

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.