen 2000 en 2008 sterker (24 procent) gestegen dan het gebruik van de kaart, uitgedrukt in reizigerskilometers. Dit betekent een teruglopend gebruik per kaart. De reden daarvan is vooralsnog onbekend.
- Het aantal werkzame personen is tussen 2000 en 2008 met bijna 8 procent toegenomen. Gecorrigeerd voor de toename van de bevolking betekent dit dat de ontwikkeling van het aantal werkzame personen voor ongeveer 4 procent toename van het woon-werkverkeer zorgt, resulterend in ongeveer 1 procent extra op het totale vervoer.
- In de periode 2000-2008 is de 15-strippenkaart ongeveer 7 procent reëel in prijs gestegen. Met behulp van de elasticiteiten uit tabel 2.1 wordt het effect daarvan op de vervoervraag berekend op een daling van ongeveer 4 procent. Daarbij is rekening gehouden met het langetermijneffect van tariefsverhogingen. Er moet nader worden bezien hoe de abonnementen zich hebben ontwikkeld.
- Als we deze verwachte ontwikkelingen bij elkaar optellen en afzetten tegen de gerealiseerde ontwikkeling over de jaren 2000-2008, blijft er een daling van het gebruik met 5 procent over die hiermee nog niet verklaard is.

Tabel 2.1

Tariefelasticiteiten in stads- en streekvervoer.

Bron: 't Hoen, 1991.

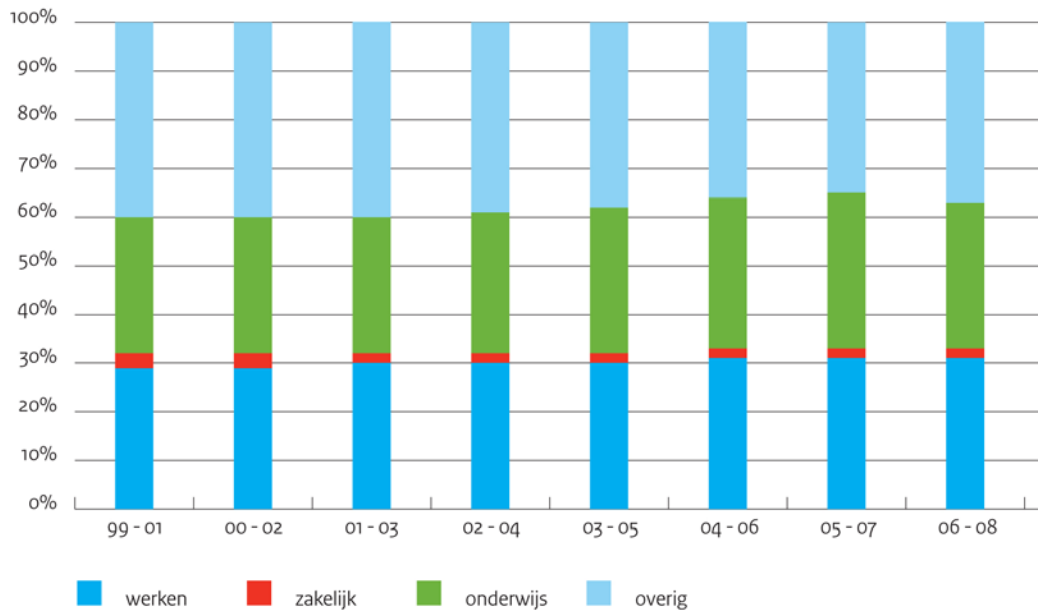
	Streekvervoer		Stadsvervoer	
	<i>Korte termijn</i>	<i>Lange termijn</i>	<i>Korte termijn</i>	<i>Lange termijn</i>
Werkgebonden	-0.25	-0.50	-0.40	-0.50
Vrijetijdsvervoer	-0.30	-0.60	-0.70	-0.80
Totaal	-0.30	-0.55	-0.55	-0.65

5% daling met name door daling sociaalrecreatief verkeer

Figuur 2.2 laat zien dat de gerealiseerde ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers over de jaren 2000-2008 achterblijft bij de groei die op grond van ontwikkelingen in de omgeving te verwachten was. Zoals we zagen hangt een deel hiervan samen met een reële stijging van de tarieven in die periode, maar dit is nog onvoldoende verklaring om op het uiteindelijk gerealiseerde niveau (een stabiel beeld) uit te komen. 'Overige' factoren zijn goed voor een 5 procent daling in het gebruik. Binnen de motiefverdeling van bus-, tram en metroverplaatsingen (figuur 2.3) is een (heel) geleidelijke verschuiving waar te nemen, waarbij het aandeel van de 'overige verplaatsingen' terugloopt ten gunste van de werk of opleiding gerelateerde reismotieven. Bij de 'overige verplaatsingen' moet vooral gedacht worden aan sociaalrecreatieve reismotieven. Naar verwachting zullen juist voor dit soort verplaatsingen andere vervoerwijzen vaker een goed alternatief bieden. Enerzijds, omdat het openbaar vervoer door een beperkter aanbod in de daluren minder gebruikskwaliteit biedt. Anderzijds, omdat de auto in de daluren weinig oponthoud kent en gebruiksvoordelen heeft die specifiek relevant zijn voor diverse sociaalrecreatieve motieven (meenemen bagage, gezinsleden en dergelijke).

Figuur 2.3

Motiefverdeling reizigerskilometers bus, tram en metro; voortschrijdende drie-jaarsgemiddelden. Het aandeel van 'overig' loopt geleidelijk terug.
Bron: Mobiliteits Onderzoek Nederland (MON), bewerking KiM.



Omdat veel factoren tegelijkertijd een rol spelen, is het niet mogelijk om de 5 procent verschil met de gerealiseerde ontwikkeling volledig te duiden. Denk aan de percepties van productkwaliteit, de veranderende voorkeuren van mensen, ontwikkelingen in het autobezit en toegenomen concurrentie van fietsen en lopen.

Ontwikkelingen in de productkwaliteit lijken geen invloed te hebben gehad

We hebben ook gekeken naar de productkwaliteit als verklarende factor voor het gebruik. Daarvoor zijn drie meer objectieve op het aanbod georiënteerde maten beschikbaar en een meer subjectieve op de vraag georiënteerde maat: KpVV (2010) geeft voor de ontwikkeling van de kwaliteit van het aanbod het *aantal ritkilometers*, het *aantal lijnen* en het *aantal haltes* in het regionale openbaar vervoer³. Daarnaast wordt ook de ontwikkeling van de *klanttevredenheid* jaarlijks gemonitord. Deze geeft alleen de tevredenheid van gebruikers weer, niet de tevredenheid van reizigers die het openbaar vervoer niet (meer) gebruiken.

Gemeten in *ritkilometers* is de aangeboden hoeveelheid vervoer in de periode 2000-2008 op landelijke schaal per saldo met 9,4 procent toegenomen (KpVV, 2010). Deze verbetering van het aanbod geeft geen aanleiding tot de 5 procent daling in het gebruik die nog onverklaard blijft. De vraag is waar deze extra kilometers terecht zijn gekomen. Bij lijnen die al vaak gereden werden, of bij minder bediende lijnen. Overigens behoeft een afname in ritkilometers niet per se te duiden op kwaliteitsverlies: het strekken van lijnen (minder omrijden) kan ook leiden tot kwaliteitswinst voor reizigers. En bij grote vervoerstromen zal het rijden in grotere voertuigeenheden wel leiden tot minder ritkilometers, maar dat hoeft geen grote impact op de beleefde kwaliteit te hebben als de frequentie evengoed op een hoog niveau blijft. Zo zal twaalf of vijftien bussen per uur voor de frequentie niet heel

³Overigens laat Rietveld (2004) zien dat om diverse redenen bij het aanbod gemeten kwaliteitsmaten een systematische overschatting kunnen geven van de door reizigers ervaren service-kwaliteit. Zo blijkt bijvoorbeeld de gemiddelde afstand gemeten tussen haltes een onderschatting te geven van de gemiddelde loopafstand voor reizigers, omdat er relatief méér reizigers wonen in het gebied met de grotere loopafstanden.

veel uitmaken, terwijl bij dat soort hoge frequenties de mate waarin de opvolgtijd tussen de voertuigen precies gelijk is (de afwezigheid van regelmaatverstoring) een grote rol speelt.

In totaal is het *aantal lijnen* in de periode 2000-2008 met 5 procent afgenomen (KpVV, 2010). Omdat lijnen in de loop van de tijd gemakkelijk gecombineerd of gesplitst kunnen worden in minder of meer lijnen, zegt dit cijfer op zich weinig over de productkwaliteit. De ontwikkeling van het aantal lijnen in verschillende frequentieklassen samen met de toegenomen ritkilometers geeft wel een verdere inkleuring van het beeld. Het aantal lijnen in de klasse 'eenmaal per uur of minder vaak' is in deze periode met circa 15 procent afgenomen, terwijl het aantal lijnen met 'minimaal een halfuurdienst' of een 'kwartierdienst of vaker' met 20 procent resp. 14 procent is toegenomen (KpVV, 2010). Dit duidt erop dat diverse minder frequent gereden buslijnen in de loop van de tijd beter bediend zijn (zodat ze naar de hogere frequentieklasse zijn doorgeschoven) en dat een eventuele buitendienststelling van lijnen vooral bij de weinig frequente lijnen plaatsvond.

Het *aantal bediende haltes* biedt een maat voor de toegankelijkheid van het regionale ov-netwerk (de fijnmazigheid). Het aantal haltes is in de periode 2000-2008 met bijna 10 procent teruggebracht (KpVV, 2010). Het aantal haltes is echter geen eenduidige maat voor de kwaliteit van het openbaar vervoer. Een groot aantal haltes bevordert enerzijds de oppervlakteontsluiting en korte loopafstanden van en naar het openbaar vervoer. Anderzijds is een groot aantal haltes een belemmering voor de doorstroming en snelheid van het openbaar vervoer. Omdat dit geen eenduidige maat biedt voor de kwaliteit van het openbaar vervoer, is het hier niet zinvol om het gebruik aan deze maat te relateren.

De *klanttevredenheid* van (bestaande) reizigers als maatstaf voor de subjectieve productkwaliteit laat door de jaren heen weinig tekening zien: het rapportcijfer voor alle regio's samen schommelt al jaren rond de 7. Per concessiegebied en vervoertechniek zijn de verschillen soms aanzienlijk. Er blijkt geen duidelijk verband te zijn tussen klanttevredenheid en reizigersgroei (Savelberg en Harms, 2009).

Al met al lijkt de ontwikkeling van de productkwaliteit geen verklarende factor te zijn voor groei of afname van het gebruik van het stads- en streekvervoer. Op grond van het toegenomen aanbod in ritkilometers, zou men eerder meer groei verwachten, maar het blijft de vraag of het gerealiseerde extra aanbod ook daadwerkelijk meer vraag oproept.

2.4

Plaatselijk wordt groei in verband gebracht met ov-maatregelen

Veel factoren die de groei beïnvloeden (bijvoorbeeld bevolkingsgroei, werkgelegenheid, ruimtelijke ontwikkelingen), werken plaatselijk verschillend uit. Andere factoren sorteren juist plaatselijk hun effect, zoals bijvoorbeeld parkeerbeleid of verbetering van het openbaar vervoer. Daarom is er een regionale verdieping uitgevoerd.

De vraag daarbij is: hoe het komt dat delen van het netwerk wel sterk groeien, terwijl er gemiddeld sprake is van stabilisatie? Weten succesvolle regionale ov-projecten nieuwe reizigers naar het openbaar vervoer te trekken of is de plaatselijke reizigersgroei vooral het gevolg van kannibalisatie op ander plaatselijk openbaar vervoer?

Hiervoor is gezocht naar documentatie over de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de stadsregio's Amsterdam, Rotterdam, Haaglanden en Twente en de provincies Zeeland, Limburg, Gelderland en Groningen. Omdat er weinig gedocumenteerde studies of evaluaties beschikbaar bleken, is het onderzoek aangevuld met een interview met een contactpersoon van de betreffende vervoersautoriteit.

Met alleen continueren bestaande aanbod geen groei

Het beeld dat uit de analyse en interviews naar voren komt, is dat er zonder aanvullende acties sprake is van een structureel dalend gebruik van het stads- en streekvervoer. Dit komt door omgevingsontwikkelingen als toenemend autobezit, grotere afstanden en ruimtelijke verdunning. Vrijwel alle ov-autoriteiten schrijven de groei op conto van ingrepen in het openbaar vervoer.

Regionale ingrepen

Verschillende regio's rapporteren succes met verschillende maatregelen.

We geven de volgende voorbeelden:

- in Haaglanden heeft RandstadRail de nodige impact.
- in Stadsregio Rotterdam wordt het herstel van openbaar vervoer aanbod, dat eerder met bezuinigingen geschrapt was, genoemd als drijfveer voor groei.
- de Stadsregio Amsterdam ziet aanbesteden met een prikkel tot reizigersgroei als belangrijkste drijfveer.
- in Twente speelt de realisatie van HOV in drie grote steden een belangrijke rol.
- Limburg noemt het effect van geïntegreerde aanbesteding van regionaal spoor, bus en taxi, gecombineerd in het zogeheten 'visgraatmodel' (geïntegreerde opzet van trein-, bus- en taxidiensten die goede aansluiting op elkaar bieden).
- Groningen introduceerde een systeem van busdiensten tussen parkeerterreinen aan de stadsrand en het centrum.
- bij het regionaal spoor zijn meestal forse frequentieverhogingen doorgevoerd, alsook het visgraatmodel.

Veel regio's melden groei

Op landelijke basis biedt het zogeheten WROOV-onderzoek de best beschikbare cijfers voor de ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers van bus, tram en metro. Met behulp van het WROOV-onderzoek kunnen de opbrengsten uit de kaartverkopen van het systeem van Nationale VervoerBewijzen (NVB, de strippenkaarten, sterabonnements e.d.) op een betrouwbare manier worden toegedeeld aan regio's en worden ook de reizigerskilometers vastgesteld⁴. Het grote voordeel van het WROOV boven andere bronnen is dat dit onderzoek een zeer grote steekproefomvang heeft en op een identieke manier in alle regio's de reizigerskilometers meet.

⁴ De belangrijkste onzekerheid in een benadering van alle reizigerskilometers op basis van het WROOV, is dat er voor de kaartsoorten buiten het NVB ('eigen' kaartjes van de regio's, de ov-studentenkaart en ov met de regiotaxi) een onderbouwde schatting moet worden gedaan van de daarmee gemiddeld gereisde kilometers en dat deze gemiddelde kilometerproductiefactoren vervolgens gelijkelijk op de verschillende regio's worden geprojecteerd.

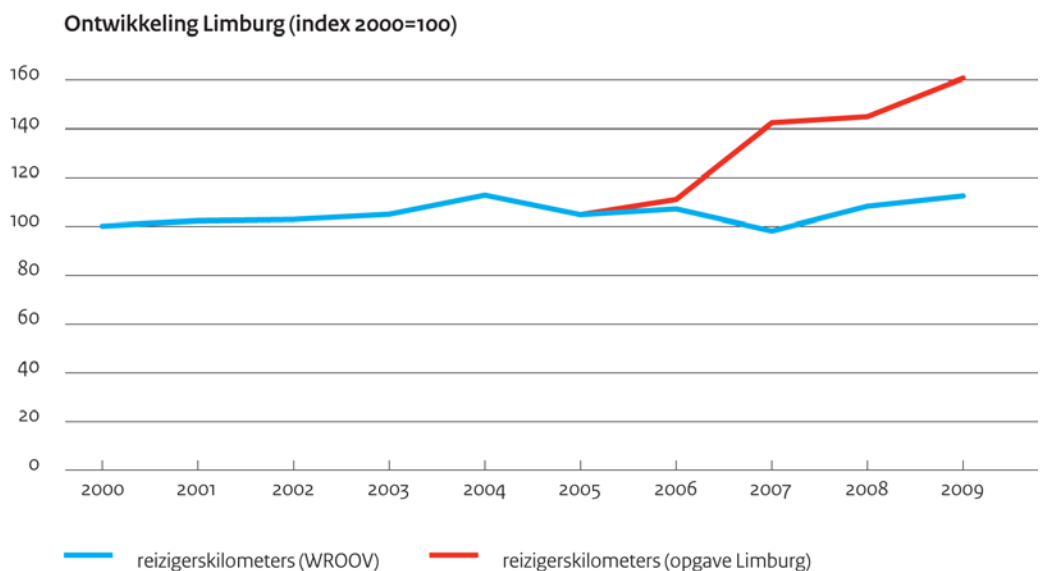
Het WROOV laat gemiddeld een stabilisatie van het gebruik zien. Waar het WROOV voor een regio een daling of stabilisatie registreert, blijkt deze plaatselijk vaak niet als zodanig ervaren te worden. Regio's hanteren zelf namelijk vaak andere cijfers dan het WROOV over de reizigersontwikkeling. Voor concessiebeheer, het meedenken over vervoerontwikkeling en voor plaatselijk integraal vervoerbeleid zijn cijfers nodig met een grotere detaillering dan het WROOV kan bieden: vaak tot op lijnniveau. Regio's gebruiken mede daarom ook telcijfers van vervoerders en baseren daarop hun beeldvorming.

Aan deze discrepantie liggen drie redenen ten grondslag. Ten eerste komen de telcijfers van de eigen vervoerder op een andere wijze tot stand dan de WROOV-data en duiden meestal op meer gebruik. Ten tweede baseert men zich regionaal vaak op de successen van enkele lijnen die mogelijk reizigers afkomen van andere lijnen. Tenslotte gaat de blik in de regio vaak ook niet verder terug dan tot 2005. Men heeft vooral cijfers over de lopende concessieperiode. De periode 2000-2004 was er één van bezuinigingen en teruglopende reizigersaantallen, terwijl er vanaf 2005 vaak herstel is opgetreden. Dat de groei herstel betreft tot een niveau dat er in 2000 al was, wordt soms niet beseft.

Als alle regio's de groei hebben zoals ze die aangeven, past dat niet bij de geraamde ontwikkeling van de vervoeropbrengsten conform WROOV. Figuur 2.4 geeft voorbeelden van de verschillende beelden. Een ander voorbeeld is het OV-bureau Groningen-Drenthe: in de ene publicatie⁵ noemt zij een groei in het gebruik van 25 procent in de afgelopen vijf jaar, terwijl zij op de eigen website⁶ rapporteert gemiddeld 2 tot 3 procent meer instappers per jaar in de afgelopen jaren te hebben gehad. Dit terwijl volgens de WROOV-cijfers sprake is van een licht verlies van reizigers (sinds 2004 is er 3 à 4 procent verlies ten opzichte van 2000).

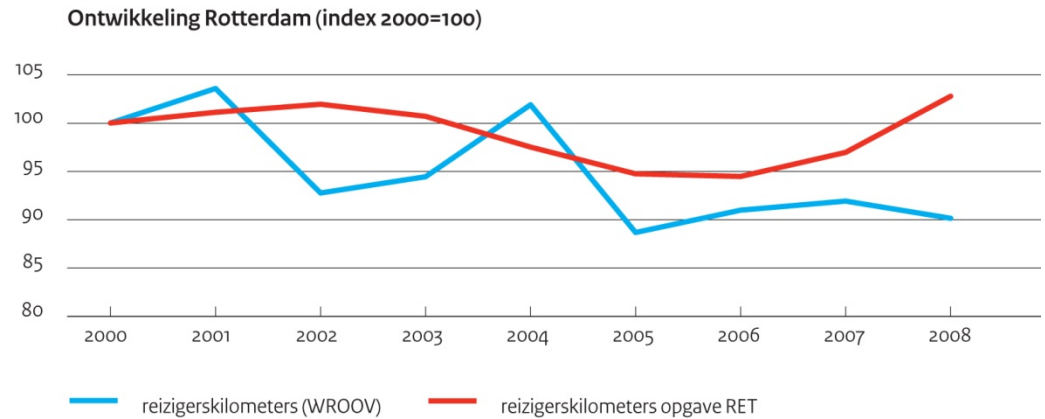
Figuur 2.4

Verschillende bronnen leiden tot een ander beeld van de ontwikkeling in het gebruik. Voorbeelden: Limburg en Rotterdam.



⁵ OV-Magazine Jaargang 2010 No.2, 25-03-2010, *Krimp biedt de ov-sector ook kansen*

⁶ www.ovbgd.nl/ov-bureau/ov-in-cijfers (geraadpleegd op 2 juni 2010)

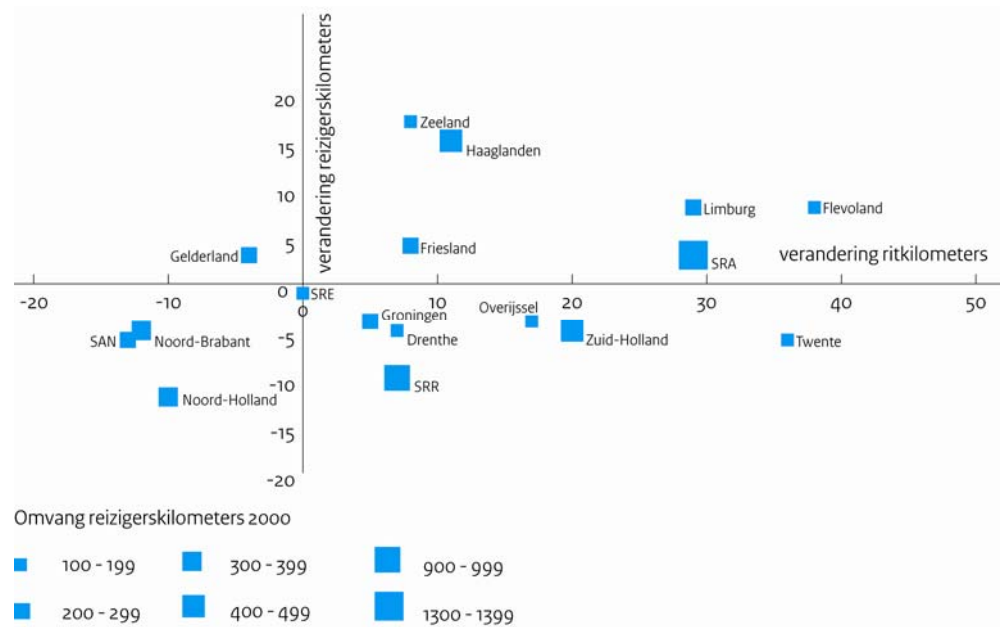


Geen duidelijke relatie tussen aanbod en gebruik

Ook het beeld over de samenhang tussen ontwikkelingen in aanbod en gebruik verschilt sterk. De cijfers uit het WROOV duiden niet op een samenhang (zie figuur 2.5). Dit is in lijn met onze analyse over de rol van productkwaliteit in paragraaf 2.3. Daarbij plaatsten we ook enige kanttekeningen bij ritkilometers als maat voor beter aanbod. Toch hebben diverse regio's wél het gevoel dat minder aanbod vanzelf leidt tot minder vraag, en meer aanbod tot meer vraag.

Figuur 2.5

Samenhang tussen procentuele verandering (2000-2008) in het aanbod (ritkilometers) en de vraag (reizigerskilometers) van regio's in de WROOV-data. De omvang van de punten geeft de relatieve omvang weer van de betreffende regio in reizigerskilometers (2000).



Grootste groeier op netwerkniveau door toevallige omstandigheden

De regio met de grootste toename in reizigerskilometers (conform de WROOV-cijfers) is de provincie Zeeland. Deze regio geeft aan dat er in deze regio in het algemeen sprake is van een dalende trend in het ov-gebruik door toenemend autobezit. Het ov-beleid richt zich vooral op het in stand houden van een acceptabel

aanbodminimum en zeker niet op het realiseren van vervoergroei. Zeeland schrijft de groei in het gebruik dan ook niet toe aan beleidsmaatregelen gericht op groei in het openbaar vervoer, maar aan min of meer autonome ontwikkelingen in de directe omgeving daarvan:

- Er is een andere regeling in het scholierenvervoer van kracht geworden, die resulteert in meer ov-gebruik (verwijzing naar openbaar vervoer in plaats van financiële tegemoetkomingen aan ouders).
- De regiotaxi is in de afgelopen jaren alleen nog maar op indicatie beschikbaar gesteld, waardoor er sprake is van een grotere stimulans voor niet-geïndiceerden om het openbaar vervoer te gebruiken.
- De opening van de Westerscheldetunnel leidt tot meer busvervoer met relatief lange ritten.

HOV: groei op lijnniveau; effect op netwerk en achtergrond succes onduidelijk

Op de lijnen waar HOV is geïntroduceerd (Zuidtangent, Twente en RandstadRail) wordt beduidend meer groei gerapporteerd dan de structurele landelijke trend voor het stads- en streekvervoer in WROOV. De reizigersaantallen komen regelmatig boven de oorspronkelijke prognoses uit. Soms wordt een groei van 50 procent of zelfs een verdubbeling genoemd.

Maar tegelijkertijd geeft men in de interviews met de regio's te kennen dat de groei niet alleen in het HOV plaatsvindt:

- Haaglanden geeft aan dat de groei op het hele net zit, niet alleen in RandstadRail.
- Volgens de RET doet Trampus het ongeveer even goed als de rest van het net.
- SRA geeft aan dat het vervoer op de busbaan naar Waterland zeker net zo hard groeit als het vervoer op de Zuidtangent.
- Volgens Twente hebben andere stadslijnen ook groei, maar is er wel een daling in het landelijk gebied.

Het succes wordt meestal afgemeten aan de reizigersgroei op de lijn, bijvoorbeeld in relatie tot de eerdere prognoses. Evaluatieonderzoeken die een beeld geven van het effect op het openbaar vervoer als geheel ontbreken in Nederland. Wij hebben bij géén van de HOV-projecten onderzoek kunnen vinden dat verkent waar de groei vandaan komt en hoeveel nieuwe ov-reizigers het HOV trekt. Er is ook geen onderzoek dat overtuigend laat zien welk effect binnen het HOV doorslaggevend is. Is dat vooral de vrije baan, de frequentieverhoging, het voertuig of het imago? De stelling dat het om 'de totale optelsom' gaat, is niet gestaafd met onderzoek.

HOV is naar incidentele gebruikers (waaronder automobilisten) in ieder geval gemakkelijker te communiceren dan reguliere buslijnen: het gaat om een eenvoudig plaatje met weinig lijnen ('less is more') en als de frequenties hoog zijn, is een dienstregeling raadplegen niet nodig.

Om helder te krijgen waar reizigers vandaan komen en welke aspecten voor hen in de praktijk doorslaggevend zijn, is nader onderzoek nodig. Reizigersonderzoek op een aantal HOV-lijnen en reguliere buslijnen in een eenduidige opzet, kan inzicht geven in de samenhang van productkwaliteit en de aantrekkingskracht op verschillende reizigersgroepen, bijvoorbeeld keuzereizigers.

Beperkte bijdrage andere mobiliteitsmaatregelen

De bijdrage van *marketing*, *speciale kaartsoorten* en *gratis openbaar vervoer* aan de ontwikkeling is volgens de regio's beperkt.

De stadsregio Amsterdam (SRA) geeft aan vooral veel effect te zien van een innovatieve manier van aanbesteden die reizigersgroei honoreert. SRA kijkt daarbij vooral naar opbrengstgroei en niet zozeer naar reizigerskilometers.⁷

Op het regionale spoor wordt een groot effect genoemd van frequentieverhogingen en de introductie van het visgraatmodel (geïntegreerde opzet van trein-, bus- en taxidiensten die goede aansluiting op elkaar bieden). Maar ook hier zijn geen goede evaluatiestudies beschikbaar die in beeld brengen welke factor doorslaggevend is en wat per saldo het effect is op het gehele ov-netwerk.

Haaglanden

In Haaglanden is Randstadrail geïntroduceerd (90.000 passagiers per dag). In plaats van stoptreinmaterieel van de NS rijden daar nu nieuwe tramvoertuigen, in een hogere frequentie. Ook zijn lijnen op Den Haag CS doorgesloten, wat reizigers een overstap kan besparen. De frequentie op de Zoetermeerlijn is verhoogd van acht naar twintig maal per uur. Veel van de nieuwbouw in Haaglanden is rond ov-lijnen gerealiseerd. Daarnaast is er geïnvesteerd in de tramlijnen 15 (Nootdorp - Centraal Station) en 16 (door van CS naar de Vinexlocatie Wateringen), zij zijn met een hogere frequentie gaan rijden en ontsluiten de Vinexlocatie Ypenburg naar Den Haag. Zware buslijnen worden in Haaglanden omgezet naar tramverbindingen.

Rotterdam

In de periode 2000-2004 zijn er bezuinigingen doorgevoerd, resulterend in een beperkter aanbod. In dezelfde periode traden er dalingen op, zowel van het aantal reizigers als van het aantal reizigerskilometers. In periode 2004 – 2006 is het aanbod met frequentieverhogingen geleidelijk hersteld, ook in de avonduren. Volgens opgave van de vervoerder is er in deze periode ook weer sprake van reizigersgroei. De Beneluxlijn, Randstadrail en de Trampluslijnen hebben bijgedragen aan de totale groei, maar waren daarvoor zeker niet alleen verantwoordelijk. In de afgelopen jaren zijn trams in Rotterdam langzamer geworden, omdat ze niet langer voorrang genieten bij verkeerslichten. Het openbaar vervoer wordt daardoor minder aantrekkelijk, wat dempend werkt op de ontwikkeling van het gebruik.

Twente

In de drie steden Almelo, Hengelo en Enschede zijn in de afgelopen jaren buslijnen tot HOV uitgebouwd. Kenmerkend aan de HOV-lijnen zijn: betrouwbaarheid, een hogere frequentie, vrijliggende busbanen op plaatsen waar de doorstroming een probleem is, herkenbaarheid (de 'Rode Verf' bij de concessie-uitvraag). De busbanen hebben een reclamewerking. Reizigers krijgen op de haltes reizigersinformatie. Dit systeem van dynamische informatiepanelen wordt steeds verder uitgerold langs de HOV-lijnen. De overblijvende busbanen zijn servicegerichte voedingslijnen. Onder andere vanwege de studentenaantallen zijn de busfrequenties op sommige lijnen verhoogd. Nieuwe wijken, zoals Roombeek, worden direct van frequent openbaar vervoer voorzien. Er wordt gezorgd voor aansluiting van de bussen met de regionale spoorlijnen.

⁷ Volgens de WROOV-data telt deze regio 3 procent meer reizigerskilometers in 2008 dan in 2000, in de jaren 2006-2008 is het aantal stabiel. Een eventuele sterkere stijging in de innovatief aanbestede concessies kan teniet zijn gedaan door de andere concessies in deze regio.

Limburg

In Limburg biedt men vraagafhankelijk vervoer aan wanneer er te weinig volume is voor lijndiensten met een vaste dienstregeling. Tevens is er de afgelopen jaren een aantal treindiensten gedecentraliseerd. Daardoor kon er een multimodale concessie (trein-bus-taxi) worden aanbesteed. De treinfrequenties zijn daarbij grofweg verdubbeld en het visgraatmodel is ingevoerd, wat de overstapmogelijkheden tussen vervoerwijzen verbeterde. Bij de bussen vormen de lijnen Maastricht-Aken en Venlo-Nijmegen de ruggengraat. De vraag naar regiotaxi is via tariefsverhoging ontmoedigd. Het resultaat was dat de vraag ernaar halveerde en een gedeeltelijke uitwijk naar regulier openbaar vervoer.

Spoorlijn Amersfoort – Ede-Wageningen (Valleilijn)

De provincie Gelderland is concessieverlener voor deze spoorlijn. Het is een van de vroegere zogeheten contractlijnen waarvoor de verantwoordelijkheid de afgelopen jaren is gedecentraliseerd van Rijk naar provincie. Sinds de aanbesteding in 2007 verzorgt Connexxion de exploitatie van de lijn op basis van een concessie voor de periode van vijftien jaar. Het aanbod verbeterde de afgelopen jaren sterk met overdag door de week een kwartierdienst tussen Amersfoort en Barneveld-Centrum en een halfuurdienst op andere tijden en op het traject Barneveld-Centrum – Ede-Wageningen. Daarnaast zijn verbeteringen doorgevoerd zoals nieuw materieel met gelijkvloerse instap, internet in de trein, verbeteringen in de stationsomgeving, tariefacties, informatievoorzieningen en toezichthouders op stations. In de buurt van station Barneveld-Noord ligt een transferium met 250 parkeerplaatsen. Aan de zuidkant van Barneveld is een nieuwe woonwijk gepland. Het aantal afgelegde reizigerskilometers is tussen 2006 en 2008 met ongeveer 50 procent toegenomen.

Citybus Groningen

De citybus is een systeem van busdiensten tussen parkeerterreinen aan de stadsrand en het centrum. Het is bedoeld om de bereikbaarheid van het centrum van Groningen voor forenzen en bezoekers te verbeteren. Het gaat om zeven terreinen rond de binnenstad op strategische locaties. De formule bestaat uit één kaartje voor het parkeren van de auto en het gebruik van de bus voor maximaal vijf personen voor een totaalprijs van 3 euro. Overdag bedraagt de frequentie van de busdiensten om de tien minuten. Na de ingebruikname van de P&R-locatie in Haren in 2009 vervoerde de citybus zo'n 1.500.000 reizigers, een stijging met 30 procent ten opzichte van het jaar daarvoor.

2.5 In de toekomst concentreert gebruik regionaal openbaar vervoer zich op werk, spits en grote steden

Door omgevingsontwikkelingen in 2040 minder gebruik van regionaal openbaar vervoer

CPB, MNP en RPB (2006) hebben met een scenariostudie in beeld gebracht wat het effect is van allerlei externe ontwikkelingen op de mobiliteit in de toekomst. Ze ontwikkelden daarvoor de zogeheten 'Welvaart en Leefomgevingsscenario's' (WLO). De WLO-studie biedt de enige prognose op langere termijn die op verantwoorde wijze alle sociaaleconomisch relevante ontwikkelingen meeneemt. Er wordt gewerkt aan een opvolger van de WLO, maar dat is een proces van jaren. De WLO veronderstelt trendmatige voortzetting van het geldende mobiliteitsbeleid (zie bijlage 1). In deze prognoses is dus géén rekening gehouden met de effecten van

significante wijzigingen in het mobiliteitsbeleid. Bijvoorbeeld de realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoor, de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit of bijvoorbeeld een veel ruimere aanleg van wegen dan in het MIT voorzien is.⁸

De WLO-scenario's geven een expliciete prognose voor de ontwikkeling van het gebruik van de trein en overig openbaar vervoer in 2040 (zie tabel 2.2) in vier toekomstige 'omgevingen'. Deze vier scenario's zijn geordend rond twee sleutelonzekerheden. De eerste sleutelonzekerheid is de mate waarin landen bereid en in staat zijn om internationaal samen te werken. De tweede sleutelonzekerheid is de hervorming van de collectieve sector: zal het in de toekomst meer richting privaat gaan of meer richting publiek? Zodoende ontstaan vier scenario's die in de toekomst voldoende differentiëren op diverse nationale omgevingsvariabelen zoals samenstelling van de bevolking, samenstelling van de bevolkingsgroei, arbeidsparticipatie en werkgelegenheid. Daarmee leveren ze een bandbreedte op die recht doet aan fundamentele onzekerheden.

Voor de ontwikkeling van de totale personenmobiliteit blijkt in de toekomst vooral de demografische ontwikkeling maatgevend te zijn. Factoren die in het verleden veel effect hadden, zoals een toenemende snelheid van vervoersystemen en een toenemend aandeel werkenden in de bevolking, zullen minder bepalend zijn. Daardoor varieert de totale personenmobiliteit, in lijn met de bevolkingssomvang, aanzienlijk tussen de scenario's (tabel 2.2). Opvallend is dat verschillen tussen de scenario's voor het openbaar vervoer kleiner zijn dan voor de auto en de totale mobiliteit. De bandbreedte tussen de scenario's is met name smal voor het openbaar vervoer, doordat in het scenario met de lage bevolkingsgroei (*Regional Communities*) juist het openbaar vervoer populairder is dan in het scenario met de hoogste bevolkingsgroei (*Global Economy*). In het scenario *Strong Europe* is er ook sprake van een grote bevolkingssomvang, maar is de concurrentie van de auto door de veronderstelde parkeerrestricties wat minder groot. In dit toekomstscenario zou daardoor per saldo in 2040 de grootste vraag naar openbaar vervoer ontstaan (zowel trein als overig openbaar vervoer).

Tabel 2.2
Ontwikkeling mobiliteit per vervoerwijze in reizigerskilometers bij trendmatige voortzetting mobiliteitsbeleid 2002, index 2000 = 100.
Bron: Welvaart en Leefomgeving, CPB, MNP en CPB 2006.

	Auto bestuurder	Auto passagier	Trein	Overig ov	(Brom)fiets en lopen	Totaal
Global Economy 2040	168	116	109	90	107	139
Strong Europe 2040	147	117	117	101	108	130
Transatlantic Market 2040	141	102	105	89	95	120
Regional Communities 2040	114	98	104	94	92	105

⁸ Savelberg e.a. (2007) komen overigens met een wat hogere prognose dan de WLO-studie voor het treingebruik, gelet op de impact van de grotere deelname aan hoger onderwijs in de afgelopen jaren dan voorzien (via de studenten-ov-kaart). In deze rapportage presenteren we uitsluitend het beeld dat in de WLO-studie geschetst wordt op basis van de daarin geraamde omgevingsontwikkelingen; binnen het bestek van deze meta-analyse voert het te ver om op verantwoorde wijze te bezien of daarop ook eventuele bijstellingen voor het regionale ov noodzakelijk zijn.

Voor de trein laten alle scenario's enige groei zien. Voor wat betreft het 'overige openbaar vervoer' is de prognose dat in 2040 het aantal reizigerskilometers zal liggen op het niveau van 2000 (in één van de vier scenario's) of zal afnemen (in drie van de vier scenario's), tot maximaal circa 10 procent. Dit ondanks een toenemende bevolking en welvaart (in een per scenario verschillende mate).

In de WLO-studie worden verschillende verklaringen voor deze trends gegeven. De WLO-studie beschrijft dat het aantal mensen dat is aangewezen op het openbaar vervoer, zoals scholieren en studenten, niet verder toeneemt. Ouderen die nu nog vaak van het openbaar vervoer gebruik maken, zullen in de toekomst vaker de auto nemen. Bovendien veronderstellen de WLO-scenario's geen versnelling van het ov-systeem. Door dat uitgangspunt verslechtert de concurrentiepositie ten opzichte van de auto.

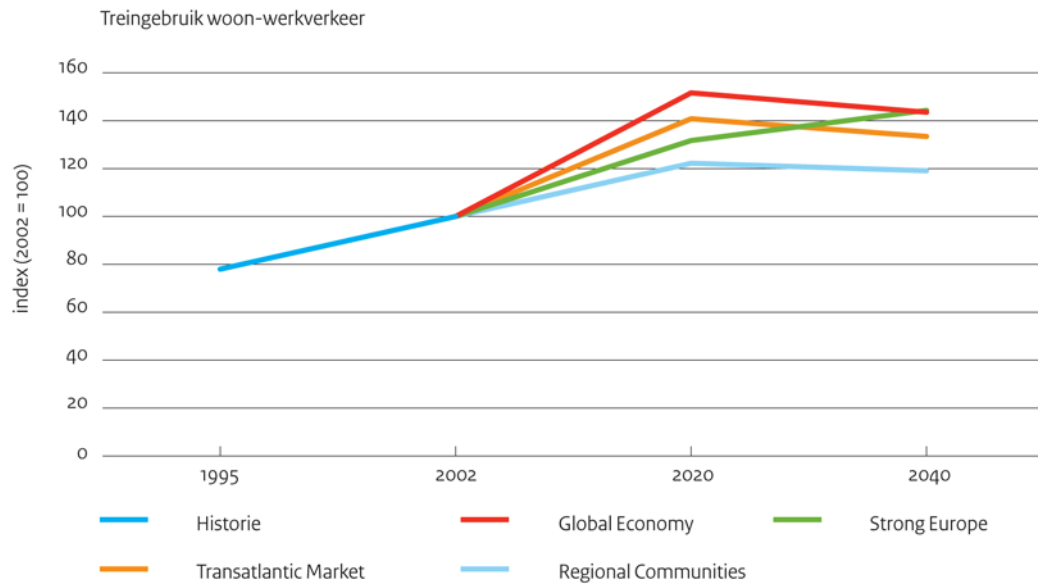
Voor alle reismotieven raamt de WLO-studie in alle scenario's een toename van de gemiddelde reisafstand, het sterkst voor het woon-werkverkeer (CPB, MNP en RPB 2006-2). Door een toenemend gebruik van snellere vervoerwijzen (auto en trein) zal men binnen een zelfde tijdsperiode verder kunnen reizen. Stijgende inkomens leiden tot meer autobezit en autogebruik, maar zijn ook een drijvende kracht voor toenemende afstanden per verplaatsing in het woon-werkverkeer per openbaar vervoer. Dat resulteert in enige verschuiving van 'overig openbaar vervoer' naar treinverkeer. Aangezien het treinverkeer meer groeit dan het overig openbaar vervoer, zal een toenemend deel van de bus, tram en metroritten gemaakt worden als voor- of natransport van een treinreis.

Groei openbaar vervoer voor werk, in de grootste steden en in de spits
Het ov-gebruik zoals voorzien in de WLO-ontwikkeling lijkt in gebruiksvolumes op landelijk niveau weliswaar min of meer stabiel, maar de samenstelling van het gebruik zal aanzienlijk veranderen. De WLO-studie geeft geen aparte beelden per motief of regio voor het regionaal openbaar vervoer c.q. het stads- en streekvervoer. We schetsen hier het beeld daarom aan de hand van het treingebruik. De prognoses laten zien dat het treingebruik zich steeds verder zal toespitsen op woon-werkverkeer en zakelijke motieven. Dat resulteert in groei in de spits, vooral naar de grote steden in de Randstad. De verwachte groei van het woon-werkverkeer per trein loopt tussen scenario's uiteen van circa 20 procent tot bijna 60 procent groei in 2020 ten opzichte van 2001 (figuur 2.6). Na 2020 nemen de verschillen tussen de scenario's niet verder toe; in drie van de vier scenario's loopt de groei terug. Dit door een samenstel van factoren, waarbij de bevolkingsomvang en een groter aandeel van ouderen een belangrijke rol spelen. In het *Strong Europe* scenario groeit het woon-werkverkeer per trein nog wel verder vanwege de veronderstelde verder toenemende parkeerrestricties op de werklocaties.

In de daluren en de periferie wordt een daling voorzien. Omdat het autogebruik onder ouderen zal toenemen, heeft de vergrijzing hierop geen invloed.

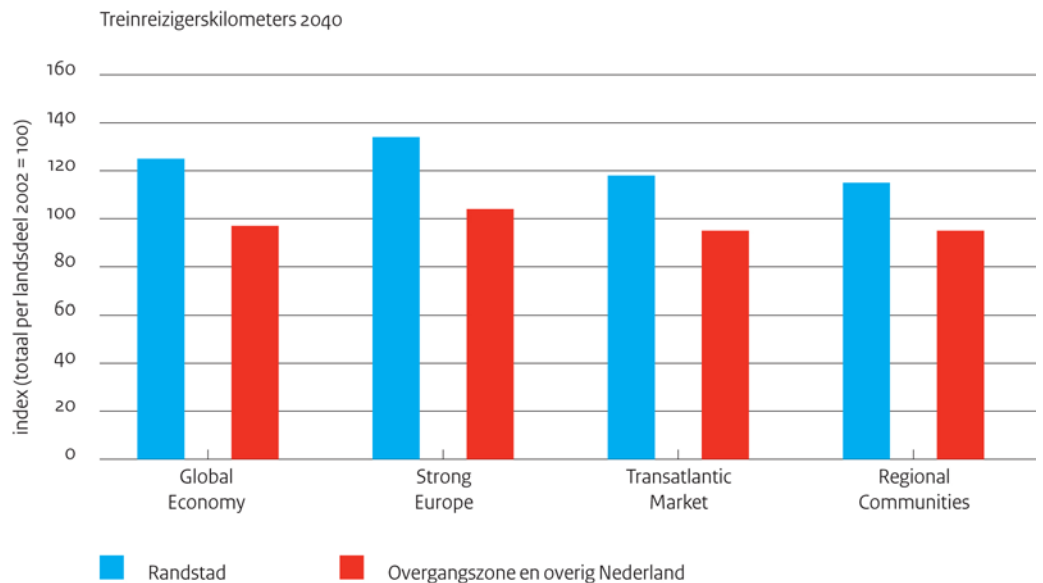
Figuur 2.6

Prognose treingebruik woon-werkverkeer voor scenario's met verschillende omgevingsontwikkelingen, uitgaande van continuering mobiliteitsbeleid.
Bron: CPB, MNP en PBL, 2006.



Figuur 2.7

Ruimtelijke verdeling van het vewachte treingebruik in scenario's met verschillende omgevingsontwikkelingen, uitgaande van continuering mobiliteitsbeleid.
Bron: CPB, MNP en PBL, 2006.



Trendanalyse geeft geen aanleiding bijstelling WLO-beeld

In een andere KiM-publicatie (Harms e.a. 2010) zijn de bevolkingstrends in kaart gebracht die van grote invloed zullen zijn op het toekomstige mobiliteitsgedrag. Het gaat om de volgende vijf trends:

- vergrijzing;
- verkleuring;
- individualisering;
- intensivering;
- bevolkingsgroei in stad, krimp op platteland.

Met deze trends is ook rekening gehouden in de WLO-scenario's. We verkennen hier per trend de impact daarvan op het regionale openbaar vervoer.

Vergrijzing

Vergrijzing zal niet tot meer ov-gebruik leiden. Ouderen van nu en in de toekomst gebruiken de auto veel vaker dan de ouderen van vroeger, ze zijn ermee opgegroeid. Ouderen reizen nu al een kleiner deel van hun kilometers met het openbaar vervoer dan anderen (Bakker & Zwaneveld, 2009). Het comfort, de flexibiliteit en de sociale veiligheid van de auto zijn voor ouderen extra belangrijk. Wel is een toenemende vraag naar vervoer op maat van (oudere) ouderen die slecht ter been zijn te verwachten, voor zover individuele hulpmiddelen (brommobiel, elektrische fiets etc.) geen uitkomst bieden. Voor een meer gedetailleerde behandeling van deze trend, zie Jorritsma & Olde Kalter (2008).

Verkleuring

Allochtonen zijn meer op openbaar vervoer georiënteerd dan op fietsen, maar zij hechten ook meer status aan autobezit. De verwachting is dat naarmate hun inkomens toenemen, zij de binnensteden uit zullen trekken naar een omgeving met een geringere woningdichtheid. In het algemeen is daar de haltedichtheid lager en zijn ook de ov-frequenties lager, waardoor ov-gebruik voor hen minder vanzelfsprekend zal worden.

Individualisering en intensivering

Een vol geplande dag is makkelijker te realiseren met de auto dan met het gebruik van openbaar vervoer. Individualisering zal in een minder stedelijke omgeving al snel tot meer solo-autogebruik leiden. In een hoogstedelijke omgeving kan het ook tot méér ov-gebruik leiden: eenpersoonshuishoudens maken bijvoorbeeld in het algemeen meer gebruik van het openbaar vervoer dan gezinnen.

De trend naar intensivering zal met name impact hebben op sociaalrecreatieve verplaatsingen, waar er weinig problemen zijn voor autogebruikers. Intensivering kan in hoogstedelijke gebieden ook een kans zijn voor het openbaar vervoer: de stad kan in de spits moeilijk nog meer auto's opnemen (congestie, parkeerdruk).

Groei in de stad, krimp op het platteland

De verwachte trek van mensen naar de steden kan een kans zijn voor het openbaar vervoer, want het openbaar vervoer heeft in de stad meer te bieden dan op het platteland. Het netwerk is daar fijnmaziger en kent hogere frequenties. Maar dit geldt alleen voor het openbaar vervoer in de steden en van/naar de steden.

Op het platteland kan de ontvolking leiden tot de concentratie van voorzieningen als ziekenhuizen en scholen, waardoor er een toenemend belang kan ontstaan voor een minimumvoorzieningenniveau van het openbaar vervoer. De concentratie resulteert voor de bezoekers namelijk in grotere afstanden die vaker niet meer te fietsen zijn. Het aantal gebruikers voor zo'n minimumvoorzieningenniveau loopt echter terug en door dit afnemende draagvlak zal de vraag naar dienstverlening op maat, in plaats van de standaard lijndiensten, toenemen.

Voor een meer gedetailleerde behandeling van deze trend, zie Harms e.a. (2010).

Hoe groeit het regionaal ov?

3 Drijfveren op individueel niveau: de perceptie van reistijd en gemak is belangrijk

In het vorige hoofdstuk zagen we dat met de op dit moment uit de vervoerpraktijk beschikbare gegevens geen harde conclusies mogelijk zijn over de precieze succesfactoren voor regionale openbaar vervoerprojecten. Uit het beschikbare empirische materiaal is niet te destilleren wat de drijfveren zijn voor plaatselijke vervoergroei. De verschillende oorzaken zijn daarvoor onvoldoende van elkaar te isoleren. Toch valt er op basis van de gedragstheorie en meer algemeen onderzoek wel meer te zeggen over de succesfactoren voor groei in het regionaal openbaar vervoer. Dit hoofdstuk wil hierin voorzien.

3.1 Het individu reageert op beelden

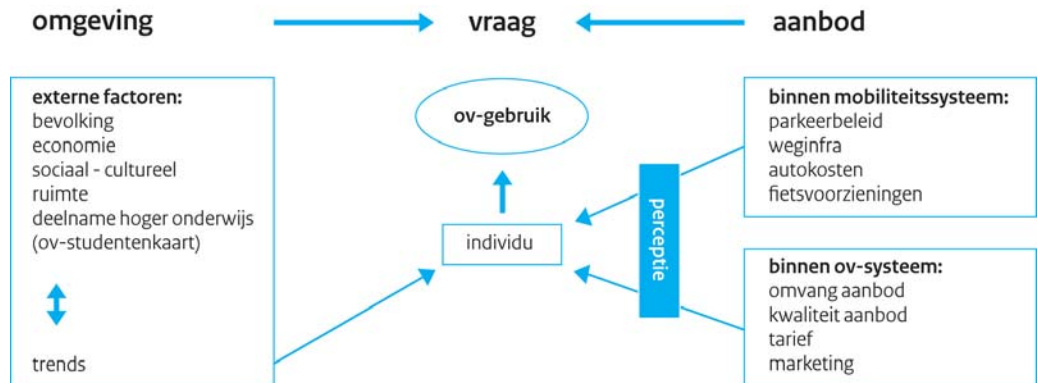
Om de samenhang tussen factoren die het gebruik beïnvloeden en het uiteindelijke gebruik van regionaal openbaar vervoer beter te begrijpen, is het nuttig om verder stil te staan bij de werking van het verplaatsingsgedrag op individueel niveau. Het lijkt duidelijk dat mensen het regionaal openbaar vervoer alleen blijven gebruiken (of vaker gaan gebruiken) als ze daar wat mee opschieten. Maar een dergelijk rationeel handelen veronderstelt nogal wat. De reiziger moet dan bereid en in staat zijn om iedere keer (of op zijn minst af en toe) af te wegen of het openbaar vervoer voor hem een goede keuze is. De reiziger moet zich de informatie verwerven die daarvoor nodig is en die informatie moet dus ook beschikbaar en te vinden zijn. En omdat dit in de praktijk nogal veel van de reiziger vraagt, heeft deze strategieën ontwikkeld om daarmee om te gaan. Beeldvorming op basis van onvolledige informatie en gewoontegedrag spelen hierbij een belangrijke rol.

Beeld en prestaties kunnen verschillen

Vanwege voornoemde gedragsstrategieën bij de reiziger, doen de feitelijke veranderingen in de prestaties van het regionaal openbaar vervoer er niet toe, als deze niet ook een effect sorteren op de beeldvorming. Bij de diverse factoren die het ov-gebruik beïnvloeden is beeldvorming daarom medebepalend voor de mate waarin zij effect hebben. Beeldvorming moet dus ook worden ingebed in het eerder in figuur 2.1 opgevoerde schema (zie figuur 3.1). Bijvoorbeeld, voor reizigers die ook al een auto hebben is het gebruik van openbaar vervoer duur in vergelijking met auto-gebruik. Dit omdat zij de vaste kosten van de auto verder buiten beschouwing laten. En feitelijke verbeteringen in het ov-netwerk worden vaak alleen door ov-gebruikers waargenomen, en niet door mensen die uit gewoonte altijd de auto nemen. Zij zullen met informatie over nieuw of beter openbaar vervoer ook weinig doen, zolang er geen aanleiding is om hun gewoontegedrag aan te passen.

Figuur 3.1

Beeldvorming is mede bepalend voor het effect dat de factoren hebben die het regionaal ov-gebruik beïnvloeden. Perceptie krijgt daarom een plaats in het schema van figuur 2.1.



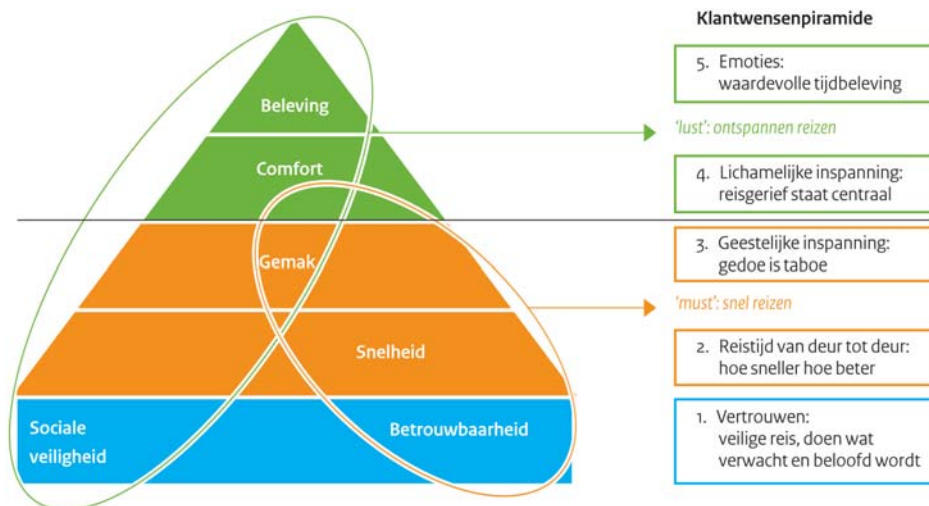
3.2 Sommige productkenmerken zijn randvoorwaarden, op andere kun je reizigers winnen

Snelheid en gemak belangrijke concurrentiefactoren

Volgens onderzoek van Van Hagen (2003, 2004) bestaat er een zekere hiërarchische gelaagdheid in het belang dat reizigers aan de diverse kwaliteitsaspecten hechten. *Betrouwbaarheid* en *veiligheid* zijn voor de reiziger randvoorwaarden die gewoon op orde moeten zijn, wil hij gebruik gaan overwegen. *Snelheid* en *gemak* zijn voor de reiziger de belangrijkste productkenmerken, die hij meeneemt in zijn overwegingen en dus voldoende concurrerend moeten zijn met alternatieven. Als de gewekte verwachtingen op het gebied van gemak of snelheid niet worden waargemaakt, wordt dat ervaren als een *dissatisfier*. Zoals beschreven in paragraaf 3.1 gaat het hierbij níet om de reële prestaties gemeten in tijd of geld, maar om de tijdsduur en kosten zoals de reiziger die ervaart. Verder wijst Van Hagen op de verschillen in beleving naar verplaatsingsmotieven, zie figuur 3.2. Bij de meer noodzakelijke vormen van mobiliteit is vooral gemak, snelheid en betrouwbaarheid van belang (de oranje cirkel met 'mustvervoer', bijvoorbeeld van en naar het werk), terwijl bij 'lustvervoer' meer waarde wordt gehecht aan zaken zoals comfort en beleving (de groene cirkel, bijvoorbeeld vrijetijdstripjes).

Figuur 3.2

De klantwensenpiramide. Betrouwbaarheid en veiligheid zijn basale randvoorwaarden. Snelheid en gemak zijn de belangrijkste productkenmerken, die de reiziger meeneemt in de overweging. Beleving en comfort zijn extra's die wat kunnen toevoegen. Bron: Van Hagen (2003), Van Hagen en Peek (2004).



Emotie en comfort zijn niet alleen extra stimulans, maar beïnvloeden ook de gepercipieerde reistijd

Ook *emotie* en *comfort* spelen een rol. Dit zijn *satisfiers*: leuke extra's die het reizen extra plezierig kunnen maken. Ze vergroten de individuele waarde van het openbaar vervoer. Hun afwezigheid is geen directe reden om het openbaar vervoer niet te gebruiken, maar hun aanwezigheid kan een stimulans zijn om dat wel te doen. Een belangrijke aanvulling door Van Hagen en Peek (2004) is dat emotie en comfort ook de door de reiziger gepercipieerde reistijd en value-for-money beïnvloeden. Het veraangenamen van de reis bekort in de beleving van de reiziger de duur van de reis. In die zin hebben emotie en comfort ook impact op de kwaliteitsaspecten 'lager' in de piramide.

Een uitdaging bij het veraangenamen van de reis is wel, dat verschillende reizigers verschillende eisen stellen. Zo zal een reiziger die graag wil studeren in de trein, de reis als korter dan werkelijk ervaren indien hij zich inderdaad goed op zijn werk kan concentreren. Tegelijkertijd zullen kinderen die zich in een stiltecoupé vervelen en daar voortdurend stil moeten zijn, de reis als veel langer ervaren.

Ook onder in de basis van de klantwensenpiramide, bij veiligheid en betrouwbaarheid, speelt emotie een voorname rol. Statistisch gezien is er met de veiligheid voor ov-reizigers weinig mis. Maar een nachtelijk verlaten perron met graffiti en een groep jongeren, gecombineerd met een dosis publiciteit over sociale onveiligheid in het openbaar vervoer, zal menige reiziger een heel andere indruk geven. Evenzo zullen van een verbetering in de statistisch geregistreerde vertragingen reizigers niet direct gelukkiger worden. Informatie over vertragingen zijn voor de reiziger vooral van waarde als hij daarmee het gevoel krijgt controle te hebben over zijn reis en zijn agenda. Bij de auto, op de fiets en lopend heeft hij dat wel. Bij het openbaar vervoer zou hij dat meer kunnen hebben als er op gemakkelijke wijze real-time reisinformatie beschikbaar is, bijvoorbeeld via mobiele telefoons of draagbare computers.

Wat is gebruiksgemak?

Het besef neemt toe dat gebruiksgemak of 'geen gedoe' een van de sleutelfactoren is om keuzereizigers meer in het openbaar vervoer te krijgen. Het bevorderen van meer gemak is bijvoorbeeld een van de expliciete aanbevelingen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat (2009) om tegemoet te komen aan de wens tot zelfsturing van de individualiserende burger. Maar wat zijn dan de goede indicatoren voor gemak en gedoe en in welke maat kun je dat meten? Anders dan via het subjectief bevragen van de reiziger lukt dat niet. Een voorbeeld spreekt echter voor zich. Er wordt volop gecommuniceerd over het gemak van P+R, dat de voordelen van de auto koppelt aan die van de trein. Gecommuniceerd wordt dat mensen met een treinabonnement of voordeelurenkaart daarop korting kunnen krijgen⁹. Bij het P+R-terrein aangekomen, moet je echter eerst gewoon betalen voor de slagboom open gaat. Vervolgens moet je naar de balie toe (waar je anders niet zou hoeven zijn), daar in de rij gaan staan om vervolgens een uitrijdticket met korting te ontvangen. Sinds de komst van de kaartautomaten is het aantal loketten beperkt, en vinden daar vooral de ingewikkelde en meer tijdrovende transacties plaats. 's Avonds en in de weekeinden zijn veel loketten gesloten. Op een station als Gorinchem is wél een

⁹ zie bijvoorbeeld: <http://www.ns.nl/cs/Satellite/reizigers/regelen-en-kopen/voordelen-abonnementhouders#q-park-pr-terreinen-id>

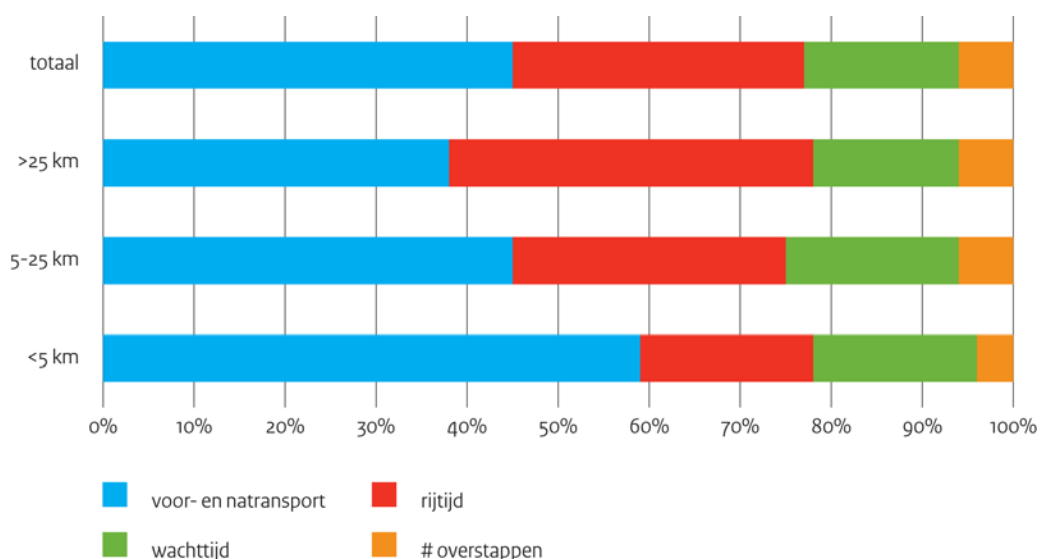
mooi P+R-terrein, maar géén NS-servicebalie. Het oude NS-loket in Gorinchem is inmiddels een Arriva-balie geworden. Omdat je dat als reiziger niet direct in de gaten hebt, ga je er eerst gewoon in de rij staan, voordat blijkt dat men je er geen uitrijdticket voor de P+R kan verkopen. Waarom kan de kaartautomaat bij de slagboom eigenlijk geen abonnement herkennen en direct de juiste prijs berekenen?

Belangrijke rol voor- en natransport in totale reistijd

De reiziger waardeert reistijd in het voor- en natransport en de wachttijd slechter dan de tijd in een rijdende trein. Een minuut lopen naar een halte of wachten bij een halte, lijkt langer te duren dan een minuut in de comfortabeler treincoupé waarin de reiziger zijn reistijd vaak ook nog wat nuttig kan maken. Voor het gevoel van de reiziger gaat meer dan de helft van de reistijd van ov-reizen op aan voor- en natransport, wachten of overstappen. Hoe korter de afstand, hoe groter dat aandeel is. Met ingrepen die weliswaar de reistijd van het voertuig versnellen, maar voor de reiziger resulteren in meer overstappen of meer voor- en natransport (bijvoorbeeld door het knippen van lijnen of het opheffen van haltes) moet daarom omzichtig worden omgegaan. Goede verkeers- en vervoermodellen met de juiste waarderingen voor de verschillende reistijdcomponenten, kunnen in beeld brengen of het per saldo echt een verbetering is.

Het belang van het voor- en natransport en de wachttijd, is tegelijkertijd ook een kans: bij ongeveer een derde van de treinreizen worden bus, tram en/of metro gebruikt als voor- en natransport. Een verbetering van het stads- en streekvervoer of regionaal spoor kan voor reizigers substantieel bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de gehele ov-reis (dus ook impact hebben op treinreizen). En ook andersom biedt toenemend treingebruik kansen voor groei in het regionaal openbaar vervoer. De opgave is dan wel om de voor- en natransportstromen te bereiken die er in volume toe doen. Loopafstanden en stallingsgemak voor fietsen zullen bij de meerderheid van de reizen een rol spelen en zijn daarom medebepalend voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer.

Figuur 3.3
Tijdsbeslag van reiscomponenten van ov-reizen in de Randstad.
Bron: modelanalyse met SMART, Hilbers e.a. 2009 (PBL).

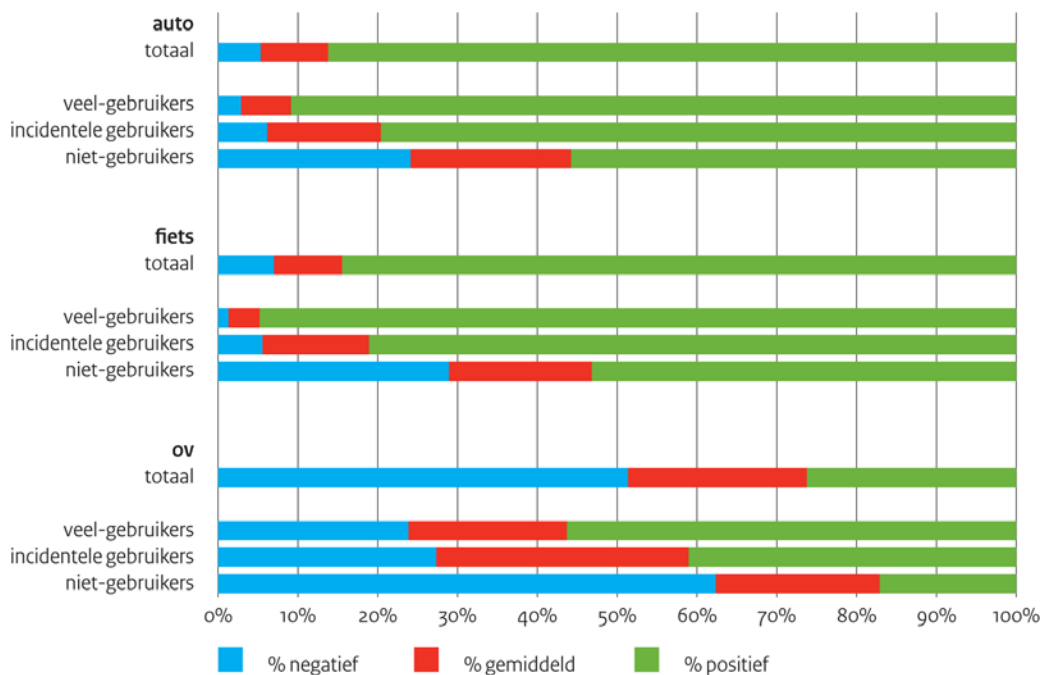


3.3 Beelden verschillend per gebruikersgroep

Gebruikers positiever dan niet-gebruikers

Harms e.a. (2007) hebben de beleving en beeldvorming van mobiliteit onderzocht. Het oordeel over het openbaar vervoer verschilt naar de mate van het gebruik daarvan. Niet-gebruikers zijn veruit het negatiefst over het openbaar vervoer (figuur 3.4). Zij blijken het openbaar vervoer vooral te associëren met vertraging en tijdverlies.

Figuur 3.4
Oordelen over auto, fiets en OV naar mate van gebruik.
Bron: Harms e.a. 2007.



Incidentele gebruikers hebben ongeveer hetzelfde beeld over het openbaar vervoer als veelgebruikers. Bij gebruikers van het openbaar vervoer is gevraagd naar aspecten waar ze meer of minder over te spreken zijn. Het positiefst zijn zij over de veiligheid en klantvriendelijkheid van het personeel. Het negatiefst over de ritprijs en de stiptheid.

Specifiek voor openbaar vervoer ten opzichte van een auto of fiets is dat het openbaar vervoer geen bezitswaarde heeft. Hooguit heeft men een vastrechtkaart. Er is dus minder aanleiding dan bij de auto om het bezit ervan 'goed te praten'.

Daarnaast zijn ook geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en auto- en rijbewijsbezit van invloed

Naast (incidentele of frequente) gebruikers zijn ook vrouwen, ouderen, mensen zonder rijbewijs of auto en hoger opgeleiden positiever over het openbaar vervoer. Bakker & Zwaneveld (2009) brachten in beeld dat met name volwassen niet-rijbewijsbezitters een groot van hun mobiliteit met het openbaar vervoer realiseren, veel meer dan andere doelgroepen.

De reden dat automobilisten negatiever zijn over het openbaar vervoer is dat ze veeleisender zijn ten aanzien van het openbaar vervoer. Ze verlangen meer van het openbaar vervoer dan bestaande ov-gebruikers, omdat ze een goed alternatief hebben.

De keuzereiziger

Bijna de helft van de bevolking heeft al een rijbewijs en een auto. De ov-kosten worden dan uitsluitend nog vergeleken met de marginale gebruikskosten van de auto. Het openbaar vervoer is dan in de optiek van de reiziger niet goedkoper of zelfs duurder dan de auto, zeker bij incidenteel ov-gebruik. Voor reizigers op weg naar het werk of met een zakelijke bestemming (veelal keuzereizigers) is snelheid meestal belangrijker dan de kosten.

Niet voor iedere automobilist is het openbaar vervoer een reële keuze

Hoewel er dus een grote groep mensen is die voor hun reizen in principe kunnen kiezen tussen auto en openbaar vervoer, blijkt het openbaar vervoer lang niet voor alle automobilisten een acceptabel alternatief.

TNSNipo (2006) heeft onderzoek gedaan onder autoforensen. Daarbij was de vraag wanneer zij gaan overwegen het openbaar vervoer (vaker) te gebruiken. Zonder file blijkt er geen aanleiding om over te stappen, behalve bij parkeerproblemen. Maar ook van de filerijders overweegt slechts een klein deel het gebruik van openbaar vervoer. Filerijders zullen eerder kiezen voor een andere route of eerder vertrekken.

Uit de respons is op te maken dat in de ogen van veel automobilisten openbaar vervoer toch vooral de trein is. Afwezigheid van een station ('goed OV') bij woning of werk is namelijk een zeer vaak genoemde reden om niet te switchen. Aansluitend voor/natransport met fiets, bus, tram, metro of auto is in zijn beeld blijkbaar geen optie.

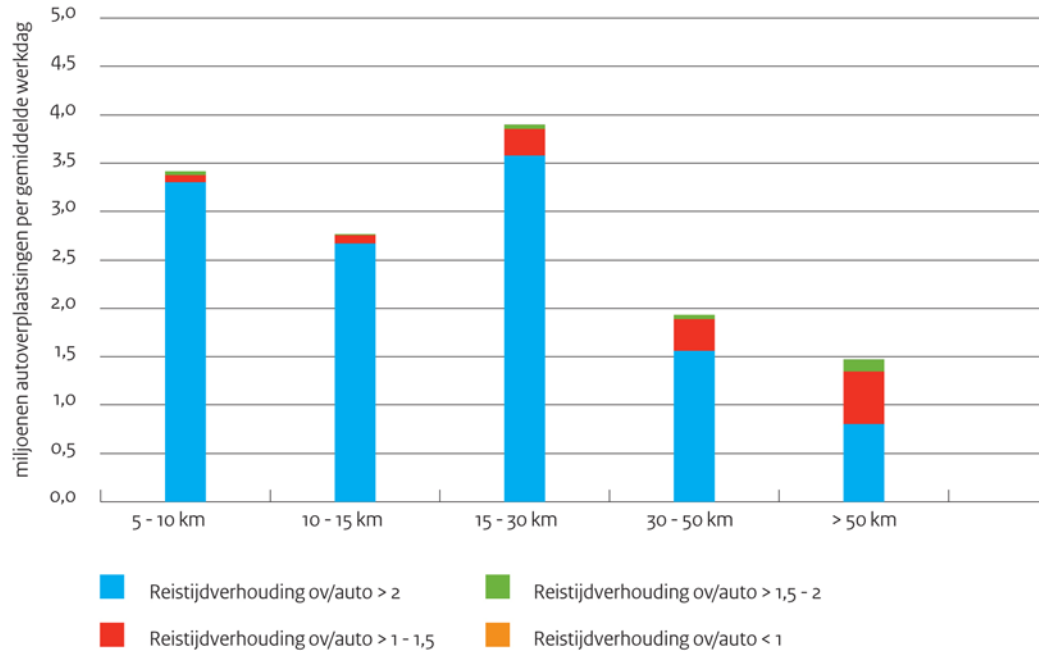
Aantrekkelijkheid openbaar vervoer verschilt per woon-werksituatie

De prestaties van het openbaar vervoer zullen in het algemeen verschillen per woon- en werksituatie. Vooral in de vier grote steden is er sprake van hoogfrequent, fijnmazig vervoer, terwijl er op het platteland meestal sprake is van veel lagere frequenties en een wijdmazig haltenet.

Het is belangrijk te beseffen dat de gebruikswaarde van het openbaar vervoer zelfs sterk verschillend is per individueel vertrek- en aankomstadres. Als deze adressen beide liggen dichtbij een station of een halte met hoogfrequent openbaar vervoer, is de keuze voor een reiziger heel anders dan dat één of beide adressen verder van het openbaar vervoer weg liggen, en er veel voor- en natransport nodig is. Met name aan de niet-woningzijde van een verplaatsing is de bereidheid om ver van/naar het station te reizen geringer. Figuur 3.5 laat zien voor welk deel van de autoverplaatsingen het openbaar vervoer een alternatief biedt qua reistijd. Een verandering van de reistijdverhouding openbaar vervoer/auto heeft met name impact op de keuze van vervoerwijze als de reistijdverhouding ligt tussen de 1 en 1,5 (Kropman en Katteler, 1993). Voor minder dan 10 procent van de autoverplaatsingen is dit het geval (zie figuur 3.5). Op de langere afstanden is dit beeld gunstiger dan op de korte. Voor verplaatsingen die zich nu in de klassen 1-2 bevinden, kan het mogelijk zijn de reistijd terug te brengen tot een concurrerend niveau. Een verbetering van reistijdverhouding openbaar vervoer/auto van bijvoorbeeld 2,5 naar 2 zal nauwelijks impact op de vervoerwijzekeuze hebben, omdat het openbaar vervoer dan nog steeds geen acceptabel alternatief is qua reistijd.

Figuur 3.5

Aantal autoverplaatsingen in klassen met verschillende reistijdverhouding ov/auto (drukste spits). Miljoenen autoverplaatsingen per gemiddelde werkdag. De reistijdklasse ≤ 1 is te klein om zichtbaar te zijn.
Bron: LMS2005, bewerking 4CAST/KiM.



Automobilisten overschatten vaak de ov-reistijd

Wanneer automobilisten gevraagd wordt een inschatting te maken van de reisduur als ze voor hun autotrip het openbaar vervoer zouden gebruiken, is die vaak langer dan werkelijk (Exel en Rietveld, 2008). Als zij, bijvoorbeeld gedwongen door wegafsluitingen, tijdelijk gebruik maken van het openbaar vervoer, blijkt de duur van hun ov-reis soms mee te vallen ten opzichte van hun eerdere inschatting. Dit onderstreept dat men de reisduur met het openbaar vervoer vaak als langer beleeft dan de werkelijke reistijd is. Dat komt door het ongemak van voor- en natransport en wachten. Na het opheffen van wegafsluitingen is er dan ook vaak weer terugkeergedrag naar de auto.

Toch ligt hier nog een kans voor het openbaar vervoer. Door reistijden op maat te communiceren en mensen een tijdje met het openbaar vervoer te laten kennis maken, kan er een reëler beeld van reistijden ontstaan. Dagelijkse ov-reizigers hebben een 'reëler' beeld van de duur van ov-reizen dan niet- of incidentele reizigers. En door meer aandacht te geven aan voor- en natransport en overstappen kan een belangrijke productverbetering worden gerealiseerd.

De 'gedwongen' ROV-reiziger

Voor 36 procent van de bevolking is vergelijking met de auto niet relevant: ze zijn nog geen achttien of hebben geen rijbewijs. Deze groep maakt voor een belangrijk deel van hun verplaatsingen al gebruik van het openbaar vervoer. Volwassenen zonder rijbewijs maken 35 procent van hun kilometers met het openbaar vervoer, terwijl mensen met rijbewijs maar voor 9 procent van hun kilometers het openbaar vervoer gebruiken (Bakker & Zwaneveld, 2009).

Bij de groep 'gedwongen' reizigers scoren comfort en snelheid van het openbaar vervoer beter dan de fiets, maar verder is de waardering voor de fiets voor alle andere kwaliteitsaspecten (kosten, onafhankelijkheid, flexibiliteit, op tijd komen, op je zelf zijn en plezier) beter dan het openbaar vervoer. Vooral waar fietsen en lopen

een goed alternatief zijn (kortere afstanden), zijn deze reizigers snelheidsgevoelig. De reiziger die 'gedwongen' gebruik maakt van regionaal openbaar vervoer is prijsgevoeliger voor sociaalrecreatieve motieven dan voor werk- of opleidingsgerelateerde motieven. Deze reizigers kunnen immers bij prijsverhogingen niet uitwijken naar de auto en het alternatief 'niet reizen' zal bij sociaalrecreatieve motieven eerder een optie zijn dan voor reizen naar werk of opleiding.

3.4

Kansen voor groei

Op basis van empirie is het nog niet altijd even duidelijk wat de exacte bijdrage van factoren aan plaatselijke vervoergroei is. Toch is het op basis van de toekomstverkenningen uit paragraaf 2.5 en de gedragstheoretische benadering in dit hoofdstuk 3 wel mogelijk een beeld te vormen van de richting waarin naar toekomstige vervoergroei in het regionale openbaar vervoer gezocht kan worden. Per zoekrichting is aangeduid op welke paragraaf deze aanhaakt.

Inspelen op groei van ov-gebruik voor werk in de spits en grote steden

- Inspelen op de trek naar de grootste agglomeraties (paragraaf 2.5).
- Faciliteren van het werkverkeer in de spits en in de grote steden (paragraaf 2.5).

Inspelen op bevolkingstrends

- De individualiserende reiziger, die alles zelf in de hand wil hebben, meer gevoel van controle bieden (paragraaf 2.5) met actuele reisinformatie, informatie bij verstoringen en een ov-toptom.
- Meer aandacht geven aan gebruiksgemak (paragraaf 3.2). Reizigers willen bijvoorbeeld graag voor een duurzame oplossing kiezen als dat in de praktijk maar even gemakkelijk is als het niet-duurzame alternatief (zie bijvoorbeeld Nationale Denktank, 2009).

Inspelen op klanten die je al hebt

- Zorgen dat het openbaar vervoer voldoende snelheid behoudt ten opzichte van lopen/fietsen (paragraaf 3.2).
- Meer aandacht geven aan reizigersgroepen die het openbaar vervoer al incidenteel gebruiken dan aan automobilisten die nooit met het openbaar vervoer reizen (paragraaf 3.3).

Het realiseren van een productverbetering voor klanten die je nog niet hebt

- Versnelling realiseren ten opzichte van de auto, daar waar de verhouding nog net niet goed is: daar waar de reistijdverhouding ov/auto al 2 of minder is, deze verder terugbrengen tot (ruim) onder de 1,5. Daar waar het regionaal openbaar vervoer veel langzamer is (reistijdverhouding ov/auto > 2), helpt een beetje versnelling niets (paragraaf 3.3).
- Meer aandacht besteden aan voor- en natransport en overstappen. De tijd gemoeid met voor- en natransport en overstappen is goed voor een substantieel deel van de totale gepercipieerde reistijd (paragraaf 3.2).
- Zorgen voor goede en veilige fietsenstallingen bij regionaal openbaar vervoer, wat de gepercipieerde duur van het voor- en natransport zal bekorten. Maar regionaal openbaar vervoer + fietsen is ook in klokminuten vaak sneller dan regionaal openbaar vervoer + lopen (paragraaf 3.2).

Sleutelen aan de beeldvorming

- De door de automobilist ervaren reistijd van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto verbeteren (paragraaf 3.2 en 3.3). Dat kan met 'zuur' of met 'zoet'. Gezoek naar een parkeerplek en gedoe rond het betalen van een parkeermeter lijken de beleving van de automobilist sterker te beïnvloeden dan zijn reële extra reistijd en reiskosten. Real-time reisinformatie en een verbeterd comfort op haltes en in voertuigen beperken de duur van de in het openbaar vervoer gepercipieerde reistijd.
- De door de automobilist ervaren gebruikskosten van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto verbeteren door de variabele kosten aan te passen. De automobilist neemt in zijn keuze de vaste kosten immers niet mee (paragraaf 3.1). Ook dat kan met 'zuur' (parkeerkosten), of met 'zoet': een verschuiving van vaste naar variabele autokosten (accijnsverhoging, Anders Betalen voor Mobiliteit) of lagere out-of-pocketkosten voor het openbaar vervoer (zie bijvoorbeeld de Umwelt-abonnementen in Freiburg en Basel).
- Verbeteringen in het openbaar vervoer communiceren naar niet-gebruikers waar dat relevant voor is ('geïndividualiseerde marketing'). Het openbaar vervoer als één geheel presenteren, met een aanbod om er een aantal keren mee kennis te maken. Hiermee kan gewoontegedrag wellicht worden doorbroken (paragraaf 3.1).
- Het openbaar vervoer op keuzemomenten (nieuwe woon- of werkplek) communiceren. De reiziger aanbieden om er een aantal keren mee kennis te maken. Zo gebruikt men de momenten dat de reiziger nog geen gewoontegedrag ontwikkeld heeft (paragraaf 3.1).
- Een deel het aanbod (het HOV) communiceren naar keuzereizigers. Een simpel plaatje met enkele hoofdfrequente lijnen is gemakkelijker te bevatten en zal langer in het geheugen blijven hangen dan een compleet busboekje, wat de marketing vereenvoudigt. Een gedetailleerde plattegrond met een breiwerk van lijnen en een vuistdikke dienstregeling zullen de weinig ervaren ov-reiziger zelfs afschrikken en bevestigen in zijn oordeel dat het openbaar vervoer maar gedoe is (paragraaf 3.2).

Het introduceren van de juiste stimulansen voor de aanbieders

- Een belangrijke notie tot slot is dat de overheid, die openbaar vervoer aanbesteedt, een zoektocht naar groei niet zelf hoeft te doen, of in ieder geval niet in zijn eentje. De vervoerder belonen voor innovatie en reizigersgroei zal ervoor zorgen dat deze mee zoekt naar groei.

Hoe groeit het regionaal ov?

Summary

Wherein lay the opportunities for regional public transportation to retain passengers and attract new ones? In order to answer this question, which was posed by the Dutch Ministry of Transport, Public Works and Water Management, the Netherlands Institute for Transport Policy Analysis (KiM) studied the areas in which, over the past years, regional public transportation use has and has not grown; the underlying factors; the market expectations for regional public transport; and the motives that determine whether people will use public transport.

Passenger kilometres remain constant nationally, increase regionally

From 2000 to 2008, the number of passenger kilometres travelled nationally has remained relatively constant for regional public transportation by bus, tram and metro. There are however major differences per region. For example, in Haaglanden and Zeeland, 15 percent more kilometres were travelled by bus, tram and metro in 2008 than in 2000, while in Noord-Holland and the Rotterdam metropolitan region 10 percent less kilometres were travelled.

In addition, various local projects reported substantial growth on individual lines during this period.

Many of the factors influencing the extent to which people use public transport are closely associated with particular places and lines, such as new neighbourhood construction projects, the relocations of schools or improved traffic circulation resulting from the building of a new bus lane. Figures pertaining to the development of passenger numbers per line are rarely published, as this is market-sensitive information. Consequently, it is impossible to determine which policy measures affect regional transport growth. It is also impossible to separate the effect of local factors and measures from general developments, such as increasing labour market participation or increased participation in higher education.

Less growth due to ticket price hikes and decreasing leisure time travel

Based on population growth figures, the increased number of people participating in higher education and the increased number of gainfully employed people, the passenger kilometres would be expected to rise by 8 percent from 2000 to 2008. Regional public transport use, however, remained unchanged. The most important reasons for this were increased ticket prices and the decreasing use of regional public transport in off-peak hours and for leisure time travel. Increases in passengers were particularly prevalent in home-to-work travel and transport to and from schools and universities.

Nationally, developments in bus, tram and metro services were not seemingly determining factors in the increase or decrease of public transportation use. The number of route-kilometres on offer rose by 9 percent. Based on this alone, some growth would be expected. The question then is if this extra supply also heightened demand. Customer satisfaction levels for city and regional transport passengers have remained the same for years; the average grade for all regions was around a 7 (out of 10). This has also not led to an increase or decrease in use.

Reasons for regional growth unclear

Many regions report regional passenger growth and attribute this to their own initiatives. However, the growth the regions reported differed from the data compiled in the so-called national WROOV research study, which provides statistics pertaining to the regional development of passenger kilometres and uses the same system to assess each region. If, according to WROOV 2000-2008 dataset, the number of passenger kilometres decreased or remained constant, that was often not perceived locally. The reasons for this are:

- Regions base their assessments on the success of a few lines that perhaps also draw passengers away from other lines.
- The period under consideration is relatively shorter and, compared to 2000-2008, has indeed experienced growth.
- The reliance on other sources, such as transport operator based statistics, which are compiled in alternate ways and usually show higher usage rates.

High level of service public transportation (HOV) has been introduced in a number of regions. This is a loosely defined form of public transport offering higher levels of service, e.g. higher service frequencies, dedicated lanes, vehicles with tram-like characteristics and a specific image with a brand name. On the level of individual bus or tram lines, the introduction of high level of service public transportation has largely been successful, in the sense that the predicted passenger volumes were achieved. What remains unclear, however, is whether introducing high level of service public transportation also leads to greater success for the entire public transportation system. Does it attract new passengers who did not previously travel on public transportation or mainly passengers who earlier already did use other forms of public transport?

Various factors are put forward to play a role in success on the line level: higher service frequencies, dedicated bus lanes, more comfortable vehicles, a better image, more marketing activities, and so forth. It cannot be determined which of these factors are decisive based on the available research data.

In order to ascertain where passengers have come from and which quality aspects are decisive, a passenger survey is needed on a number of lines that offer and do not offer high level of service public transportation.

Future regional public transport: work, rush hours and major cities

The future scenarios 'Welfare, Prosperity and Quality of the Living Environment' (WLO scenarios), compiled by the Netherlands' planning agencies, present pictures of what effects social-economic developments have on traffic and transport. Prior to the year 2040, and if policy remains unchanged, these scenarios do not indicate an increase in regional public transport use. Usage rates remain constant in one of the four scenarios, while in the other three scenarios it decreases (by a maximum of approximately 10%). The prognosis for trains is more favourable than for other public transportation modes.

Where the amount of total public transportation use falls slightly or remains constant, the composition of use, as expected, varies significantly: usage is concentrated on home-to-work travel. This leads to substantial shift towards travelling during rush hours and to the major metropolitan employment areas. As

such, the opportunities for regional public transportation growth are then especially prevalent in those areas.

Given the fact travelling by train has experienced more growth than other forms of public transportation, an increasingly larger portion of bus, tram and metro journeys consist of travel to and from train stations.

Accounting for traveller's perception and habitual behaviour

Based on available empirical data regarding travel behavioural patterns, no set conclusions can be drawn regarding the exact success factors of regional public transportation projects. More can however be concluded from general behavioural research.

Passengers make choices between the various transport modes based on the perception they have of a particular transport mode. Passengers however build such perceptions based on incomplete information.

Reliability and safety are preconditions that must be clearly established before passengers will consider using a particular mode of transport. Speed, convenience and price are product characteristics that public transportation can use to win passengers; however, the role that comfort and emotion also plays must not be undervalued. The more pleasant the journey, the shorter passengers perceive the journey time. Up to date and easily accessible travel information, for example via mobile phones or computers, allows passengers to feel they have more control over their journey.

Passengers who do not own cars are also sensitive to public transportation's speed and price. For shorter distances, public transportation's relative speed compared to walking or cycling is important. Passengers are also especially price-sensitive regarding leisure time travel, which people have the option of refraining from (unlike home-to-work travel).

In addition to perception, habitual behaviour also plays an important role in transport behaviour. In cases where the actual performance of the given quality factors is better than people perceive, communication and promotional activities can help to alter habitual behaviour patterns and attract more passengers. For example a reduced fee or free introduction offer may be considered. Indeed, actually knowing that a particular transportation service exists is a precondition to using it.

Public transportations usefulness differs greatly according to the circumstances for undertaking a journey: per time period, per departure or arrival address, and per reason for travelling. This fact complicates communication. Because of this it is good to focus on moments when passengers are really making choices and the passenger has not yet developed habitual behaviour patterns. For instance, focus on incidental trips or situations involving new home or workplaces. Any lasting image in the passenger's minds will only result if practical experience shows them that the communicated image is actually reflected in reality.

From the passenger's perception, more than half of public transportation journey times are spent on pre- and post-transportation and waiting times. A one minute walk to a stop or one minute wait at the stop seems to last longer than one minute sitting in a comfortable train carriage. As such, walking distances and the

convenience of bicycle stalls therefore partly determine public transportation's overall attractiveness.

Buses, trams or metros are used in access or egress for approximately one-third of all train journeys. Improving regional public transportation therefore offers opportunities for increasing railway passenger growth rates. And vice versa: increasing train use offers opportunities for facilitating the growth of regional public transportation.

Car drivers will consider public transportation as an alternative means of travel if public transportation's journey times are no more than one and a half times longer than the same journey by car. Improving journey times, as a means of attracting car owners to public transport, will be especially effective whenever the possibility exists of making journey times meet or better this time ratios. If public transportation is much slower (for example, a twice as long journey time), a slight acceleration of journey times will not help to compel car drivers to switch to public transportation.

Geraadpleegde literatuur

Bakker, P. & Zwaneveld, P. (2009). *Het belang van openbaar vervoer. De maatschappelijke effecten op een rij*. Den Haag: Centraal Planbureau en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

CPB, MNP en RPB (2006). *Welvaart en Leefomgeving*. Den Haag/Bilthoven: Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau en Ruimtelijk Planbureau.

CPB, MNP en RPB (2006-2). *Welvaart en Leefomgeving, Achtergronddocument*. Den Haag/Bilthoven: Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau en Ruimtelijk Planbureau.

Exel, N.J.A. van & Rietveld, P. (2008). *Could you have also made this trip by another mode? An investigation of mode captivity among car and public transporttravellers on the main travel corridors to and from Amsterdam*. Discussion paper. Amsterdam: Economische Faculteit VU.

Hagen, M. van (2003). *Belevingswaarde Stations. Inrichting station en omgeving vanuit de klantwensen*. Bijdrage aan Stichting Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk (CVS).

Hagen, M. van & Peek, G. J. (2004). *Eén verbinding is géén verbinding. Van harde èn zachte bereikbaarheid*. Bijdrage aan Stichting Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk (CVS).

Harms, L., Jorritsma, P. en Kalfs, N. (2007). *Beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Harms, L. (2007). *Trends in beleving: een notitie naar aanleiding van het KIM-rapport 'Beleving en beeldvorming van mobiliteit'*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Harms, L., Olde Kalter, M.J., & Jorritsma, P. (2010). *Krimp en Mobiliteit: gevolgen van demografische veranderingen voor mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Hilbers H., Coevering, P. van de en Hoorn, A. van (2009). *Openbaar vervoer, ruimtelijke structuur en flankerend beleid: de effecten van beleidsstrategieën*. Den Haag, Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving.

Jorritsma, P. & Olde Kalter, M.J. (2008). *Grijs op reis: over de mobiliteit van ouderen*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) (2010). *Ontwikkeling openbaar vervoer 2000-2008, Vraag en aanbod*. Natalie in 't Veld (NEA Transportonderzoek en -opleiding) in opdracht van KpVV. Utrecht: KpVV.

Kropman, J. & Katteler, H. (1993). *De betekenis van de verplaatsingsstijdfactor: vergelijking van auto- en treinverplaatsingen op de corridor Dordrecht-Rotterdam*. Nijmegen: Instituut voor Toegepaste Sociale wetenschappen.

De Nationale Denktank (2009). *Energie in beweging, eindrapport van de Nationale Denktank 2009*. www.nationale-denktank.nl.

Hoe groeit het regionaal ov?

Raad voor Verkeer en Waterstaat (2010). *Wie ik ben en waar ik ga. Advies over de effecten van veranderingen in demografie en leefstijlen op mobiliteit*. Den Haag.
TNSNipo (2006). *Trends in mobiliteit*. Amsterdam: Raad voor Verkeer en Waterstaat.

Rietveld, P. (2004). *Six reasons why supply oriented indicators systematically overestimate service quality in public transport*. Amsterdam: Vrije Universiteit.

Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen (WROOV) / NEA (2010). *Ontwikkeling reizigerskilometers*. www.wroov.nl > WROOV statistische informatie. Geraadpleegd 6 oktober 2010.

Bijlage A Veronderstellingen bij 'voortzetting huidig beleid' in WLO

In alle scenario's is sprake van voortzetting van het huidige restrictieve beleid ruimtelijke ordening.

Tot 2020 vindt uitbreiding plaats van het wegennet conform MIT2005 en NoMo2005, daardoor treedt minder congestie op, wat resulteert in 'versnelling' voor de auto. Na 2020 vinden voor de weg vergelijkbare investeringen plaats.

Anders betalen voor Mobiliteit was in de WLO-studie géén onderdeel van beleid.

Voor wat betreft het openbaar vervoer is de HSL Zuid verwerkt en is er verder sprake van een gelijkblijvende servicegraad en dienstregeling. Een eventueel grotere vraag wordt gefaciliteerd, maar zonder 'versnelling' (bijvoorbeeld wel grotere treinen, maar niet vaker, dus nog geen Programma Hoogfrequent Spoor). Het ov-tarief en de parkeertarieven zijn vanaf 2020 reëel constant gehouden en de marktordening verandert niet.

Hoe groeit het regionaal ov?

Bijlage B Geïnterviewde regio's

Provincie Gelderland (de heren K. Bieken en T. Spaargaren)
Provincie Groningen (de heer E. Stoker, OV Bureau Groningen Drenthe)
Provincie Limburg (de heer E. Banach)
Provincie Zeeland (de heer F. Chervet)
Stadsregio Amsterdam (de heer N. van Paridon)
Stadsregio Haaglanden (de heer J. Termorshuizen)
Stadsregio Rotterdam (mevrouw W. de Swart – RET)
Stadsregio Twente (de heer M. Berloth)

Colofon

Dit is een uitgave van het
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

februari 2011
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

KiM-10-A12

Auteurs:
Peter Bakker, Harry Derriks en Fons Savelberg

Vormgeving en opmaak:
Huisstijl MinIenM

Opmaak figuren en grafieken:
Studio Guido van der Velden B.V., Blaricum/ Rijswijk

ISBN: 978-90-8902-081-9

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965
Fax : 070 456 7576

Website : www.kimnet.nl
E-mail : info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM (via kimpublicaties@minvenw.nl) of als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl. U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.

Dit is een publicatie van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 ex Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm
www.kimnet.nl

ISBN 978-90-8902-081-9
Februari 2011 KiM-10-A12