

Gratis OV in Eindhoven, anders dan anders?

J.W.G.M. van der Pas
DTV Consultants / TU Delft
<mailto:J.v.d.pas@dtvconsultants.nl>
j.w.g.m.vanderpas@tudelft.nl

Alex van Ingen
DTV Consultants
A.v.Ingen@dtvconsultants.nl

Bart Veroude
DTV Consultants
B.Veroude@dtvconsultants.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
24 en 25 november 2011, Antwerpen**

Samenvatting

Wat zijn de effecten van langdurig gratis busvervoer?

Er is in het verleden al veel gezegd en geschreven over gratis openbaar vervoer en de effecten ervan. In het verleden zijn er vele (vaak kort durende) proeven gedaan op basis waarvan er uitspraken gedaan worden over de effecten van Gratis OV (GOV). Een vraag die tot nu toe bijna onbeantwoord is gebleven is: "Wat zijn nu de effecten van langdurig gratis OV in Nederland?" In dit artikel vergelijken we de resultaten van het gratis OV project in Eindhoven (Gratis met de bus voor 12- en 65+, dat loopt vanaf 2007), met andere kortdurende GOV projecten. De resultaten laten zien dat resultaten in Eindhoven niet veel anders zijn als het gaat om de richting van de effecten (dus ook meer reizigers, ook minder autogebruik, etc.). Toch kan het langer aanbieden van gratis OV invloed hebben op de mate van het effect. Zo laten de resultaten uit Eindhoven laten zien dat het aantal reizigers dat aangeeft nooit de bus te nemen jaar na jaar afneemt terwijl het aantal reizigers dat aangeeft 3 a 4 keer per week te reizen blijft groeien.

1. Introductie

Het aanbieden van gratis busvervoer voor specifieke doelgroepen is een steeds terugkomend thema in de (regionale) politiek. In 2007 heeft de toenmalige staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat besloten om vier proefprojecten te subsidiëren op het gebied van gratis OV voor 65+-ers. In 2008 zijn de resultaten gepresenteerd (Schoonveld, 2008), die hebben geresulteerd in de toezegging meer proeven te gaan doen op het gebied van gratis openbaar vervoer (voor andere doelgroepen en beleidsdoelen, bijvoorbeeld filereductie) (Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, 2008). De effecten van het GOV bleken vrij eenduidig (zie ook tabel 1, rij 1 tot 4), echter deze zijn gebaseerd op kort durende proeven in het openbaarvervoerssysteem in verschillende steden en regio's, over de langetermijneffecten van gratis OV is weinig bekend. Een van de weinige steden die al langere tijd gratis busvervoer aanbiedt voor 65+-ers en dit beleid ook regelmatig evalueert is de Gemeente Eindhoven. In dit artikel gaan we in op de evaluatie van het gratis OV in Eindhoven en de mate waarin de resultaten van dit project afwijken van de doorgaans korter durende proeven en projecten. Geïnspireerd op het thema van dit jaar, vragen we ons af of het loont om anders dan anders, voor langere tijd gratis OV aan te bieden voor specifieke doelgroepen.

Op 16 december 2008 heeft de gemeente Eindhoven, na een tweejarige proefperiode, besloten tot het voor onbepaalde tijd voortzetten van Gratis Openbaar Vervoer (GOV) voor specifieke doelgroepen. Sinds 1 maart 2007 kunnen kinderen (12-) en ouderen (65+) daarom gratis gebruik maken van de bus in Eindhoven. In 2009 is besloten het gratis busgebruik in Eindhoven open te stellen voor reizigers uit de doelgroep die niet uit Eindhoven komen (regio). Voor het gratis busvervoer in Eindhoven zijn in 2006 de volgende doelen geformuleerd:

- meer mensen in de bus in plaats van de auto;
- beter gebruik van de reguliere openbaar vervoervoorzieningen;
- ouderen mobieler maken;
- kinderen vertrouwd maken met de bus (het openbaar vervoer);
- imagoverbetering van het openbaar vervoer.

Het gebruik van het GOV in Eindhoven wordt goed gemonitord. In 2007 zijn twee metingen uitgevoerd, eerst is er een 0-meting uitgevoerd en gelijk na de introductie is een 1- meting uitgevoerd (Janse, 2007). In 2008 is een her-evaluatie uitgevoerd (Janse, 2008). Nu in 2011 is het GOV in Eindhoven opnieuw geëvalueerd, dit keer maakt ook de regio deel uit van de evaluatie (Van der Pas en Van Ingen, 2011).

In paragraaf 2 gaan we in op de gehanteerde onderzoeksmethodiek. In paragraaf 3 presenteren we de resultaten van het literatuur onderzoek en in paragraaf 4 de resultaten van het evaluatieonderzoek uit 2011 in Eindhoven. In paragraaf 5 vergelijken we de resultaten van het onderzoek in Eindhoven met wat bekend is over gratis OV. Tot slot staan in paragraaf 6 de conclusies beschreven en geven wij aanbevelingen voor verder onderzoek.

2. Onderzoeksmethoden

Om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande evaluatiestudies is gekozen voor een vergelijkbare onderzoeksopzet als bij de 0-meting, de 1-meting (2007) en de her-evaluatie (2008). Om een beeld te krijgen van het gebruik van de bus door de doelgroep is gebruik gemaakt van tellingen in het OV, enquêtes (onder stadspashouders) en van beschikbare literatuur over dit onderwerp.

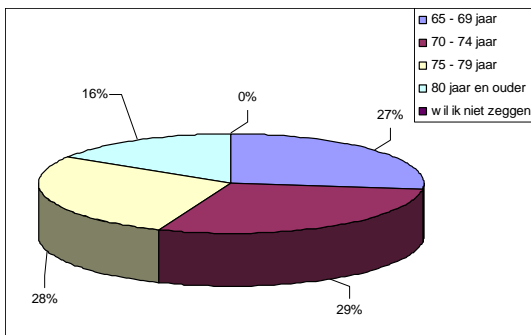
Enquêtes

Om te bepalen wie een uitnodiging tot het invullen van de enquête zou krijgen, is in maart 2011 een aselechte steekproef getrokken uit de gemeentelijke basisadministratie van de gemeente Eindhoven. Dit is gedaan door de afdeling GBA van de gemeente

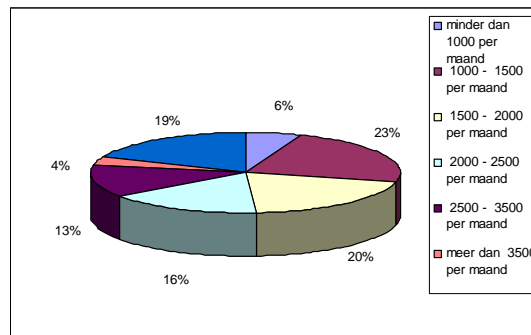
Eindhoven. De populatie inwoners van de gemeente Eindhoven van 65 tot en met 84 jaar bestaat uit 30.002¹ Eindhovenaren). Adressen met meer dan 10 personen zijn uit het bestand gelaten om te voorkomen dat er brieven verzonden werden naar zorginstellingen. Na het opschonen van het bestand zijn er 17.339 adressen over met inwoners tussen de 4 en de 11 jaar en 29.315 adressen met inwoners tussen de 65 en 84 jaar. In totaal zijn er 844 enquêtes verzonden naar Stadspashouders van 65 jaar en ouder in de gemeente Eindhoven. Er zijn 425 bruikbare enquêtes terugontvangen. Dit is evenals in voorgaande jaren, een hoge respons (50%).

Wat weten we van deze 425 respondenten? Afbeelding 1 laat zien dat het grootste gedeelte van de respondenten tussen de 70 en 74 jaar is, 65% was een vrouw en 35% een man. Afbeelding 2 laat het netto gezinsinkomen zien van de respondenten. Ruim een vijfde van de respondenten gaf geen antwoord op deze vraag. Slechts 4% van de groep van de respondenten die de vraag wel beantwoordde viel in de hoogste inkomenscategorie. Het grootste deel van de respondenten viel of in de inkomensgroep € 1.000,00 tot € 1.500,00 per maand (23%), of in de inkomensgroep € 1.500,00 tot € 2000,00 per maand (20%).

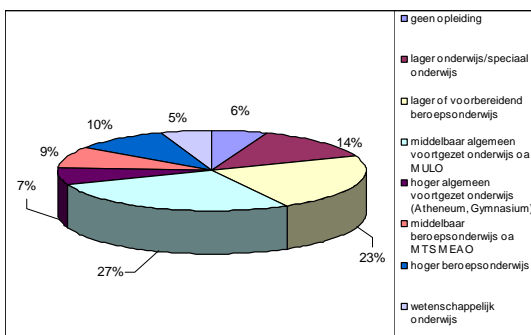
Afbeelding 3 laat de hoogst genoten opleiding van de respondenten zien. Het merendeel heeft lager of voorbereidend beroepsonderwijs (23%) of middelbaar beroepsonderwijs (27%) genoten. Daarnaast bestaat veruit de grootste groep uit tweepersoonshuishoudens (Afbeelding 4).



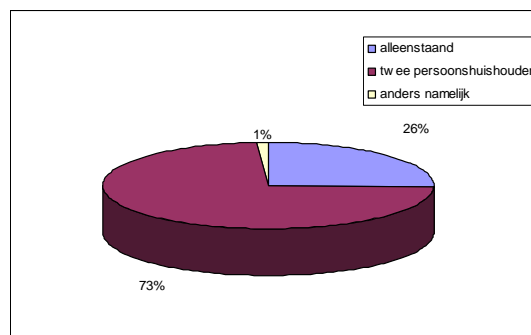
Afbeelding 1 Leeftijdssamenstelling (65+)



Afbeelding 2 Inkomenssamenstelling (65+)



Afbeelding 3 Samenstelling naar opleiding (65+)



Afbeelding 4 Gezinssamenstelling (65+)

Tellingen.

In maart 2011 is op een selectie van de busritten het aantal instappers geteld. In totaal zijn tijdens het onderzoek in 2011 ruim 10.000 reizigers waargenomen. Naast de

¹ Data per 1-1-2011

tellingen in de bus hebben we gebruik gemaakt van de data/telling van het gebruik van het Seniorenvervoer (Taxibus) en de trendtellingen van de vervoerder.

3. Resultaten van de literatuurscan

Een literatuurscan laat zien dat de resultaten van de verschillende onderzoeken vrij eenduidig zijn (Tabel 1 geeft een overzicht van de resultaten van de literatuur scan). Als het gaat om het busgebruik van 65+-ers, is er een positieve samenhang tussen:

- het gratis maken van het busvervoer en het aantal keer dat men de bus gebruikt;
- het gratis maken van het busvervoer en het aantal nieuwe reizigers;
- het gratis maken van de bus en de waardering van het OV;
- het gratis maken van de bus en de waardering van het gratis maken van de bus.

Daarnaast leidt het gratis OV voor 65+-ers (in daluren) niet tot capaciteitsproblemen, is er een negatieve samenhang tussen het gratis maken van de bus en het gebruik van de fiets en zorgt het er niet voor dat mensen zich minder eenzaam voelen.

Minder eenduidig zijn:

- De samenhang tussen het gratis busvervoer en de mate waarin ouderen sociale activiteiten ondernemen (al lijkt deze positief);
- het effect op hetgebruik van de regiotaxi;
- de relatie tussen het gratis maken van de bus en het afzien van autogebruik;
- de relatie tussen het inkomen van de respondent en busgebruik;
- de relatie tussen het inkomen van de respondent en verandering in busgebruik.

(De voor tabel 1 een gebruikte bronnen zijn: Chioum et al, 2009; Probit, 2007; Schoonveld, 2008; Snippe et al., 2008;)

Tabel 1 overzicht van de resultaten van de literatuurscan

Effect	Nijmegen	Limburg	Noord-Holland	Rotterdam	Amersfoort	Tilburg	Amsterdam
Effect op busgebruik Stijging bus gebruik 65+	+22%	13% van de bus gebruikers is 65+ tijdens proef 20% 50% geeft aan vaker te reizen	Busgebruik 20% van 65+-ers naar 38% 20% pakt vaker de bus Wekelijkse gebruik van bestaande gebruikers van 13% naar 26%	+7%	57% stijging in gebruik 44% van de stijging is oude reizigers die meer zijn gaan reizen.	+250% (aandeel 55+-ers van 8 naar 20%) 8% van de reizen was anders niet gemaakt.	Frequent busgebruik is met 7% (absoluut) toegenomen (relatief 50%)
Effect op het aantal nieuwe reizigers	14%-25% van der reizigers geeft aan de reis anders niet gemaakt te hebben	--	--	--	+ 13%	53% van de toename in het aantal reizen kwam voor rekening van bestaande reizigers	--
Ouderen zijn meer maatschappelijke activiteiten gaan ondernemen door GOV	Ja	ja	Er is geen aantoonbare relatie met gratis OV	Er is geen aantoonbare relatie met gratis OV	--	--	--
Effect GOV voor 65-plussers op capaciteitsproblemen .	Nee	Nee	Nee	Nee	--	--	--
Effect op de regio taxi	Geen	Geen	Geen	Afname van het gebruik	--	--	Geen effect
Effect op (frequent) auto gebruik	afgenomen (met een kwart tot een derde)	Ongewijzigd	Ongewijzigd	afgenomen (met een kwart tot een derde)	32% had de reis anders met de auto gemaakt	40% van de nieuwe reizen was anders met de auto gedaan	-4%
Effect op fietsgebruik	Ruim 20% is minder gaan fietsen	Ruim 20% is minder gaan fietsen	12% is minder gaan fietsen	--	37% had de reis anders met de fiets gemaakt	23% van de nieuwe reizen was anders met de fiets gedaan	-3%
Effect op eenzaamheid	Geen	Geen	Geen	Geen	--	--	--
Effect op waardering van het OV					Het OV wordt hoger gewaardeerd (een 8 t.o.v. 7 bij 00-meting)	--	--
Kosten van de maatregel	470.000	566.900	255.000	3.100.000	200.000		--
Tevredenheid experiment		94% (zeer)positief	88% is (zeer) positief	96% is (zeer) positief	Ouderen vinden het een zeer goed idee (98%)	--	93% is (zeer) positief
Relatie met inkomen	Geen eenduidige relatie	Geen eenduidige relatie	Geen eenduidige relatie	toename van openbaar vervoergebruik onder midden en hogere inkomens en een stabiel percentage van de lagere inkomenscategorie dat gebruik maakt van openbaar vervoer	--	De mensen die in staat worden geteld meer te reizen hebben een lager inkomen dan gemiddeld Er blijken nauwelijks verschillen te bestaan in inkomensverdeling tussen respondenten die regelmatig en nooit met het gratis openbaar vervoer reizen.	--

4. De resultaten van de evaluatie

4.1 Resultaten van de tellingen en de gebruikte teldata

In maart is op een selectie van de busritten het aantal instappers geteld. In totaal zijn er tijdens het onderzoek in 2011 ruim 10.000 reizigers waargenomen. In 2011 zijn meer reizigers waargenomen dan bij eerdere evaluaties. Dit is logisch, want er zijn meer ritten geteld (504 ritten in 2011 ten opzichte van 404 ritten in 2008). Als de reizigersaantallen gecorrigeerd worden voor het aantal ritten, dan zijn in 2008 gemiddeld 22,1 reizigers per rit geteld en in 2011 20,5. Wanneer deze correctie wordt uitgesplitst naar de doelgroepen blijkt dat er bij de GOV-doelgroep meer gereisd wordt in 2011.

De invoering van gratis openbaar vervoer heeft geleid tot een aanzienlijke daling in het gebruik van het Seniorenvervoer (Taxibus). Zo is het aantal Taxbusritten sinds de invoering gedaald van ongeveer 400 per maand naar circa 150 à 200 ritten per maand op dit moment. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het totaal aantal ritten voor ouderen een zeer klein percentage is van het totaal aantal Taxbus-ritten dat wordt gemaakt. In 2010 ging het om minder dan 0,6%.

De trendtellingen laten een duidelijke groei zien in het aantal reizigers op de lijnen waarop het busgebruik voor de doelgroepen gratis is. Op lijnniveau zijn er geen grote schommelingen, uitzondering is lijn 401 (van station NS naar Eindhoven Airport). Hier neemt het aantal getelde reizigers met meer dan 13.200 reizigers toe. Deze lijn zorgt dan ook voor het grootste deel van de groei van het totaal aantal reizigers. De reden hiervoor is het toegenomen aantal vluchten van Eindhoven Airport en de groei van de wijk Meerhoven.

4.2 Resultaten van de enquêtes

Voor de Stadspashouders van 65 jaar of ouder in de gemeente Eindhoven is het effect van het gratis busvervoer duidelijk.

Als we kijken naar de ontwikkeling van de frequentie van het gebruik in de tijd (Tabel 2) zien we dat het percentage frequente gebruikers ten opzichte van voor de invoering flink gegroeid is. Daarnaast is het aantal reizigers dat aangeeft nooit gebruik te maken van de bus afgenomen. Gemiddeld nemen de respondenten die aangeven met de bus te reizen 1,97 keer per week de bus. Als we kijken naar het gemiddeld aantal verplaatsingen dat ouderen tussen de 65 en 75 jaar per dag ondernemen (onafhankelijk van motief of modaliteit), zien we dat mannen ongeveer 2,81 keer per dag reizen en vrouwen 2,23 per dag. (Voor 75+-ers ligt dit iets lager: mannen: 1,94, vrouwen: 1,34). Het aantal reizen dat gemaakt wordt door de respondenten is dus slechts een zeer klein gedeelte van het aantal reizen dat per week ondernomen wordt door 65 tot 75 jarigen (mannen 19 keer per week, vrouwen 15 keer per week) (CBS, 2011).

Wat opvalt is dat naarmate het project langer loopt het aandeel reizigers dat aangeeft meer dan twee keer per maand met de bus te reizen nog steeds blijft groeien en het aandeel gebruikers dat zegt nooit met de bus te reizen blijft dalen.

Tabel 2 Overzicht van het aantal keer per week dat er met de bus gereisd wordt

Frequentie	2007 (voor)		2007 (na)		2008		2011	
	n	%	n	%	n	%	n	%
5 keer per week of meer	6	1%	18	3%	15	5%	26	6%
3 tot 4 keer per week	65	11%	112	20%	92	28%	134	32%
1 keer per week	82	14%	141	25%	67	21%	116	27%
2 keer per maand	76	13%	75	13%	40	12%	49	11%
1 keer per maand	47	8%	32	6%	14	4%	26	6%
minder dan 1 keer per maand	97	17%	40	7%	26	8%	29	7%
Nooit	200	35%	147	26%	70	22%	45	11%
Totaal	573	100%	565	100%	324	100%	425	100%

Tabel 3 laat, per motief, het effect van het gratis busvervoer op het busgebruik zien. Het gratis busvervoer heeft vooral invloed op de frequentie van gebruik van de bus voor: boodschappen doen, weekmarktbezoek, bezoek aan familie/vrienden, en bezoek aan ziekenhuis en tandarts.

Tabel 3 per motief, het effect van het gratis busvervoer op het busgebruik

Reismotief	Minder gebruik		Gelijk gebruik		Meer gebruik		Geen gebruik	
	n	%	n	%	N	%	n	%
boodschappen doen / winkelen	11	3%	92	24%	184	48%	93	24%
bezoek weekmarkt	12	3%	63	17%	93	24%	212	56%
toeristisch bezoek	5	1%	51	13%	75	20%	249	66%
sport recreatie	11	3%	42	11%	35	9%	292	77%
cultureel bezoek	4	1%	58	15%	67	18%	251	66%
bezoek onderwijs of cursus	2	1%	20	5%	18	5%	340	89%
bezoek zakelijke dienstverlening	3	1%	49	13%	35	9%	293	77%
betaald werk / zakelijk bezoek	4	1%	18	5%	8	2%	350	92%
bezoek ziekenhuis, tandarts, fysiotherapeut, en dergelijke.	15	4%	88	23%	113	30%	164	43%
bezoek familie / vrienden	12	3%	58	15%	144	38%	166	44%
verrichten vrijwilligerswerk	2	1%	20	5%	29	8%	329	87%
verrichten mantelzorg	2	1%	19	5%	18	5%	341	90%

De effecten op het gebruik van alternatieve vervoerswijzen wordt gegeven in tabel 4,5 en 6. De respondenten geven aan vaker de auto te laten staan. Waar in 2007 nog maar 33% aangaf de auto vaker te laten staan geeft in 2011 75% aan dit vaker te doen. Evenals het gebruik van de auto neemt ook het gebruik van de fiets af, iets dat kan worden gezien als een minder positieve ontwikkeling. In 2011 gaf 32% van de gebruikers aan de fiets vaker te laten staan, dit is een groei ten opzichte van de eerdere evaluaties. Het gebruik van Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) in Eindhoven is gedaald sinds het gratis busvervoer in Eindhoven is ingevoerd. 17% van de respondenten geeft aan minder vaak gebruik te maken van het CVV, iets dat overeenkomt met de tellingen van de gemeente.

Tabel 4 Nu het busgebruik gratis is, laat u vaker de auto staan?

	2007	2008	2011	
	Percentage	Percentage	Aantal	Percentage
Ja	33%	37%	278	75%
Nee	4%	5%	18	5%
weet niet	1%	1%	5	1%
niet van toepassing	22%	35%	23	6%
geen gebruik van de pas/bus	29%	22%	45	12%
Totaal			369	

Tabel 5 Nu het busgebruik gratis is, laat u vaker de fiets staan?

	2007	2008	2011	
	Percentage	Percentage	Aantal	Percentage
Ja	10%	13%	85	32%
Nee	21%	21%	102	39%
weet niet	2%	1%	5	2%
niet van toepassing	37%	44%	26	10%
geen gebruik van de pas/bus	29%	22%	45	17%
Totaal			263	

Tabel 6 Nu het busgebruik gratis is, ga ik minder met de Taxibus/witte Raaf

	2007	2008	2011	
	Percentage	Percentage	Aantal	Percentage
Ja	10%	13%	41	17%
Nee	21%	21%	15	6%
weet niet	2%	1%	2	0%
niet van toepassing	37%	44%	136	57%
geen gebruik van de pas/bus	29%	22%	45	19%
Totaal			239	

5. Resultaten in Eindhoven versus kort durende proeven?

Verschillen de resultaten van het langdurige project in Eindhoven nu van die van andere onderzoeken?

Kijkend naar de resultaten van andere onderzoeken en naar de resultaten van de evaluatie in Eindhoven kunnen we voor de belangrijkste onderzoeksthema's het volgende zeggen.

Aantal keer dat men de bus gebruikt en het aantal nieuwe reizigers

Net als bij andere projecten en proeven is het in Eindhoven zo dat het aantal reizigers in de doelgroep flink toeneemt. Ook het aantal nieuwe reizigers neemt toe. Wat opvalt is dat in Eindhoven het gebruik op de langere termijn blijft groeien, ook het aantal respondenten dat aangeeft nooit de bus te gebruiken blijft flink afnemen.

Effect op het gebruik van de fiets en de auto

Net als bij de meeste andere GOV projecten en proeven geven de gebruikers aan de auto vaker te laten staan. De resultaten laten zien dat ook dit percentage blijft groeien, het aantal respondenten dat aangeeft de auto vaker te laten staan is in Eindhoven 75%. Zoals ook uit andere studies is gebleken, laten ouderen vaker de fiets staan. Ook in Eindhoven is dit het geval en zoals men mag verwachten blijft ook dit percentage

groeien: in 2011 geeft 32% van de respondenten aan de fiets vaker te laten staan nu het busgebruik in Eindhoven gratis is.

Het gratis maken van de bus en de waardering van het OV en de waardering van het gratis maken van het OV.

Er lijkt een positieve relatie te bestaan tussen de waardering van de reiziger voor het OV en het gratis maken van het OV. In Eindhoven worden de verschillende aspecten van het busgebruik structureel zeer hoog gewaardeerd door de respondenten. De gebruikers zijn ook (zeer) positief over het initiatief van de Gemeente om gratis OV aan te bieden.

Capaciteitsproblemen

Gratis busvervoer voor 65+-ers in daluren heeft nergens geleid tot capaciteitsproblemen, dit geldt ook voor Eindhoven.

Gebruik van de Regiotaxi

In Eindhoven is een duidelijke daling opgetreden van het gebruik van het CVV-vervoer door ouderen. Ouderen maken meer gebruik van de reguliere openbaarvervoersvoorzieningen. Ook hier treedt groei op naarmate het busvervoer langer gratis is.

De relatie tussen het inkomen van de respondent en busgebruik

De relatie tussen inkomen van de respondenten en het effect op het gebruik van de bus is lastig te bepalen (Jorritsma et al. (2008) en Schoonveld, 2008 geven aan dat in Rotterdam vooral midden en hogere inkomens gebruik maken van het GOV). Voor de analyse onderscheiden we drie inkomenscategorieën: minder dan 1500, 1500-2500 en meer dan 2500 Euro. Vervolgens is door middel van een Chi-kwadraattoets getoetst of de waargenomen waarden verschillen van de verwachte waarden (zie Tabel 7 voor een overzicht). Als we kijken naar de relatie tussen het inkomen (weergegeven in Afbeelding 4) en de mate van gebruik (weergegeven in Tabel 2), kunnen we op basis van de resultaten van de Chi-kwadaraattoets concluderen dat mensen met een lager inkomen frequenter met het openbaar vervoer reizen dan mensen met een hoger inkomen. Het aandeel respondenten met een lager inkomen dat 3 à 4 keer per week met de bus reist is significant hoger dan het aandeel van de respondenten met een hoger inkomen dat 3 à 4 keer per week met de bus reist. Tegelijkertijd is het aandeel van de respondenten met een hoger inkomen dat minder dan 1 keer per maand of nooit met de bus reist significant hoger dan het aandeel van de respondenten met een lager inkomen dat 1 keer per maand of nooit met de bus reist.

Tabel 7 Chi-kwadraat test voor de relatie tussen frequentie van gebruik en inkomen

	minder dan 1500 per maand	1500 - 2500 per maand	meer dan 2500 per maand
3 4 keer per week	58%	53%	25%
>1 keer per maand	13%	10%	26%
nooit	13%	17%	26%
totaal	120	109	73

Naast de relatie tussen frequentie van gebruik is ook gekeken naar de relatie tussen inkomen en de verandering in gebruik als gevolg van het gratis busvervoer. Voor belangrijke reismotieven (zoals boodschappen doen (weergegeven in Tabel 8), bezoek aan weekmarkt etc.) is door middel van de Chi-kwadraattoets gekeken of men meer of minder is gaan reizen ten opzichte van de voorsituatie. In algemene zin kan worden gezegd dat vergeleken met de midden- en hogere inkomens de lagere inkomens vaker aangeven meer de bus te pakken dan voorheen. De trend die hieruit naar voren komt is dat het gratis busvervoer meer effect heeft op de modaliteitskeuze van respondenten met lagere inkomens dan op de modaliteitskeuze van de respondenten met midden- en hogere inkomens.

Tabel 8 Voorbeeld van de resultaten voor de Chi-kwadraat toets (reismotief: Boodschappen doen)

	Minder dan 1500 Euro	1500 - 2500 Euro	Meer dan 2500 Euro
	Percentage		
Minder of gelijk	33,54%	10,96%	0,00%
Meer	66,46%	89,04%	100,00%
Totaal (ABS)	164	73	48

6. Conclusies en aanbevelingen

In hoeverre verschillen de gemeten effecten in Eindhoven nu van de effecten die elders gemeten zijn, en heeft het voor gemeenten zin om langere tijd de nek uit te steken en te investeren in gratis OV? In elk geval kan gesteld worden dat de richting van het gemeten effecten veelal overeenkomt met eerder gemeten effecten. Als het gaat om het effect op: busgebruik, nieuwe reizigers, waardering van het OV, waardering van GOV projecten, fietsgebruik en capaciteitsproblemen laat het project in Eindhoven dezelfde resultaten zien als bij andere projecten en proeven. De grootte van het effect is minder eenduidig (ook door verschillende manieren van operationalisatie van de effecten in vragenlijsten), en verschilt van project tot project.

Het effect op het CVV gebruik door ouderen is in Eindhoven duidelijk. Ouderen maken meer gebruik van reguliere voorzieningen. De relatie tussen het gratis maken van de bus en het afzien van autogebruik is in Eindhoven ook duidelijk. Het gratis busvervoer heeft duidelijk als resultaat dat respondenten aangeven vaker de auto te laten staan.

De relatie tussen het inkomen van de respondent en busgebruik en de relatie tussen het inkomen van de respondent en verandering in busgebruik is minder eenduidig. Toch kan er op basis van de data uit Eindhoven gesteld worden dat het effect op mensen met een lager inkomen groter is dan op mensen met een hoger inkomen. Dat wil zeggen dat mensen met een lager inkomen vaker reizen en meer zijn gaan reizen naar invoering van het gratis busvervoer in Eindhoven.

De tijd dat GOV aangeboden wordt heeft op het eerste gezicht dus geen invloed op de richting van de, reeds eerder gemeten effecten. Toch heeft de lengte van de duur wel invloed op de grootte van het effect. Zo laat het project jaar naar jaar groei zien als het gaat om frequentie van gebruik en een daling als het gaat om de 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 naar jaar groeien. Daartegenover staat dat het aandeel reizigers dat aangeeft vaker de fiets te laten staan ook blijft groeien.

Wat betekent dit nu? Allereerst kan gesteld worden dat het waardevol is om een GOV project te blijven monitoren en de resultaten te blijven publiceren omdat het belangrijke beleidsondersteunende informatie kan zijn bij het nemen van beslissingen over GOV. Ten tweede is het zo dat het aangeeft dat de korter durende projecten flink kunnen verschillen van lang durende projecten, niet zo zeer als het gaat om de richting van de effecten, maar wel als het gaat om de grootte van het effect. Dit is belangrijk bij het interpreteren van resultaten van korter durende projecten. Het is belangrijk om te weten dat langetermijnbaten zijn ontstaan, als men overweegt om het GOV stop te zetten heeft men deze na herinvoering niet gelijk weer terug.

Referenties

Chioum M., Van Oirschot, L. (2009), Gratis OV 65-plussers Evaluatie gebruikers,

Gemeente Amsterdam Dienst Onderzoek en Statistiek. Projectnummer: 8228.

CBS (2011) website geraadpleegd: <http://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/7AF2BD50-8FA5-494D-BA05-FB00314D9CBB/0/1999mobiliteitnederlandsebevolking.pdf>

Janse, J. (2007) Gratis met de bus, voor 12- en 65+. DTV Consultants, Breda.

Janse, J. (2008) Gratis met de bus, voor 12- en 65+, herhalingsonderzoek en eindevaluatie van de proef.

Jorritsma, P. Olde Kalter, M-J (2008) Grijs Op Reis, Kennis Instituut Mobiliteit, ISBN: 978-90-8902-037-6, Den-Haag

PROBIT (2007) Rapport evaluatie gratis OV 65+ Amersfoort (0-,1-,2-meting) .

Schoonveld, R. (2008) Evaluatie gratis openbaar vervoer voor 65-plussers Eindrapportage, TRANSTEC, Projectnummer 27014 .

Schwanen, T. (2000) Governing the im/mobility of elderly travelers: the case of 'free' public transport, Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 20 en 21 november 2008, Santpoort.

Snippe, J., Schaap F., Boendermaker, M., Bieleman B. (2008) Evaluatie Gratis Openbaar Vervoer 65+ers Rotterdam (Eindrapport). INTRAVAL, Groningen-Rotterdam.

Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (2008) *Evaluaties gratis OV voor filerijders en 65-plussers*, Brief aan de Kamer, 20086556.

Van der Pas, J.W.G.M., Van Ingen, A. (2011), Gratis met de Bus, 12- en 65+, Evaluatie 2011, DTV Consultants, Breda.

XTNT. (2007) Onderzoek gratis OV voor 55-plussers, Gemeente Tilburg, Utrecht