

*Onderwerp*

Gratis openbaar vervoer

Registratienummer

811925

Datum

17 maart 2009

Auteur

Rudi Schoonveld/Barry

Rijnbeek

Afdeling/Bureau

WVV

*Openbaarheid***Passief openbaar***Portefeuillehouder***Dijkma, H.***Vergadering Commissie Werk***14 mei 2009****Agendapunt****8.b.1***Doel van deze notitie*

Nadere invulling van het provinciaal beleid met betrekking tot gratis of goedkoop openbaar vervoer

Inleiding

In het Hoofdlijnenakkoord is aangegeven dat er na de proef op de lijn Zeewolde Almere een vervolgproef wordt gehouden met gratis of goedkoop openbaar vervoer in Flevoland. Hiervoor wordt € 150.000 gereserveerd vanuit de BDU. Na de eerste bespreking van voorstellen om hier invulling aan te geven (Commissie werk dd 15 november 2007) heeft het college besloten om eerst de resultaten van landelijke proeven met gratis of goedkoop openbaar vervoer af te wachten en mede op basis van de resultaten van die proeven een besluit te nemen over de invulling van de vervolgproef. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft mede op basis van de resultaten van de landelijke proeven een uitvraag gedaan voor nieuwe experimenten met gratis of goedkoop openbaar vervoer.

Deze nota beoogt het provinciale beleid met betrekking tot gratis en goedkoop openbaar vervoer nader in te vullen. Omdat de uiterste indieningstermijn voor deelname aan de V&W experimenten op 28 februari lag en deze proeven voor 50% worden gesubsidieerd door V&W, is besloten om een proef met recreatief vervoer in te dienen bij het ministerie. Indien deze proef niet past binnen het beleid, zal het college de aanvraag intrekken.

Het probleem

1. Ontbreken beleidslijn t.a.v. gratis openbaar vervoer: er bestaat binnen de provincie op dit moment geen eenduidige visie op de doelen van gratis openbaar vervoer en de situaties waarin gratis openbaar vervoer wordt toegepast.
2. Afspraak hoofdlijnenakkoord: invulling geven aan de afspraak uit het Hoofdlijnenakkoord en de bespreking in de commissie Werk om een vervolg te geven aan de proef met gratis openbaar vervoer op de lijn Zeewolde - Almere, rekening houdend met de uitkomsten van de proeven met gratis en goedkoop OV van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de bijlage bij deze nota staan de resultaten van de verschillende proeven uitgebreider beschreven.

*Het speelveld***Connexion**

Connexion is concessiehouder voor al het openbaar busvervoer in de provincie.

De gemeenten

De gemeenten zijn direct betrokken bij het aanbieden van vervoer aan de inwoners in hun gemeente en de bereikbaarheid van voorzieningen. Zij zijn ook primair verantwoordelijk voor welzijn en inkomensbeleid.

De omliggende provincies, stadsregio en concessiehouders

Door de veelheid aan grensoverschrijdende buslijnen en de complexe verdeelsystematiek van de opbrengsten uit verkoop van vervoerbewijzen kan de invoering

Akkoord:

Portefeuille houder	Afd. hoofd	Med. FIN/P&O
Secretaris	Bureauhoofd	Prog. manag.
Directeur	Beleidsmed.	Overige

van GOV ook de belangen van de omliggende provincies, stadsregio en concessiehouders raken.

Het Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer Flevoland (ROCOVF)

In de wet is bepaald dat de provincie en concessiehouder advies moeten vragen aan consumentenorganisaties over onder andere de tarieven voor openbaar vervoer.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat

Momenteel is er een uitvraag gedaan voor een derde tranche experimenten met gratis of goedkoop OV plaats, die voor 50% worden gesubsidieerd door het ministerie van V&W. Voor deze derde tranche wordt € 10,5 mln beschikbaar gesteld.

Toeristische attracties en verblijfsaccomodaties

Bereikbaarheid is voor toeristische voorzieningen een belangrijke bestaansvoorwaarde. Verbetering van de bereikbaarheid met gratis OV is daarmee ook een belang van de accommodaties en voorzieningen.

Rol van onze provincie

De provincie is concessieverlener voor het openbaar vervoer in Flevoland, met uitzondering van het stadsvervoer in Almere en Lelystad. Daarnaast heeft de provincie zorg voor de economische en ruimtelijke ontwikkeling van het grondgebied. Voor een vervolgprouf met gratis openbaar vervoer is in het hoofdlijnenakkoord een budget beschikbaar gesteld van € 150.000.

Open vragen voor discussie

In de bijgaande beleidnotitie “gratis” openbaar vervoer zijn een aantal stellingen aangegeven die als uitgangspunt kunnen dienen voor het provinciaal beleid. In de commissie bespreking is aan de orde of men hier mee kan instemmen en of men deze als basis wil aannemen voor het provinciaal beleid t.a.v. gratis openbaar vervoer.

1. Gratis openbaar vervoer dient geen doel op zich zelf te zijn, maar een middel om andere doelstellingen te bereiken.

Dit kunnen bijvoorbeeld zijn het verbeteren van de toegankelijkheid van voorzieningen voor jongeren, het verminderen van files, het tegengaan van de vereenzaming van ouderen, het vergroten van de mobiliteit van mensen met lage inkomens, het vergroten van de aantrekkelijkheid van toeristische attracties of verblijfsaccomodaties en het promoten van het openbaar vervoer.

2. Bij het inzetten van gratis OV dient de afweging te worden gemaakt of gratis OV effectief is en of het de meest efficiënte wijze is om de doelstellingen te bereiken.

Als de beoogde doelen op een andere manier tegen lagere kosten gerealiseerd kunnen worden, verdient dit de voorkeur.

3. Gratis openbaar vervoer is als geïsoleerde maatregel niet effectief. Alleen als onderdeel van een pakket van maatregelen kan het mogelijk effectief zijn.

Gratis OV heeft weinig zin als er geen voorzieningen zijn waar men heen kan of die men kan betalen. Om vereenzaming van ouderen tegen te gaan zullen bijvoorbeeld voorzieningen (cursussen, begeleidingsdiensten, ontmoetingsplekken, betaalbaar theater) moeten worden geboden, in combinatie met “gratis” openbaar vervoer.

4. Het initiatief tot het inzetten van “gratis” openbaar vervoer en de bekostiging van de meerkosten dienen vanuit de voor het hoofddoel verantwoordelijke partij te komen te komen.

Dit sluit aan op het beleid zoals vastgesteld in Nota Mobiliteit Flevoland (paragraaf 6.5 en 6.6) over (aanvullend) maatwerk, de daarvoor vereiste bijdragen van stakeholders en de mogelijkheid voor stakeholders het tarief aan de reiziger geheel of gedeeltelijk voor hun rekening te nemen.

5. Gratis OV voor jongeren is in Flevoland geen efficiënte maatregel ter verbetering van de toegankelijkheid van voorzieningen.

De belangrijkste en meest bezochte voorzieningen voor jongeren zijn onderwijsinstellingen. Basis en middelbare scholen zijn in het algemeen goed bereikbaar te voet of per fiets. Gratis OV

zou in dit geval contraproductief zijn voor het fietsbeleid. Daarnaast zullen de kosten van gratis OV voor scholieren zeer hoog zijn door de omvang van de doelgroep. Beperking van het gratis OV tot de daluren zal voor deze doelgroep weinig effectief zijn, daar ze gebonden zijn aan de schooltijden.

Voor leerlingen van onderwijsinstellingen met een specifieke religieuze inslag is de reisafstand te groot om per fiets af te leggen. In dit geval betreft het echter de keuze van de ouders om hun kinderen naar een dergelijke school te laten gaan in plaats van een alternatief in de buurt. Bij deze keuze horen kostenconsequenties. Het is niet logisch deze af te wentelen op de samenleving.

Leerlingen van hoger-onderwijsinstellingen beschikken over een studenten-OV-kaart, waarmee gratis OV voor hen min of meer een feit is. Voor veel leerlingen van MBO-instellingen geldt dat de reisafstand te groot is om per fiets af te leggen. Deze beschikken ook niet over een studenten-OV-kaart. Het ministerie van OC&W werkt samen met IPO, SKVV en vervoerbedrijven aan een regeling voor deze doelgroep. Dit is geen primaire verantwoordelijkheid van de provincie. Voor het bezoek van overige voorzieningen zoals jongerencentra, culturele en sportvoorzieningen geldt dat deze in het algemeen goed bereikbaar zijn per fiets. Waar dit niet het geval is, is zeer de vraag of de prijs van het openbaar vervoer een belemmering is voor het bereiken van de voorziening en of dit een provinciale verantwoordelijkheid is deze belemmering op te heffen.

6. Gratis OV is geen efficiënte maatregel ter vermindering van files.

Uit de VenW proeven blijkt dat "gratis" OV weinig effectief is als middel om files te bestrijden. Automobilisten maken de overstap pas als er een duidelijke meerwaarde in kwaliteit en tijd is. De prijs speelt hierbij een ondergeschikte rol, belangrijker zijn goede informatievoorziening, gemak en een frequente en snelle verbinding. Bovendien wordt de vrijgekomen ruimte vrijwel onmiddellijk weer ingenomen door nieuw verkeer.

Daarbij gaat het op de voor Flevoland kansrijke relaties richting de Randstad om dermate grote reizigersaantallen dat de kosten aan opbrengstenderving en inzet van extra bussen enorm zullen zijn. Het is zeer de vraag of niet meer reizigers geworven worden bij besteding van dit geld aan hogere frequenties.

7. Gratis OV is geen efficiënte maatregel voor het tegengaan van de vereenzaming van ouderen.

Uit de landelijke proeven blijkt dat gratis OV niet leidt tot een vermindering van de eenzaamheidsgevoelens bij ouderen. Wel neemt het gebruik van het OV door ouderen toe. Veelal betrof dit ouderen die al veel reizen maakten en deze voorheen met de auto of de fiets aflegden. Deze ouderen hebben deze vorm van steun niet nodig, waarmee de effectiviteit marginaal is.

De kosten van gratis OV voor ouderen zijn beperkt doordat de doelgroep momenteel een klein aandeel van de totale OV-reizigers betreft en de extra reizen opgevangen konden worden binnen de bestaande capaciteit.

8. Gratis openbaar vervoer ter vergroting van de mobiliteit van mensen met lage inkomens is geen verantwoordelijkheid van de provincie.

De provincie is niet verantwoordelijk voor inkomensbeleid. Dit is een taak voor gemeenten. Zoals verwoord in paragraaf 6.6 van de Nota Mobiliteit Flevoland kunnen de gemeenten als stakeholder een bijdrage leveren om de tarieven voor deze doelgroep te verlagen, eventueel tot € 0,-.

9. Gratis openbaar vervoer kan effectief zijn ter promotie van het openbaar vervoer. Dit is primair de verantwoordelijkheid van het vervoerbedrijf.

Gebleken is dat gratis OV (en de communicatie hierover) voor diverse mensen aanleiding is geweest het OV een keer te proberen. Een deel hiervan blijkt ook na afloop van de gratis periode nog af en toe gebruik te maken van de bus.

Omdat de vervoerder in de Flevolandse concessiegebieden de opbrengsten uit verkoop van vervoerbewijzen zelf mag houden, plukt hij hier op termijn de vruchten van. Daarbij past dat hij ook zelf de kosten draagt.

10. Gratis OV kan mogelijk de aantrekkelijkheid en concurrentiekracht van gebieden en locaties vergroten. De verantwoordelijkheid ligt hierbij primair bij de baathebbers.

De geldigheid van de eerste stelling is een van de thema's die onderzocht worden in de nieuwe tranche experimenten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Voorgesteld wordt hierop aan te sluiten door een experiment uit te voeren met gratis OV voor verblijfsrecreanten en bezoekers van attracties aan de Flevoboulevard (zie bijlage 2). Randvoorwaarde is dat de belanghebbende recreatieondernemers (stakeholders) zich voor aanvang van het experiment committeren aan de door hen te leveren financiële bijdrage om het project bij succes voort te zetten. Deze eis van een financiële bijdrage is gerechtvaardigd vanuit het uitgangspunt dat deze partijen bij gebleken succes aantoonbaar baat hebben bij gratis openbaar vervoer voor hun bezoekers. Indien dit niet het geval is, wegen de baten blijkbaar niet op tegen de kosten en is continuering niet kosteneffectief.

Politieke context

In het collegeprogramma is aangegeven dat er een vervolgprouf met "gratis" openbaar vervoer zal worden gehouden. Bij bespreking in de commissie werk, bleek dat er een diffuus beeld is over de doelstelling van het gratis openbaar vervoer en de invulling van een vervolg.

Het vervolg

Afhankelijk van van de uitkomsten van de discussie in commissie:

1. Doorzetten van het experiment met gratis OV voor verblijfsrecreanten en bezoekers van attracties in de Flevoboulevard.
2. Eventuele nieuwe initiatieven voor gratis of goedkoop openbaar vervoer van andere beleidssectoren, gemeenten of andere belanghebbenden te faciliteren, mits deze bijdragen aan de provinciale beleidsdoelstellingen en de meerkosten worden bekostigd door de belanghebbenden.

Verdere informatie

- Nota Mobiliteit Flevoland
- Tussenevaluatie proef gratis openbaar vervoer Almere - Zeewolde, zoals verzonden aan de commissie Werk van juli 2007 (docuvtitrs.: 556482 Memo, 520660 Eindrapport, 544187 Analyse reizigersaantallen)
- Evaluatie Gratis openbaar vervoer voor 65-plussers, Verkeer en Waterstaat, juni 2008 http://www.kpvv.nl/files_content/verkeersplannen/VenW-evaluatie%20GOV%20voor%2065-plussers.pdf
- Evaluatie Gratis of goedkoop openbaar vervoer bij fileknelpunten, Verkeer en Waterstaat, juni 2008, http://www.kpvv.nl/files_content/verkeersplannen/VenW-evaluatie%20GOV%20bij%20fileknelpunten.pdf

Bijlage 1; Beleidsnotitie gratis openbaar vervoer

Na successen in België zijn er ook in Nederland steeds meer gemeenten en provincies die experimenten uitvoeren met “gratis” openbaar vervoer. Ook elders in de wereld wordt gratis openbaar vervoer aangeboden op bepaalde relaties of voor bepaalde doelgroepen. Gratis openbaar vervoer betekent in de praktijk dat de reiziger tegen een nultarief wordt vervoerd en dat een ander, gemeente, provincie, attractie of vervoerder, de prijs voor het vervoer betaalt.

Wij hebben een proef met gratis openbaar vervoer uitgevoerd in 2007 op de lijn Zeewolde - Almere. Doelstellingen daarbij zijn:

- het bevorderen van de mobiliteit van mensen die niet over een alternatief beschikken, meer specifiek het bieden van vervoer aan ouderen, jongeren en mensen met lage inkomens,
- een verschuiving van de spits naar de daluren en
- het beter benutten van restcapaciteit.

De uitkomsten van deze proef waren dat:

- ouderen en mensen met lage inkomen meer zijn gaan reizen, maar in alle gevallen wel over een alternatief beschikten
- Er trad een zeer beperkte verschuiving van de spits naar het dal op, alleen de eerste ritten van het dal waren drukker.
- De restcapaciteit werd beter benut door een verdubbeling van de reizigersaantallen, waarbij vooral mensen met lagere inkomens en ouderen meer zijn gaan reizen met het OV. Het ging hierbij echter om zeer beperkte absolute aantallen.

De proef was onvoldoende representatief om betrouwbare uitspraken te doen over de consequenties van gratis openbaar vervoer op grotere schaal. In de daarop volgende bespreking van voorstellen over het vervolg bleek dat de voorkeuren en zienswijzen in de Statencommissie zeer uiteenlopend waren. Besloten is toen om de resultaten van de landelijke experimenten met ondersteuning van het ministerie van Verkeer en Waterstaat af te wachten.

Experimenten Ministerie van Verkeer en Waterstaat

In 2007 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat negen experimenten ondersteund met gratis of goedkoop openbaar vervoer op filegevoelige trajecten en vier experimenten met gratis openbaar vervoer voor 65-plussers. Bij de eerste groep experimenten lag de nadruk op het verbeteren van de bereikbaarheid, bij de tweede groep op het tegengaan van maatschappelijk isolement van ouderen door de financiële drempel bij het vervoer weg te nemen.

Bij de experimenten op de filegevoelige trajecten zijn experimenten uitgevoerd met gratis én met goedkoop openbaar vervoer. In diverse proeven werden er niet alleen maatregelen ten aanzien van de prijsstelling genomen, maar werd ook de kwaliteit van het vervoer verbeterd (Nijmegen en Zwolle) en werden promotie activiteiten ontplooid. Uit deze experimenten kwam naar voren dat automobilisten over willen stappen naar het OV indien:

- er sprake is van een reëel fileprobleem dat ook als zodanig wordt ervaren;
- het OV een goed alternatief biedt;
- er een goede communicatie, marketing en promotie plaatsvindt;
- automobilisten geen alternatieve snellere route hebben en
- zij eenvoudig aan hun OV kaart kunnen komen.

Verder was hier de conclusie bij de succesvolle experimenten dat de files niet verminderden door gratis openbaar vervoer. Op het totaal van het aantal automobilisten was het aantal overstappers gering en de vrijkomende wegcapaciteit werd onmiddellijk ingevuld door nieuwe verplaatsingen. Wel verbeterde de bereikbaarheid doordat meer mensen naar de stedelijke centra reisden, zonder dat de files toenamen.

In de experimenten met gratis OV voor 65-plussers konden 65 plussers gratis reizen met het OV in het gebied. In Noord Holland Noord kregen zij een nultarief kaartje bij het instappen, in Nijmegen en Parkstad Limburg kregen zij een OV pas thuisgestuurd en in Rotterdam konden zij een pas aanvragen. In Rotterdam was deze pas een OV-chipkaart en is de proef mede gebruikt de OV-chipkaart te promoten onder 65-plussers.

Uit deze vier experimenten komen een aantal zaken naar voren:

- Het OV gebruik onder de doelgroep stijgt relatief fors, in absolute zin gaat het om beperkte aantallen. Er is zowel sprake van ouderen die meer gaan reizen als van nieuwe reizigers.
- In drie van de vier gebieden was een toename te zien in de deelname aan maatschappelijke activiteiten door 65-plussers.
- Gratis openbaar vervoer tijdens de experimenten leidde niet tot een vermindering van de eenzaamheid van ouderen.
- Bij geen van de proeven was het noodzakelijk om extra capaciteit in te zetten.
- De toename van het gebruik betrof deels reizen die vroeger met een ander vervoermiddel (m.n. auto of fiets) werden gemaakt en voor een ander deel nieuwe reizen.
- Er was geen eenduidig beeld tussen inkomen en OV-gebruik. In de minder verstedelijkte gebieden reisden mensen met een lager inkomen meer met het openbaar vervoer dan mensen met hogere inkomens. In de verstedelijkte gebieden was er geen duidelijke relatie tussen inkomen en OV gebruik.
- Mensen die slecht ter been waren of in een rolstoel zaten zijn in grotere mate aan activiteiten gaan deelnemen, dan de overige mensen.

De gemeenten Nijmegen en Rotterdam hebben besloten na afloop van de proeven om door te gaan met het beschikbaar stellen van gratis openbaar vervoer aan 65-plussers. De gemeenten in Parkstad Limburg wilden wel doorgaan met het gratis openbaar vervoer, maar konden niet tot overeenstemming komen met de vervoerder over de kosten daarvan. De Provincie Noord-Holland heeft besloten geen vervolg aan de proef te geven.

Analyse resultaten gratis openbaar vervoer

De resultaten van “gratis” openbaar vervoer in Nederland zijn diffuus. De prijs van het openbaar vervoer blijkt slechts één van de factoren te zijn die meespelen bij de beslissing van mensen om met de bus te gaan. Tot nu toe bestaat er binnen onze provincie geen consensus over de wenselijkheid en doelen van “gratis” openbaar vervoer. Onder “gratis” openbaar vervoer wordt hier verstaan, openbaar vervoer dat om niet aan de reizigers (eindgebruikers) wordt aangeboden en waarbij de overheid, vervoerder, gemeente of andere derde de prijs van het vervoer betaalt.

Bij het “gratis” openbaar vervoer¹ maken we een onderscheid tussen een benadering in doelgroepen (genoemd worden jongeren, ouderen, mensen met een laag inkomen) en een benadering op trajecten of bestemmingen. De proef op de lijn Zeewolde - Almere richtte zich op doelgroepen maar was om experimentele redenen beperkt tot één verbinding.

In het geval van doelgroepen zijn de doelen vaak maatschappelijke activering en tegengaan van eenzaamheid of inkomenssteun. Bij trajecten of bestemmingen gaat het veelal om de bereikbaarheid van stedelijke centra, werkgelegenheidsconcentraties, evenementen of recreatieve voorzieningen.

De les uit de experimenten tot nu toe is dat “gratis” openbaar vervoer geen doel op zich is, maar een ander doel dient: verminderen van files, maatschappelijke activering, verbeteren bereikbaarheid voorzieningen, inkomenssteun etc.

¹ Waar we hier spreken over gratis openbaar vervoer, bedoelen we zowel openbaar vervoer waarvoor de reiziger geen prijs hoeft te betalen voor de rit als goedkoop openbaar vervoer, waarbij de reiziger een aanzienlijke korting krijgt op de reguliere prijs van het openbaar vervoer.

Bovendien is het geen geïsoleerde voorziening. Het is bijvoorbeeld weinig zinvol om het openbaar vervoer “gratis” aan te bieden aan automobilisten, als de kwaliteit van dit vervoer matig is. Om de vereenzaming van ouderen tegen te gaan, is een pakket van maatregelen nodig, waarvan gratis OV er één kan zijn. Vooral in combinatie met andere maatregelen kan gratis openbaar vervoer effectief zijn. In de gemeente Den Haag wordt gratis openbaar vervoer voor 65-plussers bijvoorbeeld gekoppeld aan de Ooievaarpas, een pas waarmee ouderen ook korting krijgen op een veelheid van voorzieningen zoals cursussen, sportvoorzieningen en culturele activiteiten. Vaak is er ook sprake van koppelverkoop, waarbij in combinatie met een parkeerplaats (Waalsprinter in Nijmegen), toegangsbiljet (Walibi) of sportevenement (Zevenheuvelenloop in Nijmegen) “gratis” openbaar vervoer wordt geboden.

Gemak blijkt vaak een meer doorslaggevende reden te zijn om over te stappen dan de prijs. Gratis openbaar vervoer is gemakkelijk. Reizigers hoeven geen kennis te hebben van het kaart- en tariefstelsel en hoeven zich geen zorgen te maken of ze voldoende strippen hebben. “Gratis” OV dat gemakkelijk is, trekt veel meer reizigers dan wanneer deze veel moeite moeten doen om aan hun “gratis” vervoerbewijs te komen. Nadrukkelijk speelt hierbij ook het belang van een goede en directe marketing naar de doelgroep. Zelfs als het gratis is, maken weinig automobilisten de overstap als hier geen stevige promotiecampagne aan is gekoppeld.

Gratis OV kan ook zelf een promotionele waarde hebben. Vooral ten behoeve economische doelstellingen (bevordering bezoek aan toeristische voorzieningen of vestigingsklimaat) kan “gratis” (goed en gemakkelijk bereikbaar) een verkoopargument zijn en mensen verleiden de voorziening te bezoeken.

Provinciaal beleid gratis openbaar vervoer

Bij het toepassen van gratis OV zou aansluiting moeten worden gezocht bij de doelstellingen. Wij stellen als algemeen beleidslijn voor dat “gratis” OV alleen wordt ingezet als middel om de realisatie van andere beleidsdoelstellingen te ondersteunen. Financiering van de meerkosten van het gratis openbaar vervoer moet dan ook plaats vinden vanuit de initiërende beleidssector. Meerkosten ten gevolge van gedeelde inkomsten en promotie activiteiten worden gedragen door de verantwoordelijke beleidssector of andere belanghebbenden.

In het geval van nieuwe verbindingen is uitgangspunt dat, afhankelijk van de bijdrage aan het provinciaal verkeer- en vervoerbeleid, maximaal 50% van de kosten gedekt wordt vanuit de BDU-gelden. De overige kosten moeten worden gedekt door de belanghebbende. Alleen op experimentele basis kan worden besloten dat een groter deel van de kosten vanuit de sector vervoer wordt gedragen, om te onderzoeken of de verwachte effecten ook daadwerkelijk optreden.

Ter uitvoering van de afspraak over gratis openbaar vervoer in het Hoofdlijnenakkoord stellen wij voor een experiment met gratis OV voor toeristen en recreanten in de Flevoboulevard uit te voeren. Dit is een onderdeel van het toeristisch beleid. Wij stellen voor de in het Hoofdlijnenakkoord beschikbaar gestelde middelen (€ 150.000) hiervoor te benutten. Aangezien het ministerie van Verkeer en Waterstaat een derde tranche experimenten met gratis of goedkoop OV ondersteunt (met o.a. het thema sociaal recreatief), hebben wij dit project ook ingediend bij het ministerie. In bijlage 2 gaan wij nader in op dit experiment.

Bijlage 2 Flevoboulevard express

Aanleiding

Vanuit de recreatie-ondernemers aan de Flevoboulevard langs het Veluwemeer is het dringende verzoek naar voren gekomen om een volwaardige openbaar vervoerverbinding aan te bieden naar de recreatieve voorzieningen in het gebied. Momenteel rijdt er vanuit Harderwijk de Walibi-express tot aan Walibi World en rijdt lijn 147 van Harderwijk naar Dronten langs het zuidelijke deel van het de Flevoboulevard. Daarnaast geeft Connexxion aan dat de huidige Walibi Express erg eenzijdig vervoer heeft ('s ochtends vol heen en leeg terug, 's middags leeg heen en vol terug, soms met versterking) terwijl een substantieel deel van de reizigers een Studenten OV kaart heeft en dus geen opbrengsten voor de lijn genereert. Een voorstel om de Nationale Vervoerbewijzen en OV studentenkaart niet geldig te verklaren op deze lijn is door het ROCOVF afgewezen.

Wij hebben onderzocht of er mogelijkheden zijn om aan het verzoek van de ondernemers te voldoen een bijdrage te kunnen leveren aan het probleem van Connexxion met deze lijn. Wij verwachten dat met het aanbieden van vervoer tegen de reguliere prijs, er te weinig mensen van de lijn gebruik zullen maken en de kostendekkingsgraad laag zal zijn. Daarom willen we kijken of we met "gratis" openbaar vervoer voor de bezoekers van de attracties en de verblijfsrecreanten in het gebied een aantrekkelijke en rendabele verbinding kunnen realiseren.

Volgens eerste berekening zijn de kosten van een dergelijk experiment hoger dan het budget dat in het Hoofdlijnenakkoord beschikbaar is gesteld voor 'gratis' openbaar vervoer. Alhoewel wij uitgaan van commitment van de recreatie ondernemers, onder andere door het leveren van een financiële bijdrage, zal ook dit niet voldoende zijn om de kosten te dekken. Doordat de minister van Verkeer en Waterstaat een derde tranche experimenten met gratis openbaar vervoer heeft aangekondigd, en daarbij bereid is 50% van de kosten van het experiment te subsidiëren, ontstaan er wel voldoende dekkingsmiddelen voor het uitvoeren van het experiment.

Doelstellingen:

- stimuleren van het bezoek aan toeristische attracties en verblijfsaccommodaties, door verbetering van de bereikbaarheid met openbaar vervoer
- beperken automobiliteit en parkeerbehoefte, door het aanbieden van gratis openbaar vervoer aan verblijfsrecreanten en bezoekers van de attracties
- benutten restcapaciteit bussen

Over het effect van gratis of goedkoop openbaar vervoer naar toeristische attracties en accommodaties is nog weinig bekend. Om die reden heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat dit thema toegevoegd aan de derde tranche experimenten. Afhankelijk van de resultaten van het experiment kan worden besloten tot voortzetting van de buslijn in volgende jaren, indien de kostendekkingsgraad (door bijdragen door of via de recreatie ondernemers) minimaal 50% bedraagt.

Doelgroep:

Reizigers met een sociaal recreatief motief. Het experiment wordt vooral gericht op bezoekers van de verblijfsaccommodaties op de Flevoboulevard langs het Veluwemeer en bezoekers van de attracties daar zoals WalibiWorld, Flevonice, Dorhout Mees (golf en adventure) en Dolfinarium.

Aanbod aan de doelgroep:

Gedurende de maanden juni, juli en augustus krijgen

- alle verblijfsrecreanten op de accommodaties langs het Veluwemeer gratis openbaar vervoer aangeboden op de Flevoboulevardexpress van Harderwijk naar Elburg vv. (Optie om dit uit te breiden met vervoer op lijn 148 tussen Lelystad en Harderwijk, waarmee het Aviodrome ook gratis bereikbaar is)
- bezoekers van de attracties aan de Flevoboulevard krijgen in combinatie met hun toegangsbiljet tot de attractie gratis openbaar vervoer aangeboden op de Flevoboulevardexpress (Optie is om dit uit te breiden met bezoekers van Aviodrome, Natuurpark Lelystad en Dolfinarium)

OV verbinding waarvoor het aanbod geldt:

De Flevoboulevard-express tussen Harderwijk en Elburg.

De Flevoboulevard-express is een uitbreiding van de bestaande Walibi-express, vanaf Walibi World naar Elburg. Met de doortrekking worden ook het Recreatiepark Riviéra (bungalows, camping, jachthaven) ontsloten en ontstaat de mogelijkheid om per bus vanaf de diverse verblijfsaccommodaties Elburg en Harderwijk te bezoeken.

Start- en einddatum:

1 juni 2009 t/m 30 augustus 2009

Globale kostenindicatie:

Onderstaand volgt een globale kostenindicatie. Nadere detaillering vindt plaats na onderhandeling met de vervoerder en recreatieondernemers.

Kosten doortrekking van Walibi naar Elburg	€ 210.000
Derving opbrengsten	€ 95.000
Kosten Promotie	€ 50.000
Kosten organisatie	€ 25.000
Totaal kosten	€ 380.000
Bijdrage recreatie ondernemers	€ 50.000
Bijdrage Provincie Flevoland	€ 140.000
Bijdrage ministerie V&W	€ 190.000
Totaal opbrengsten	€ 380.000

Verwachte resultaten:

Hieronder staan de korte termijn resultaten/streefwaarden vermeld, een toename van het reizigersaantal met 175 reizigers per dag, ofwel 20% per dag. Gezien het reeds hoge gebruik van de richting Walibi World is dit een hoog streefgetal, die alleen kan worden gerealiseerd met actieve medewerking van de recreatie ondernemers en een intensieve promotiecampagne.

De lange termijn resultaten zijn er op gericht om de bezoekersaantallen van de attracties en verblijfsaccommodaties te vergroten. Wij verwachten echter dat deze effecten pas na 2-3 jaar zichtbaar worden. Indien de proef succesvol blijkt, valt het te overwegen om “gratis” openbaar vervoer voor verblijfsrecreanten uit te breiden tot heel Flevoland en daarmee het toeristisch-recreatief product Flevoland te versterken.

	per dag	jun-aug
Huidige aantallen reizigers	873	79.443
Toename aantal reizigers	175	15.925