

# **Evaluatie Gratis Openbaar Vervoer Ouderen Dordrecht**

Actualisatie (t/m oktober 2012)

Definitief

Gemeente Dordrecht  
Juul Buitink

Grontmij Nederland B.V.  
De Bilt, 7 december 2012

# Verantwoording

**Titel** : Evaluatie Gratis Openbaar Vervoer Ouderen Dordrecht  
**Subtitel** : Actualisatie (t/m oktober 2012)  
**Projectnummer** : 267704  
**Referentienummer** : CD-IV  
**Revisie** : 01  
**Datum** : 7 december 2012

**Auteur(s)** : Cees Doeser  
**E-mail adres** : cees.doeser@grontmij.nl  
**Gecontroleerd door** : Henk Otte  
**Paraaf gecontroleerd** :   
**Goedgekeurd door** : Frans de Haes  
**Paraaf goedgekeurd** :   
**Contact** : Grontmij Nederland B.V.  
De Holle Bilt 22  
3732 HM De Bilt  
Postbus 203  
3730 AE De Bilt  
T +31 30 220 74 44  
F +31 30 220 02 94  
www.grontmij.nl

# Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Het GOV Dordrecht in de tijd.....	4
1.2	Gemakspas versus OV-chipkaart.....	4
1.3	Eerste evaluatie 2009.....	4
1.4	Evaluatie oktober 2011 (II), mei 2012 (III) en november 2012 (IV).....	5
1.5	Relatie Drechthopper.....	5
2	Gebruiksgegevens OV-chipkaart.....	6
2.1	Kaartbezitters en –gebruikers.....	6
2.2	Gebruik OV-chipkaarten per maand.....	6
2.3	Belangrijkste reisrelaties.....	7
2.4	Gebruik stadslijnen.....	8
2.5	Verdeling over de week.....	8
2.6	Verdeling over de dag.....	8
2.7	Conclusies.....	9
3	Derving vervoerder.....	10
3.1	Afspraken GOV-project.....	10
3.2	Derving volgens voorcalculatie.....	10
3.3	Berekening derving.....	10
3.4	Derving op basis werkelijk gebruik november 2011 t/m oktober 2012.....	11
3.5	Prognose derving kalenderjaar 2012.....	11

# 1 Inleiding

## 1.1 Het GOV Dordrecht in de tijd

Tijdens de begrotingsbehandeling in november 2008 is via een motie het initiatief genomen voor het Gratis Openbaar Vervoer van ouderen (= 65+) in Dordrecht. De gemeenteraad van maart 2009 heeft de benodigde middelen geaccordeerd voor het GOV.

Het GOV startte voor de duur van 1 jaar: 1 juli 2009 t/m 30 juni 2010 (= fase 1). Voorjaar 2010 is besloten om een tweede fase toe te voegen, die de periode van 1 juli 2010 t/m 31 december 2010 besloeg (hierdoor continuïteit in het aanbod van gratis reizen en anticiperend op een positief besluit van de gemeenteraad in november 2010). Tijdens de begrotingsbehandeling in november 2010 is besloten een derde fase toe te voegen voor de periode 1 januari 2011 tot en met 31 december 2011. Hetzelfde gebeurde tijdens de begrotingsbehandeling in november 2011: het kalenderjaar 2012 werd toegevoegd aan het gratis openbaar vervoer voor ouderen in Dordrecht. Punt van discussie was wel de compensatie van de derving van de vervoeropbrengsten aan de vervoerder. Hiervoor was € 600.000 benodigd. Tijdens de behandeling werd een bedrag bepleit van € 500.000, maar uiteindelijk is € 600.000 beschikbaar gesteld als absoluut maximum voor 2012. Voor 2013 en 2014 is een bedrag opgenomen van € 500.000 in de begroting.

Deze rapportage geeft uitkomst over de derving 2012. Ook wordt de evaluatie van mei 2012 geactualiseerd met de meest recente cijfers tot en met oktober 2012. Deze evaluatie dient ter bepaling van het standpunt van het college op dit dossier en voor de behandeling van de begroting 2013.

## 1.2 Gemakspas versus OV-chipkaart

Het project is gestart met de 65+Gemakspas. Gratis reizen was toegestaan door de kaart (met pasfoto) te tonen aan de buschauffeur. Per 2011 is er overgestapt op de OV-chipkaart, die de 65+-er zelf heeft aangeschaft en waarop het product 'gratis reizen met de stadslijnen in Dordrecht' is geladen. Het gebruik is identiek aan dat van de reguliere chipkaart: per reis in- en uitchecken bij het in- en uitstappen. Het aantal verplaatsingen, de herkomst en bestemming en de reisafstand worden geregistreerd en met de kaarthouder verrekend tegen het zogenaamde nul-tarief (dus er wordt geen opstap- en kilometertarief in rekening gebracht). Dit geldt alleen op de stadslijnen in Dordrecht.

De overgang naar de chipkaart is gebeurd in de periode maart tot en met mei 2011.

Het gratis mogen reizen is gelijk gebleven. Dit geldt op werkdagen na 09:00 uur en in het weekend de gehele dag.

## 1.3 Eerste evaluatie 2009

De belangrijkste conclusies uit de eerste evaluatie uit 2009 zijn:

- De grootste gebruikersgroep is tussen de 65 en 75 (70 % heeft een pas).
- De doelgroep is redelijk gelijkmatig verdeeld over de stad. Wijken met een groot aantal ouderen zijn Wielwijk / Crabbehof en Sterrenburg I + II.
- 57 % van de pashouders is vrouw en 43 % is man.
- Bijna de helft verplaatst zich al met het openbaar vervoer.
- De prijs is belangrijk om van het openbaar vervoer gebruik te maken (20 %).

- 6 % van de Gemakspas-reizigers zijn nieuwe busreizigers.
- Belangrijkste reismotief is 'winkelen'.
- Van de reeds bestaande busgebruikers behoudt ca. 50 % dezelfde reisfrequentie. De andere 50 % gaat vaker met de bus omdat het gratis is.
- 75 % zegt vaker dan 2 keer per week te reizen met de bus.

Kortom: het gratis vervoer vergroot de mobiliteit van de ouderen.

Deze conclusies zijn gebaseerd op twee reizigersenquêtes in de bus (voor en na de introductie van de Gemakspas), een vragenlijst bij de aanvraag voor een gemakspas en een klein onderzoek op de centrumhaltes onder de doelgroep aldaar.

Het gebruik van de stadsbussen door de doelgroep buiten de ochtendspits leidt niet tot de inzet van extra bussen. Letterlijk vullen de gebruikers van het GOV de lege stoelen in de bussen.

#### **1.4 Evaluatie oktober 2011 (II), mei 2012 (III) en november 2012 (IV)**

Door het gebruik van de OV-chipkaart is in principe elke reiziger te traceren en te volgen. Qua techniek geen probleem, alleen vanuit de Wet Bescherming Persoonsgegevens worden er grote restricties gesteld aan het gebruiken van OV-chipkaart-data voor analyse en publicatie. Het 'diep' analyseren van deze databanken is derhalve niet mogelijk. Slechts in algemene termen is het gebruik te duiden. Maar daaruit is wel relevante gebruiksinformatie te destilleren, die waardevol is voor een beoordeling van het gebruik van het aanbod van Gratis Reizen door de doelgroep.

Deze vierde evaluatie wordt gepresenteerd in de context van vorige evaluaties. Waar bij de laatste (mei 2012) was gebaseerd op de (eerste) dataverzameling via het chipkaart-gebruik en besloeg de periode september 2011 tot en met mei 2012. In deze rapportage worden de gegevens van mei 2012 geactualiseerd en aangevuld tot en met oktober 2012.

#### **1.5 Relatie Drechthopper**

Tijdens de eerste fase van het GOV in 2009 is er nadrukkelijk gemonitord op het gebruik van de Drechthopper. Geheel in lijn met de landelijke doelstelling om speciale groeperingen ook zoveel mogelijk van het reguliere openbaar vervoer gebruik te laten maken, was de verwachting dat het gebruik van de Drechthopper af zou nemen, als de reguliere bus gratis aangeboden werd. Dit is echter niet gebleken. In Dordrecht is geen daling in het gebruik geconstateerd. In de evaluatie 2011 is dit onderzoek niet herhaald. Er zijn geen signalen vanuit de organisatie en exploitant van de Drechthopper, die duiden op een afnemend gebruik. Daaruit mag geconcludeerd worden dat het gebruik ervan navenant gebleven is. Omdat dit beeld al vanaf het begin van het GOV constant is, is hier in deze actualisatie geen nader onderzoek naar gedaan.

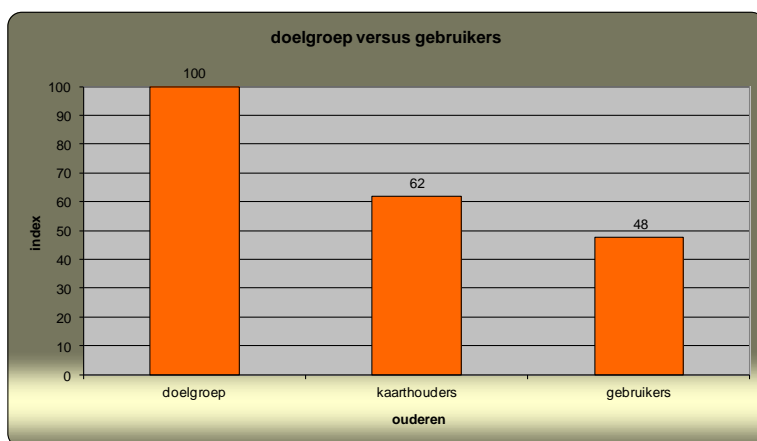
## 2 Gebruiksgegevens OV-chipkaart

### 2.1 Kaartbezitters en –gebruikers

Afgerond is het aantal 65+-ers in Dordrecht ca. 21.000. Van dit aantal hebben (afgerond) 13.000 inwoners het produkt 'Gratis Reizen op de stadslijnen' op hun chipkaart geladen. Hier van gebruikt ca. 75 % de OV-chipkaart regelmatig (een kleine 10.000 (unieke) kaarthouders is geconstateerd gedurende de periode november 2011 tot en met oktober 2012).

Dus ca. 25 % van de chipkaarthouders gebruikt hem niet (of nauwelijks). Dit is overigens een bekend fenomeen. Als iets gratis is willen mensen het gewoon hebben, terwijl ze het niet of nauwelijks gebruiken. Dat deze groep een dergelijke omvang heeft is wel uniek.

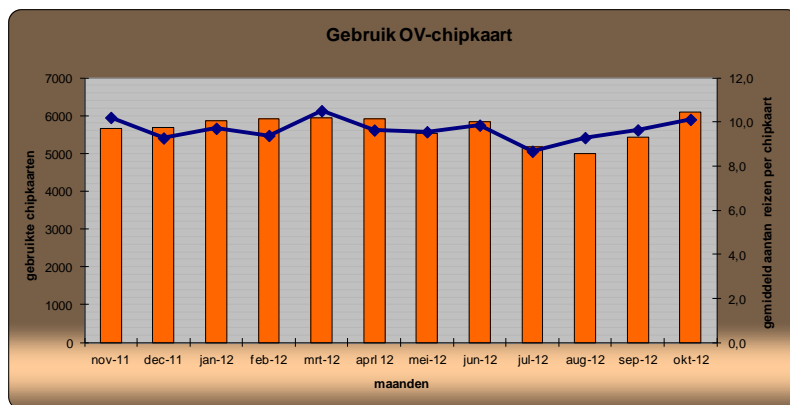
Dus het aanbod van gratis reizen wordt uiteindelijk door 48 % van de doelgroep gebruikt. Dit is gelijk de evaluatie van mei 2012.



### 2.2 Gebruik OV-chipkaarten per maand

In nevenstaande grafiek is het aantal (unieke) OV-chipkaartgebruikers per maand weergegeven. Eind 2011 ligt dit aantal tussen de 5.000 en 6.000. In de zomer neemt het gebruik duidelijk af en in oktober 2012 wordt de grootste waarde gehaald (boven de 6.000; oranje staven).

Gemiddeld worden per maand 9,7 reizen gemaakt per geregistreerde OV-chipkaart (blauwe lijn). Dit impliceert een reisfrequentie van iets meer dan 2 reizen per week. Uitgaande van een heen- en terugreis is dit gemiddeld één bezoek per week aan een bestemming. Deze waarde is iets hoger dan in de evaluatie van mei 2012 (9,5).



De sommatie van de waarden van de afzonderlijke kolommen per maand levert een totaal van ca. 68.000 gebruikte chipkaarten (check-ins). Dit is 3.000 meer dan in mei 2012. Voor het totaal van de periode november 2011 tot en met oktober 2012 geldt dat er ca. 10.000 verschillende, unieke chipkaarten zijn gebruikt. Dus een groot aantal chipkaarten wordt in meerdere maanden gebruikt. Naar schatting ligt het aantal chipkaarten dat in meerdere maanden gebruikt wordt tussen de 4.500 en 5.500.

### 2.3 Belangrijkste reisrelaties

De 20 belangrijkste relaties zijn (tussen haakjes = positie evaluatie mei 2012):

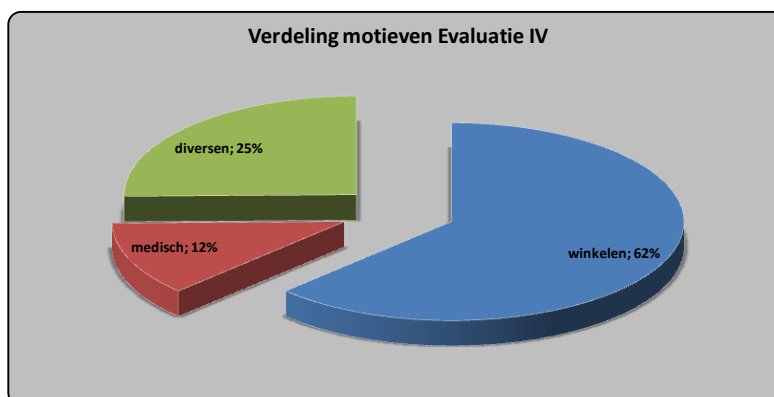
1	Centrum - Planetenlaan (1)	6980	9%	winkelen
2	Planetenlaan - busstation (3)	6029	8%	diversen
3	Planetenlaan - Centrum (2)	5134	7%	winkelen
4	ZknhS Dordwijk - busstation (6)	5073	7%	medisch
5	Busstation – Zkhs Dordwijk (15)	3930	5%	medisch
6	Admiraalsplein - Centrum (10)	3744	5%	winkelen
7	Centrum - Rivierenplein (16)	3667	5%	winkelen
8	Campanula - Centrum (12)	3438	5%	winkelen
9	Keplerweg - Centrum (11)	3396	5%	winkelen
10	Centrum - Bakemaerf (17)	3393	5%	winkelen
11	Busstation - Planetenlaan (13)	3350	4%	diversen
12	Busstation – Admiraalsplein (5)	3323	4%	diversen
13	Busstation - Campanula (8)	3277	4%	diversen
14	Heijjeplein - Centrum (14)	3275	4%	winkelen
15	Rivierenplein - Centrum (9)	3021	4%	winkelen
16	Centrum - busstation (19)	3013	4%	diversen
17	Centrum - Gravenhorst (18)	2997	4%	winkelen
18	Crabbehof - Centrum (-)	2924	4%	winkelen
19	Centrum - Campanula (-)	2526	3%	winkelen
20	Centrum - Admiraalsplein (-)	2137	3%	winkelen

De trajecten Busstation – Centrum, Busstation Keplerweg en Busstation J.P. Heijjeplein zijn uit de top 20 verdwenen. Daarvoor zijn Crabbehof – Centrum, Centrum – Campanula en Centrum – Admiraalsplein in de plaats gekomen. In totaal betreft het aantal reizen van deze top 20 11 % van alle gemaakte reizen (in mei was dit nog 13 %). Dat betekent dat er veel kris-kras gereisd worden tussen vele verschillende haltes binnen Dordrecht.

Vanuit de herkomst of – bestemmingshalte is het reismotief afgeleid. Wordt er gereisd naar het Centrum, dan is de aanname dat het reismotief voor 95 % 'winkelen' is. Is de herkomst of bestemming het Dordwijk ziekenhuis dan is het reismotief 'medisch'; dit kan als patiënt of als bezoek zijn. Reizen die beginnen of eindigen op het busstation hebben verschillende reismotieven; het busstation is het overstappunt tussen de verschillende lijnen.

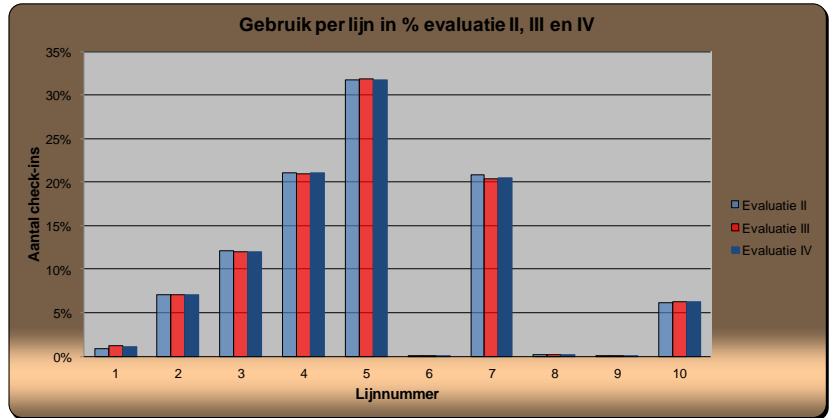
In totaal is de verdeling over de reismotieven:

Ten opzichte van de vorige evaluatie is het aandeel winkelen gedaald van 63 naar 62 %, het aandeel 'medisch' toegenomen van 10 naar 12 % en van de diverse motieven daalt het aandeel van 27 naar 25 %. Er is beperkt verschil qua reismotieven tussen deze en de vorige evaluatie.



**2.4 Gebruik stadslijnen**

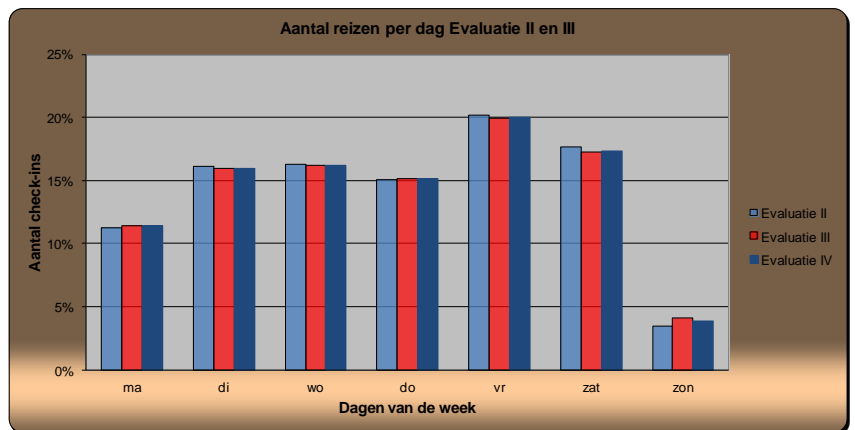
In nevenstaande afbeelding is het gebruik per stadslijn aangegeven voor de tweede, derde en vierde evaluatie. Om een goede vergelijking te maken zijn de aandelen per lijn in procenten uitgedrukt. Er is nauwelijks verschil tussen de verschillende evaluaties. Lijn 5 naar Sterrenburg en Stadspolders scoort het hoogst. Goed gebruikt worden verder de lijnen 3, 4 en 7. Lijn 1 werd zeer matig gebruikt (rijdt niet meer vanaf januari 2012).



Een laag gebruik geldt ook voor de lijnen 6, 8 en 9. Voor lijn 9 ligt in de lijn der verwachting, omdat deze lijn vanaf het Parkeerterrein Weeskinderendijk rijdt. Idem voor lijn 8 die vanaf het industrieterrein Dordse Kil rijdt. Lijn 6 rijdt vanaf het busstation naar Nieuw Krispijn en bedient Thureborg en de begraafplaats Essenhof. Hier zou een beter gebruik verwacht mogen worden (NB: lijn 6 rijdt niet meer sinds januari 2012).

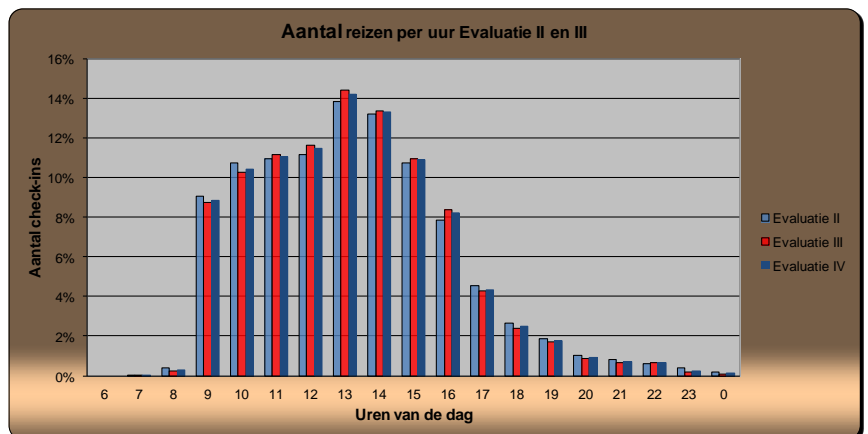
**2.5 Verdeling over de week**

In nevenstaande grafiek is de verdeling van het aantal reizen over de verschillende dagen van de week weergegeven voor alle evaluaties. Deze verdeling volgt min of meer de normale verdeling van het OV-gebruik. Opvallend is wel dat de donderdag, inclusief koopavond relatief laag scoort. Het reismotief 'winkelen' scoort blijkbaar met name op vrijdag en zaterdag. Er is geen verschil tussen de verschillende evaluaties.



**2.6 Verdeling over de dag**

Nevenstaand de verdeling van de gemaakte reizen over de dag. Het gratis reizen mag vanaf 09:00 uur en toch is er een klein aantal dat al voor dat moment in de bus zit. De piek ligt in de middag na 13:00 uur. 's Avonds neemt het gebruik af, maar dat geldt ook voor het regulier openbaar vervoer. Alle drie de evaluaties geven eenzelfde beeld.





## 2.7 Conclusies

De conclusies uit deze evaluatie wijken nauwelijks af van uitkomst van de vorige van mei 2012:

- 10.000 OV-chipkaarten worden gebruikt in de periode november 2011 tot en met oktober 2012 (is iets toegenomen).
- Per maand worden 5.500 – 6.000 OV-chipkaarten gebruikt (aantal groeit).
- Gemiddeld maken de kaarthouders 1 reis (heen en terug) per week.
- De grootste reisrelaties beginnen bij de concentraties van ouderenwoningen.
- Het belangrijkste reismotief is winkelen: 62 %.
- De koopavond is niet herkenbaar in de vervoercijfers.
- Het Dordwijk ziekenhuis komt in 12 % van de reisrelaties voor.
- De stadslijnen 3, 4, 5 en 7 worden het meeste gebruikt; stadslijn 1 het minst.
- Vrijdag en zaterdag zijn de meest populaire reisdagen (sluit aan bij motief winkelen).

De vierde evaluatie bevestigt ook de conclusies uit 2011. Hier en daar wordt een procentje meer of minder geconstateerd. Het aantal gebruikte chipkaarten is wel toegenomen naar 10.000, hetgeen voor een deel verklaarbaar is door het (maandelijks) groeien van de doelgroep met de 'jonge' ouderen. Anderzijds kan ook de economisch situatie (dure brandstof) bijdragen aan het vaker (of juist) nemen van de bus, als daarmee benzinekosten worden bespaard. Dit is een constatering die voor alle mobilisten geldt, dus ook voor ouderen.

Ter informatie: de lijnnetkaart van Dordrecht conform dienstregeling 8 januari 2012.



## **3 Derving vervoerder**

### **3.1 Afspraken GOV-project**

De basisafpraak voor het GOV-project is dat de vervoerder schadeloos wordt gesteld voor het gratis vervoeren van de doelgroep. De derving van inkomsten wordt door de gemeente Dordrecht gecompenseerd. De vervoerder heeft geen financieel of marktbelang om de participeren in het gratis vervoer. Deze doelgroep reist al standaard al met 34 % korting (generieke maatregel van het Rijk), zonder dat hiervoor de vervoerders worden gecompenseerd.

Het enige belang van de vervoerder kan liggen in de bezetting van de bussen. Omdat het GOV pas na 09:00 uur start reist de doelgroep bijna volledig buiten de ochtendspits (voor zover dat al niet het geval was, want de doelgroep heeft geen binding met werktijden).

### **3.2 Derving volgens voorcalculatie**

Tijdens de voorbereiding van het eerste jaar GOV is door Arriva een derving gecalculeerd van € 480.000 per jaar. Dit is gedaan op basis van kentallen uit het zogenaamde WROOV-onderzoek (landelijk onderzoek naar kaartsoortgebruik onder OV-reizigers). Voor 2011 is een derving van € 565.000 berekend (indexering en groei doelgroep); voor 2012 was dit bedrag € 600.000. Ook is de afspraak gemaakt om na de introductie van de chipkaart over te gaan op afrekening van de derving op basis van het feitelijke gebruik van de stadsbus door de doelgroep. Per 2012 is dit het geval. Maandelijks levert Arriva een overzicht van het GOV-reizen van de doelgroep met de stadsbussen in Dordrecht.

### **3.3 Berekening derving**

De derving wordt berekend op basis van het werkelijk aantal gemaakte reizen en de afgelegde reisafstand. De tarieven –zoals door de provincie Zuid-Holland vastgesteld- bedragen voor de stadsdienst Dordrecht (2012): opstaptarief € 0,83 en kilometertarief € 0,144. Landelijk genieten de 65-plussers een generieke korting van 34 %, waardoor de verrekentarieven voor de bepalingen van de GOV-derving € 0,548 (opstap) en € 0,095 (km) bedragen. Dit zijn de tarieven 2012; in haar declaraties hanteert Arriva overigens nog steeds de tarieven uit 2011 (€0,520 en € 0,090).

### 3.4 Derving op basis werkelijk gebruik november 2011 t/m oktober 2012

Over de periode mei 2011 t/m oktober 2012 is de derving van Arriva bekend.

In nevenstaande grafiek is de realisatie van de derving per maand weergegeven van het jaar november 2011 tot en met oktober 2012.

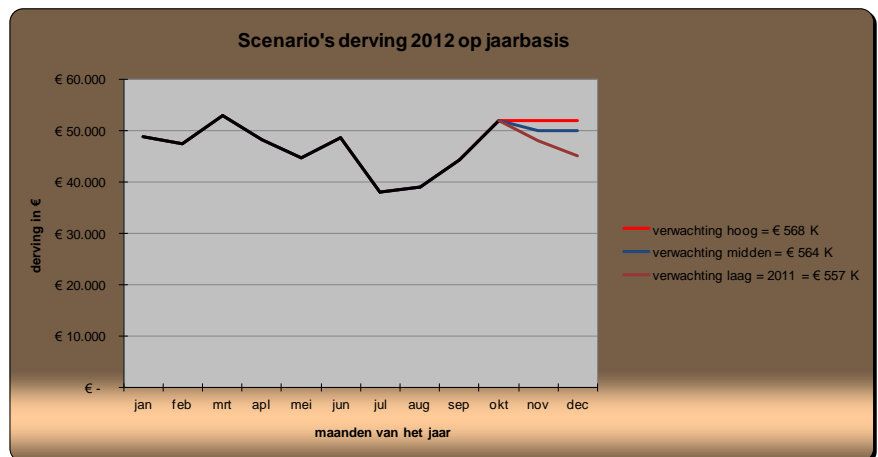
Het totaalbedrag komt uit op € 558.200 voor genoemde periode van 12 maanden.



### 3.5 Prognose derving kalenderjaar 2012

Voor het kalenderjaar 2012 is er zekerheid over de hoogte van de derving voor de eerste 10 maanden.

In nevenstaande grafiek zijn 3 mogelijke scenario's aangeven voor de ontwikkeling van de derving in 2012 voor de laatste 2 maanden.



1. Scenario 'hoog'.  
De derving voor het kalenderjaar komt zodoende op € 568.000.
2. Scenario 'midden'.  
De naam zegt het al: dit scenario ligt tussen hoog en laag. De derving op jaarbasis bedraagt € 564.000.
3. Scenario 'laag'.  
Dit scenario volgt de lijn van derving in 2011. Vanwege de geconstateerde toename van het gebruik van het aantal chipkaarten door ouderen is dit scenario niet aannemelijk. Het totaal jaarbedrag komt uit op € 557.000.

De derving voor 2012 blijft naar verwachting vrijwel zeker onder de € 600.000.