

(Bijdragenr. 62)

## Sociaal openbaar vervoer onder druk

Joost Beenker

*Tiem bv en interim beleidsadviseur openbaar vervoer Gemeente Eindhoven*

[joost.beenker@tiem.nl](mailto:joost.beenker@tiem.nl)

Erik van Hal

*Gemeente Eindhoven, verkeersplanoloog*

[e.van.hal@eindhoven.nl](mailto:e.van.hal@eindhoven.nl)

### **Samenvatting**

5 jaar gratis OV voor senioren en kinderen en een experiment met wijkgericht OV tekenen het belang van aantrekkelijk OV voor doelgroepen in Eindhoven. Binnen de doelgroep zijn deze projecten weliswaar succesvol, maar de bijdrage aan de stedelijke bereikbaarheid is marginaal. Dat zet de sociaal-maatschappelijke doelen van het OV dan ook stevig onder druk.



## 1. Inleiding

De Eindhovense OV-agenda [1] rust op drie pijlers. De ruimtelijk-economische pijler voorziet in een krachtig, robuust en hoogwaardig OV-netwerk dat de mobiliteitsgroei op een duurzame wijze kan faciliteren en past in de gewenste ontwikkeling van Brainport Eindhoven. De vervoerskundige pijler richt zich vooral op de operationele kwaliteit van het openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief voor de auto om zo de groei van het autoverkeer naar belangrijke bestemmingen te beperken en de bereikbaarheid en luchtkwaliteit van Eindhoven te verbeteren. Tot slot is er de sociaal-maatschappelijke pijler, die zich richt op gepast en toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen tot op wijkniveau.

Binnen alle drie de pijlers heeft Eindhoven zich in de afgelopen 4 jaar sterk ingezet. Gestart is met de voorbereiding van de tweede HOV-lijn van Nuenen via winkelcentrum Woensel en de binnenstad naar de High Tech Campus. Met het SRE als trekker is de nieuwe vervoersconcessie in 2008 aanbesteed, met als resultaat 180 nieuwe bussen en structureel meer dienstregelingen. Sinds 2007 is er gratis busvervoer voor kinderen en senioren en er is in 2010-2011 geëxperimenteerd met wijkgericht openbaar vervoer. Deze paper richt zich op het wel en wee van deze laatste projecten.

Sinds 1 maart 2007 kunnen kinderen (12-) en ouderen (65+ ) gratis gebruik maken van de bus in Eindhoven. Op 16 december 2008 heeft de Raad besloten om de maatregel structureel in te voeren. Evaluaties in 2007, 2008 en 2011 tonen aan dat er een groot effect is opgetreden op het imago van het openbaar vervoer, dat ouderen en kinderen er steeds meer mee vertrouwd raken en dat ook het gebruik van het collectief vraagafhankelijk vervoer in de senioren groep afneemt. Zelfs na ruim 4 jaar is er binnen de doelgroepen 12- en 65+ nog altijd sprake van groei in het gebruik van het openbaar vervoer binnen de doelgroep en een aanhoudende daling van het autogebruik.

In 2010 en 2011 heeft Eindhoven de mogelijkheden onderzocht om het reguliere openbaar vervoer voor specifieke doelgroepen toegankelijker en aantrekkelijker te maken. Met behulp van Europese subsidie is er in de periode maart – augustus 2011 geëxperimenteerd met een nieuwe lijnbus: 'Lijn 100 – Rondje Woensel, mijn bus met een plus'. Lijn 100 is een buslijn afgestemd op de wensen en behoeften van ouderen en mensen met een functiebeperking. Ook met dit project zijn vooral sociaal-maatschappelijke successen behaald.

Tegelijkertijd wordt geconstateerd dat de genoemde projecten maar in zeer beperkte mate bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid op stedelijk niveau. Weliswaar is er sprake van een succes binnen de doelgroep, maar wanneer de resultaten worden geprojecteerd op de stedelijke mobiliteitsdoelstellingen (modal-shift auto naar ov, verbetering bereikbaarheid en luchtkwaliteit) kunnen we niet anders dan constateren dat dit soort maatregelen een minimaal effect sorteren. Kortom, de bijdrage aan het vigerende mobiliteitsbeleid van de gemeente Eindhoven is marginaal. De benodigde investeringen zijn daarentegen niet marginaal. Zo bedragen de kosten van de maatregel 'Gratis met de bus voor 12- en 65+' (hierna GOV te noemen) jaarlijks circa € 500.000,-. Dit zet de sociaal-maatschappelijke doelen van het openbaar vervoer -niet in de laatste plaats vanwege de noodzakelijke bezuinigingen- dan ook stevig onder druk. De ambtelijke en bestuurlijke druk om te stoppen met het GOV, met het aflopen van het gesloten meerjarencontract t/m 2012 met vervoerder Hermes, neemt dan ook toe.

Maar is dit wel een juiste beslissing? Kan een maatregel die al ruim 4 jaar succesvol is binnen de doelgroep zomaar worden stopgezet? En hoe realiseer je een alternatief OV programma dat een groter effect sorteert op de bereikbaarheid, maar tegelijkertijd ook de sociale effecten weet te borgen? Het antwoord hierop geven we niet in deze paper, maar hopen we wel ten dele te krijgen tijdens een presentatie en discussie op het NVC congres.

Ter onderbouwing en voeding van deze principiële discussie gaat deze paper in op de belangrijkste resultaten van het GOV die volgen uit de evaluatie die uitgevoerd is in het voorjaar van 2011 (hoofdstuk 2). Hoofdstuk 3 gaat in op de bevindingen die volgen uit de proef met Lijn 100 – Rondje Woensel waarvan de evaluatie nu nog loopt. Tot slot schetsen we een beknopt beeld van het vervoltraject waarin de gemeente Eindhoven aan de slag gaat met het ontwikkelen van een alternatief maatregelenprogramma en de keuzes die daarin gemaakt moeten worden.

Voor de volledigheid is het nog van belang om op te merken dat op moment van het schrijven van deze paper het college nog geen formeel besluit heeft genomen over de voortgang van het GOV na 2012.

## 2. Evaluatie Gratis met de Bus voor 12- en 65+

Ouderen (65+) en kinderen (12- en onder begeleiding van een volwassene) kunnen sinds 1 maart 2007 in Eindhoven gratis reizen met de bus tijdens daluren en weekenden op alle stadslijnen in Eindhoven. Na de proefperiode in 2007 en 2008 heeft de Raad in december 2008 besloten de maatregel voor onbepaalde tijd te verlengen. Aanvankelijk was voor de doelgroep een gratis buspas ontwikkeld, maar deze is op 1 januari 2008 vervangen door de Eindhovense Stadspas<sup>1</sup>. Naar aanleiding van het coalitieakkoord is het GOV voor ouderen en kinderen dit jaar opnieuw geëvalueerd. De evaluatie is uitgevoerd in samenwerking met DTV Consultants en bestond uit een enquête onder de doelgroep en reizigerstellingen. Er is aansluiting gezocht bij de reeds uitgevoerde evaluaties in 2007 en 2008 om de ontwikkelingen van het GOV goed te kunnen monitoren [2] [3].

Voor het GOV zijn oorspronkelijk 5 compacte doelstellingen geformuleerd:

### *Mobiliteit*

- meer mensen in de bus i.p.v. met de auto;
- beter gebruik van de reguliere openbaar vervoersvoorzieningen.

### *Sociaal-maatschappelijk*

- ouderen mobieler maken;
- kinderen vertrouwd maken met de bus c.q. het openbaar vervoer;



<sup>1</sup> De Eindhovense Stadspas is een persoonsgebonden kaart waarmee inwoners toegang krijgen tot onder meer de milieustraat en parkeren. Daarnaast kan de pas ook gebruikt worden als abonnement voor het zwembad en de ijsbaan. Met ingang van 2009 kunnen ook niet-inwoners een Stadspas aanvragen i.c.m. abonnement voor een voorziening in Eindhoven.

- imagoverbetering van het openbaar vervoer.

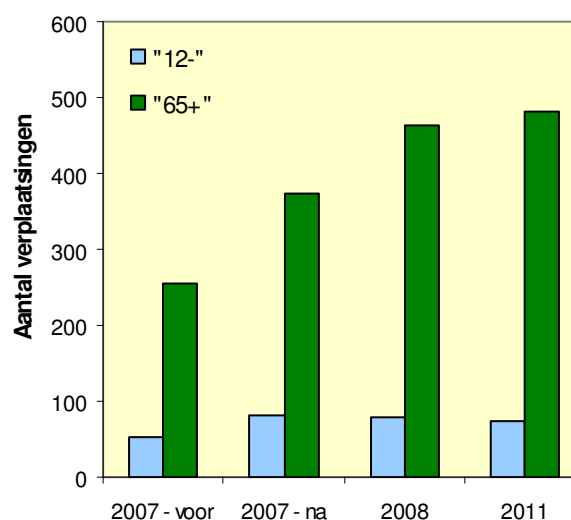
In 2007 en 2008 is reeds geconcludeerd dat het GOV op al deze vijf doelen een positief tot zeer positief effect heeft. In de evaluatie van 2011 is wederom gekeken in hoeverre het GOV nog altijd een bijdrage levert aan deze doelstellingen en of het effect mogelijk versterkt danwel afgezwakt is. Paragraaf 2.1 gaat in op de belangrijke mobiliteitseffecten, gevolgd door de sociaal-maatschappelijke effecten van het GOV in paragraaf 2.2. In paragraaf 2.3 is een korte vergelijking gemaakt met andere initiatieven en projecten met Gratis OV voor doelgroepen.

## 2.1 Mobiliteitseffecten

### *'Meer mensen in de bus i.p.v. met de auto'*

Vier jaar na invoering van de maatregel is er nog altijd sprake van een toenemend aantal busreizigers en een duidelijk aandeel nieuwe reizigers binnen de doelgroepen. Uit tellingen blijkt dat als gevolg van invoering van het GOV het aantal OV-verplaatsingen bij de doelgroep 12- is toegenomen met 43% en bij de doelgroep 65+ met 90% (figuur 1).

Ook de enquêteresultaten geven een positief beeld. Het aandeel respondenten dat **nooit** gebruik maakt van de bus blijft dalen. Zo bedroeg het aandeel ouderen dat in 2011 aangeeft nooit gebruik te maken van de bus nog maar 11% (in 2007 was dit nog 35%). Ook het aantal verplaatsingen neemt toe, zoals weergegeven in tabel 1. Ten opzichte van de voormeting in 2007 is het gemiddeld busgebruik onder de doelgroep 65+ met 82% gegroeid.



Figuur 1: ontwikkeling gemiddeld aantal verplaatsingen per dag o.b.v. bustellingen

Tabel 1: Aantal keer per week dat ouderen (65+) reizen met de bus (geïndexeerd)

	Index	2007 (voor)		2007 (na)		2008		2011	
		n	Ritten	n	Ritten	n	Ritten	n	Ritten
<b>5 keer per week of meer</b>	5	6	30	18	90	15	75	26	130
<b>3 tot 4 keer per week</b>	3,5	65	227,5	112	392	92	322	134	469
<b>1 keer per week</b>	1	82	82	141	141	67	67	116	116
<b>2 keer per maand</b>	0,5	76	38	75	37,5	40	20	49	24,5
<b>1 keer per maand</b>	0,25	47	11,8	32	8	14	3,5	26	6,5
<b>Minder dan 1 keer per maand</b>	0,125	97	12,1	40	5	26	3,3	29	3,6
<b>Totaal aantal ritten per week</b>		373	401,4	418	673,5	254	490,8	380	749,6
<b>Gemiddeld busgebruik per week</b>			1,08		1,61		1,93		1,97

Het GOV draagt bovendien bij aan vermindering van het autogebruik, met name onder de doelgroep 65+. 75% van de ouderen geeft aan minder vaak de auto te gebruiken (in 2008 was dit nog maar 37%) Daar tegenover is er wel sprake van een toenemend negatief effect op het fietsgebruik bij de doelgroep ouderen (32% gebruikt minder vaak de fiets). Overigens is het positieve effect op het autogebruik wel 2x zo sterk als het negatieve effect op het fietsgebruik.

*‘Beter gebruik van de reguliere openbaar vervoersvoorzieningen’*

17% van de ouderen geeft in de evaluatie van 2011 aan minder gebruik te maken van het CVV vervoer (Taxibus / Witte Raaf) omdat het gebruik van de reguliere bus gratis is. In 2008 was dit nog 13%. Daarnaast laten de statistieken van het CVV vervoer (Taxibus) zien dat er sprake is van een aanhoudende dalende trend in het gebruik van het CVV vervoer door ouderen. In 2007 heeft na de invoering van het GOV een halvering plaatsgevonden van het aantal verreden ritten en zones in het CVV vervoer door ouderen. Ook na 2007 is het gebruik van het CVV vervoer door ouderen licht blijven dalen, ondanks het vervallen van de inkomensgrens en een lichte groei van het aantal inwoners van 65 jaar en ouder in Eindhoven. Dit duidt erop dat in de loop der tijd de verschuiving zich heeft doorgezet en dat nieuwe gebruikers ook voor het reguliere en gratis openbaar vervoer kiezen.

In de periode tussen 2006 en 2010 is zowel het aantal verreden ritten als zones in het CVV vervoer door ouderen met 70% gedaald tot circa 130 ritten en 250 zones per maand in 2010. Hierbij moet voor de volledigheid worden opgemerkt dat het totaal aantal ritten met het CVV vervoer door ouderen maar een zeer klein percentage is van het totale aantal Taxibus-ritten dat wordt gemaakt (nog geen 1%).

*‘Bijdragen aan het vigerende mobiliteitsbeleid van Eindhoven’*

Hoewel de maatregel binnen de doelgroepen 12- en 65+ volgens de oorspronkelijke doelstellingen in alle gevallen positief scoort is de bijdrage op stedelijk niveau marginaal. Op basis van de uitgevoerde evaluatie en beschikbare mobiliteitsstatistieken is bepaald dat per gemiddelde werkdag er door de maatregel sprake is van 1.000 – 1.250 vermeden autoritten. Als mobiliteitseffect op het totaal van de stad is dit effect als marginaal te beschouwen. Als bijdrage aan het oplossend vermogen voor verbetering van de bereikbaarheid van de stad moet worden opgemerkt dat het een dalurenmaatregel betreft, het effect dus niet optreedt in de ochtendspits en voorts een sterk accent kent in gebruik in de periode tussen 9.00 en 16.00 uur.

## **2.2 Sociaal-Maatschappelijke effecten**

*‘Ouderen mobieler maken’*

Ouderen zijn mobieler geworden door het gratis busvervoer. De in 2007 geconstateerde groei heeft zich sterk doorgezet op nagenoeg alle dagen van de week. Uit het feit dat het aandeel 65+’ers dat voorheen nooit met de bus ging verder is afgenomen en ouderen bovendien meer zijn gaan reizen, mogen we concluderen dat het GOV een duidelijke bijdrage levert aan de mobiliteit van ouderen. Ouderen gebruiken de bus met name voor sociaal-recreatieve motieven.

*‘Kinderen vertrouwd maken met de bus c.q. het openbaar vervoer’*

Na een sterke ontwikkeling in 2007 heeft de groei in het vervoer bij de kinderen zich gestabiliseerd. Er is sprake van een groter aantal nieuwe gebruikers dan in 2007, met name voor boodschappen en winkelen, cultuur bezoek en bezoek van familie/vrienden. De nieuwe gebruikers gaan echter wat minder vaak met de bus zodat het totaal aantal nieuwe ritten toch lager is dan in de eerste periode na invoering van de regeling. Het gebruik van het GOV door kinderen (onder begeleiding van een volwassene) concentreert zich met name in het weekend.

### *‘Imagoverbetering van het openbaar vervoer’*

Het GOV heeft het imago van het openbaar vervoer in Eindhoven goed gedaan. Ouders en ouderen oordelen unaniem (zeer) positief over de maatregel.

De gemiddelde kwaliteitswaardering van het busvervoer bij de doelgroep 12- daalt zeer licht van een 7,8 in 2007 naar een 7,7 in 2011. Daarentegen neemt de waardering van de doelgroep 65+ juist verder toe van een 7,9 in 2007 en 2008 naar een 8,1 in 2011. Dit positieve beeld wordt bevestigd door de landelijke OV klantenbarometer.

Opvallend is het zeer hoge oordeel over de Stadspas als gratis vervoersbewijs (9,1 doelgroep 12- en een 9,5 doelgroep 65+). Vermoedelijk speelt het gemak hierin een belangrijke rol.

## **2.3 Resultaten in Eindhoven versus andere kortlopende proeven met GOV**

Verschillen de resultaten in Eindhoven nu van die van andere onderzoeken en initiatieven met gratis OV voor doelgroepen? Ook daar is onderzoek naar gedaan door DTV Consultants bij de evaluatie in 2011. Allereerst moet daarbij worden opgemerkt dat proeven met GOV veelal een korte looptijd hebben van 1 à 2 jaar. De maatregel in Eindhoven duurt inmiddels 4 jaar en is daarmee uniek. Dit betekent dat er ook lange termijn effecten optreden. In vergelijking met kortlopende projecten kan gesteld worden dat in Eindhoven de richting van de gemeten effecten veelal overeenkomen, maar het effect vanwege de lange duur veelal groter is [4]. Het GOV in Eindhoven laat jaar na jaar groei zien als het gaat om frequentie van gebruik en een daling als het gaat om het aandeel reizigers dat nooit gebruik maakt van de bus. Ook het aandeel respondenten dat aangeeft de auto vaker te laten staan en minder vaak gebruik te maken van het CVV blijft jaar na jaar groeien. Opvallende trend in Eindhoven is bovendien dat het gratis busvervoer meer effect heeft op de modaliteitkeuze van respondenten met lagere inkomens dan op de modaliteitkeuze van de respondenten met midden- en hogere inkomens [4]. Zie ook hoofdstuk 4.

## **3. Lijn 100 Rondje Woensel - ‘De bus met een plus’**

De gemeente Eindhoven heeft in 2010 door XTNT [5] een verkenning laten uitvoeren naar de mogelijkheden om het gebruik van het openbaar vervoer onder specifieke doelgroepen te stimuleren. Uit dit onderzoek volgt dat er met name kansen liggen in het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer onder de doelgroepen ouderen en mensen met een functiebeperking. Deze doelgroepen maken op dit moment nog veelvuldig gebruik van het dure WMO-vervoer. Het reguliere busvervoer is op dit moment namelijk voor hen onvoldoende geschikt. Bovendien is gebleken dat er behoefte is aan de ontwikkeling van meer stadsdeel- en wijkgericht openbaar vervoer, ter aanvulling op het snelle maar ruime HOV netwerk.

De verkenning heeft er toe geleid dat de gemeente Eindhoven in samenwerking met het SRE en Hermes in de periode februari – augustus 2011 een pilot heeft uitgevoerd met de inzet van een flexibele lijnbus, afgestemd op de behoeften en wensen van de doelgroep en tot stand gekomen in een co-creatieproces met die doelgroep (werktitel: ‘De Wensbus’). Het project is onderdeel van interregproject BAPTS (Boosting Advanced Public Transport Systems), waarin de gemeente samen met negen Europese steden participeert. De monitoring, procesbegeleiding en invulling van het co-creatieproces zijn uitbesteedt aan Inno-V en Muzus.



De Gemeente Eindhoven wil met deze specifieke pilot het volgende te weten komen:

- testen of met co-creatie een lijnbus goed vormgegeven kan worden voor de doelgroep ouderen en mensen met een functiebeperking;
- testen of ouderen en mensen met een functiebeperking gebruik willen maken van een lijnbus die speciaal op hun wensen is ingericht;
- inzicht krijgen in hoeverre een co-creatie-concept kan bijdragen aan een verbetering van het openbaar vervoer netwerk in Eindhoven.

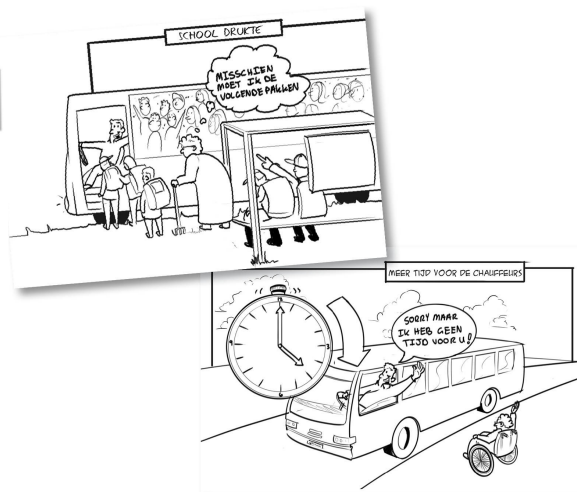
Het leren van de pilot staat centraal. Het succes van het project zal dan ook worden uitgedrukt in termen van leerpunten waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de succes- en faalfactoren. Deze leerpunten zijn belangrijk voor het toepassen en gebruiken van de succesfactoren in het OV-netwerk van Eindhoven.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het co-creatieproces en het daaruit voortgekomen concept van Lijn 100 – Rondjes Woensel (paragraaf 3.1). Daarnaast behandelen we kort de belangrijkste succes- en faalfactoren. Bij het schrijven van deze paper is de evaluatie overigens nog in volle gang.

### 3.1 Co-creatie en Lijn 100

Bij de ontwikkeling van Lijn 100 zijn mensen uit de doelgroep (eindgebruikers) woonachtig in Woensel intensief betrokken. Er is gekozen voor het stadsdeel Woensel omdat de doelgroep ouderen en mensen met een functiebeperking hierin bovengemiddeld vertegenwoordigd is. Er is gebruik gemaakt van een aan de TU Delft ontwikkelde aanpak voor co-creatie, begeleid en toegepast door Muzus [6].

Co-creatie is een methode die kan worden ingezet voor het bereiken van verschillende doelen. Aan de ene kant is het een methode die het mogelijk maakt om kwalitatieve informatie te verkrijgen over de beleving, ervaringen en latente behoeftes van de doelgroep. Dit is zinvol wanneer het gaat om het ontwikkelen van nieuwe producten en/of diensten waarbij emotionele factoren, perceptie en context een belangrijke rol spelen voor het succes van het product. Anderzijds creëert het betrokkenheid en een goede communicatie tussen alle stakeholders, waaronder de doelgroep [6]. De eindgebruiker wordt beschouwd als expert. Figuur 2 geeft een sfeerimpressie.



Figuur 2: impressie co-creatiesessie Lijn 100



In een vijftal co-creatiesessies (inventariseren, creëren, reflecteren, observeren en evalueren) met 8 participanten is gewerkt aan de vormgeving en toepassing van Lijn 100 Rondje Woensel. De participanten hebben daarbij eveneens een rol vervuld als ambassadeur.

Het co-creatieproces heeft uiteindelijk geleid tot een buslijn die volledig is afgestemd op de behoeften en wensen van de doelgroep. Zowel dienstregeling, route als het ontwerp van de bus zijn samen met de doelgroep bepaald en ontwikkeld. Tevens is een marketingcampagne opgezet, waarbij de participanten een rol hebben vervuld als ambassadeur. Lijn 100 kenmerkt zich door een aantal unieke pluscomponenten (figuur 3):

- vaste chauffeur;
- steward die de reizigers een handje kan helpen;
- twee plekken voor rolstoelen en daarmee extra ruimte voor rollators en kinderwagen;
- automatisch uitschuifbare rolstoelplank.

Uiteindelijk heeft Lijn 100 gedurende een half jaar (februari – augustus 2011) een rondje gereden door Woensel op dinsdag tot en met zaterdag tussen 09:00 – 17:00 uur (1x per uur).



*Figuur 3*

### 3.2 Succes- en faalfactoren Lijn 100

De pilot is intensief gemonitord. Met behulp van reizigerstellingen, enquêtes in de bus, enquêtes in de wijk (voor-, tussen- en nameting) en feedback van de reizigers zijn de effecten van Lijn 100 in beeld gebracht. Bij het schrijven van deze paper moet de eindevaluatie (nameting en eindrapportage) nog plaatsvinden.

Zoals reeds vermeld aan het begin van dit hoofdstuk staat het leren in deze pilot centraal. Deze leerpunten, uitgedrukt in succes- en faalfactoren, zijn belangrijk voor het toepassen en gebruiken van de succesfactoren in het OV-netwerk van Eindhoven.

Hieronder staan de belangrijkste succes- en faalfactoren tot noch toe. Onderverdeeld in vier categorieën [6].

#### Vervoerkundig

*In hoeverre kunnen co-creatie én het concept Lijn 100 bijdragen aan het verbeteren van het OV-netwerk in Eindhoven.*

- De positieve attitude van gebruikers en niet-gebruikers van Lijn 100, wat uit zowel de wijkenquête als de busenquête blijkt, toont aan dat Lijn 100 een meerwaarde functie heeft op het huidige OV-aanbod in Eindhoven. Dit komt in belangrijke mate door de pluscomponenten. De extra serviceverlening maakt de bus extra aantrekkelijk en toegankelijk voor ouderen en mensen met een functiebeperking. Ook de zitplaatsgarantie (geen overvolle bus, mede doordat de bus niet via het station rijdt) en de relatief langzame rij- en optreksnelheid worden als positief ervaren.
- Uit reacties van reizigers is gebleken dat zij lijn 100 dan ook beschouwen als een goed alternatief voor Taxibus. Lijn 100 rijdt weliswaar niet van deur tot deur, maar kent wel een vaste en

betrouwbare dienstregeling

- In absolute zin is het aantal reizigers beperkt. De lijn kan daardoor in de huidige opzet niet in stand worden gehouden. Hiervoor zijn drie denkbare redenen: de korte looptijd, door lage frequentie en geen route via het station is de bus beperkt zichtbaar, de lijn is aanvullend op de bestaande dienstregeling en daarmee geen noodzakelijk alternatief.

### Sociaal

*Heeft het concept Lijn 100 de actieradius en het sociale netwerk van de doelgroepen vergroot? Wil de doelgroep (meer) van een bus gebruik maken die beter aansluit bij hun wensen?*

- Het blijkt (onverwacht) dat de sociale functie van de bus door de reizigers op grote waarde wordt geschat, wat bijdraagt aan de positieve waardering van Lijn 100. Voor een vaste groep reizigers blijkt de bus onder meer de functie te hebben van 'rijdend buurthuis' wat voorziet in de latente behoefte van een combinatie van ontmoeten, ontspanning, lokaal karakter en mobiliteit.
- De doelgroep bleek erg eenzijdig en kende weinig spreiding (veelal 65+ers).

### Commercieel

*Wat zijn de potentiële kosten en opbrengsten?*

De reizigersopbrengsten zijn laag, mede gezien het feit dat 65+ers met de Stadspas gratis gebruik maken van het OV in Eindhoven. Er is op dit moment geen sluitende business case te definiëren. De kosten die met een dergelijke voorziening gemoeid zijn, staan niet in verhouding tot de reizigeropbrengsten. Met Europese gelden bleek het mogelijk de exploitatielasten van €135.000,- voor een half jaar te dragen.

### Proces

*In hoeverre kan door co-creatie het/een concept vormgegeven worden en wat is de rol van het co-creatieproces daarbij geweest in deze specifieke situatie van het ontwikkelen van een speciale bus met en voor een speciale doelgroep?*

- Enthousiaste en betrokken co-creatie deelnemers hebben als ambassadeur van deze bus anderen geënthousiasmeerd ook gebruik te gaan maken van de bus. Er is een vaste kern van gebruikers ontstaan.
- De co-creatie aanpak heeft er voor gezorgd dat de bus in zijn huidige vorm goed aansluit bij de behoeften van de doelgroepen (ouderen en mensen met een functiebeperking).
- Het doel van de busreis -waar ken men naar toe voor welke activiteit- is onvoldoende gecommuniceerd.



#### **4. Sociaal openbaar vervoer, hoe verder?**

Zowel het GOV als Rondje Woensel blijken succesvolle projecten als het gaat om het versterken van de sociaal-maatschappelijke pijler van het OV. Bovendien is er bij het GOV binnen de betreffende doelgroepen ook sprake van een sterk mobiliteitseffect. Tegelijkertijd is het probleem oplossend vermogen ten aanzien van de bereikbaarheid minimaal. In stand houding van dit soort maatregelen, die nauwelijks bijdragen aan de stedelijke mobiliteitsdoelen, is dan ook vanuit dat oogpunt lastig te verdedigen. Zeker gezien de relatief forse investeringen die er mee gemoeid zijn. De gelden die ermee gemoeid zijn kunnen effectiever en beter worden ingezet voor een alternatief openbaar vervoerprogramma dat een groter effect sorteert op de bereikbaarheid en een grotere doelgroep bereikt.

De coalitie in Eindhoven is wat dat aangaat helder en stelt in haar coalitieakkoord 2010 – 2014 [7]: *We willen in het voorjaar 2011 een evaluatie van de effecten van het gratis openbaar vervoer. Als de mobiliteitseffecten van het gratis openbaar vervoer onvoldoende zijn, dan stoppen we met gratis openbaar vervoer en besteden we het geld aan verbetering van het openbaar vervoer. De sociale effecten proberen we dan elders te borgen.*

Kortom, de economische en vervoerkundige pijler van het OV staan centraal. Het OV moet bijdragen de bereikbaarheid van Eindhoven. De conclusie die moet volgen uit de uitgevoerde evaluatie van het GOV lijkt dan ook helder.

Dit neemt niet weg dat het eventueel stoppen met GOV zorgvuldig moet gebeuren. Niet in de laatste plaats vanwege de lange termijn effecten die zijn opgetreden na 4 jaar GOV. Zelfs na 4 jaar is er namelijk nog altijd sprake van een groei van het aantal reizigers en het gebruik van het gratis OV. Deze aanhoudende groei zal onder meer te maken hebben met de lange looptijd van de maatregel en het feit dat de maatregel eind 2008 structureel is ingevoerd. Er treden dus lange termijn (gedrags-)effecten en structurele veranderingen in het verplaatsingsgedrag van kinderen en ouderen op. Ook het feit dat het geïndexeerd busgebruik blijft stijgen en dat de respondenten ieder jaar weer aangeven minder de auto te gebruiken en in beperktere mate ook minder te fietsen, maar wel vaker de bus pakken, zou verklaard kunnen worden door het feit dat men al zo lang gratis met de bus kan reizen. De situatie in Eindhoven verschilt daarmee wezenlijk van andere projecten met GOV voor doelgroepen die in de literatuur zijn beschreven. Dit zijn namelijk grotendeels projecten met een korte looptijd (1 tot 2 jaar). In de literatuur is daardoor niets terug te vinden over de lange termijn effecten van gratis OV. Daardoor is het niet mogelijk gebleken een goede benchmark te kunnen uitvoeren op de effecten van stopzetten [2]. Hoe een eventuele wijziging in het huidige beleid zal uitpakken is dan ook lastig te voorspellen.

Zorgvuldigheid is dus geboden. Stoppen of doorgaan zal daarom door de gemeente in 2012 afgewogen worden tegen een alternatief maatregelenprogramma, gericht op een breder bereik op de mobiliteits- en bereikbaarheidsdoelstellingen van de gemeente. Wordt er gestopt, dan treedt het alternatief gelijk in werking. Dit betekent dat het programma zich veel meer zal en moet richten op de spits en de doelgroep forenzen. Grote vraag is nu hoe de sociale successen (deels) in de lucht kunnen worden gehouden.

## Literatuurlijst

- [1] E. van Hal, L. Couwenberg, A. Mulders. *Eindhoven Eén OV-agenda*. Eindhoven: Gemeente Eindhoven, 2008.
- [2] J.W. van der Pas, A. van Ingen. *Gratis met de bus voor 12- en 65+, Evaluatie 2011*. Breda: DTV Consultants, 2011.
- [3] J. Beenker. *Notitie evaluatie 2011, Gratis met de bus 12- en 65+*. Eindhoven: Gemeente Eindhoven, 2011.
- [4] J.W. van der Pas, A. van Ingen, B. Veroude. *Gratis OV in Eindhoven, anders dan anders?* Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2011.
- [5] G. Tertoolen, M. Moret. *Verkenning doelgroepgerichte benadering OV, gemeente Eindhoven*. Utrecht: XTNT, 2010
- [6] A. Kauffman, E. Fleskens, W. Mol. *Horen, zien en begrijpen*. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2011.
- [7] Gemeente Eindhoven. *Werken aan morgen – coalitieakkoord Eindhoven 2010 – 2014*. Eindhoven: Gemeente Eindhoven, 2010