



Deel B. Bijlagen

B1. Aanvulling op de hoofdstuk 1 van deel A

Om de haalbaarheid van de snelbussen in de praktijk te onderzoeken is medio 2008 aan de decentrale overheden (die verantwoordelijk zijn voor het regionale OV) gevraagd voorstellen in te dienen voor een driejarige pilot met snelbussen.

Het subsidieverzoek voor deze gezamenlijke pilot is in mei 2010 door die provincies ingediend. Voor deze pilot is door de toenmalige staatssecretaris een bijdrage van € 10,5 miljoen gereserveerd in de jaren 2011 t/m 2013. Deze bijdrage is toegevoegd aan de Brede DoelUitkering verkeer en vervoer (BDU v&v) van de betrokken provincies. De convenanten met de 3 provincies zijn begin 2011 getekend door de minister en medio 2011 door de gedeputeerden van de drie provincies. In de convenanten zijn zowel de afspraken over als de bijdrage voor de uitvoering van de pilot aan de drie provincies vastgelegd. Zowel tijdens de uitvoering als na afloop van de pilot zal een evaluatie plaatsvinden. Hierbij worden zowel de praktische mogelijkheden van een netwerk van snelbussen als de bijdrage aan de oplossing van het fileprobleem onderzocht en wordt bezien of een netwerk van hoogwaardige en hoogfrequente snelbussen een bijdrage kan leveren aan de mobiliteitsproblemen.

De provincie Noord-Holland treedt op als coördinator en penvoerder voor de pilot. In de begeleidingsgroep zitten tevens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant, Bestuur Regio Utrecht en de gemeente Almere.

B2. Basisinformatie over de snelbussen en hun bestemming en over wegverkeer

Snelbussen hebben de potentie voor nieuwe reizigers (naast de huidige) om vlot en betrouwbaar naar hun werk te reizen. Hiermee kan de snelbus op een efficiënte manier een bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het verminderen van de filedruk. Cruciaal is dat aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan: voldoende vervoerspanning, hoge kwaliteit van het aanbod (betrouwbaarheid, frequentie, snelheid, comfort), kaart- en tariefintegratie met overig OV. Een tweede voorwaarde is dat de bekendheid met (en kwaliteit van) het product bij de keuzereiziger over het voetlicht gebracht wordt met een goede marketingcampagne.

De groeimarkt van de snelbus is een niche: de keuzereiziger die op zijn deur-tot-deur verplaatsing (nog) geen hoogwaardig OV-alternatief heeft. De keuzereiziger reist nu veel met de auto. De uitdaging is om hem te verleiden daar(soms) uit te komen. Recente praktijkproeven o.a. in Brabant laten zien dat het mogelijk is dat automobilisten hun gewoontegedrag aanpassen, ook zonder financiële beloning, door ze interessante alternatieven aan te bieden en door middel van andere overtuigingsstrategieën.

1. Lijn 401/400 - lijn 287: Breda/Oosterhout - Utrecht de Uithof

De lijnen 400 - 401 bestonden al jaren als Interliner. Vanuit Brabant rijden er twee busdiensten naar Utrecht de Uithof. De bussen rijden van Oosterhout en Breda rechtstreeks naar Utrecht CS. Vanaf januari 2013 is er een snelle overstap mogelijk bij Vianen aan de A2 op de 287 naar Utrecht De Uithof en Rijnsweerd.



Lijn 401 rijdt vanaf het treinstation van Breda via de A27 naar Utrecht (CS). In Breda wordt twee keer gehalteerd, in Utrecht zelf stopt de bus alleen bij Rijsweerd en De Uithof. Lijn 400 rijdt vanuit Oosterhout (drie haltes) door Raamsdonksveer (drie haltes) en vanaf daar hetzelfde traject als lijn 401 over de A27. Onderweg stoppen beide busdiensten langs de A27, bij Hank, Tol bij Sleeuwijk en Vianen. Reizigers naar De Uithof kunnen overstappen op lijn 287 bij busstation Vianen. Vanaf december 2012 is de overstap daar verbeterd. De bezetting van de bussen is het grootste tijdens de spitsuren, en er is nog ruimte voor groei binnen de huidige capaciteit.

Bestemming en herkomst gebruikers

De begin- en eindpunten van lijnen 400 en 401 zijn in veel gevallen ook de haltes waar de mensen in- en uitstappen. Dit geldt met name voor Utrecht en Breda en in mindere mate voor Oosterhout. De haltes op de route liggen aan de A27 bij een op- en afrit. Gebruikers van de bus komen dan ook vanaf het beginpunt van de reis lopend, met de fiets, bus of auto naar de beginhalte. Lijn 400 en 401 stoppen niet bij Gorinchem. Er zijn aparte busdiensten die Gorinchem met Breda en met Utrecht verbindt.

Er is een matige intercity treinverbinding van Breda met Utrecht met een overstap in 's-Hertogenbosch en er rijdt een rechtsreekste stoptrein. Daarna kan men met de bus verder reizen naar De Uithof in ca. 15 minuten. De reistijd per auto van Breda naar Utrecht De Uithof bedraagt circa 50 minuten (excl. files). In spijtijden komt hier gemiddeld 10-20 minuten bij en kan de vertraging oplopen tot 30 minuten. De vergelijking tussen met trein en auto naar Utrecht de Uithof maakt duidelijk dat ondanks veelvoorkomende vertraging de auto sneller is. Een rechtstreekse snelbus kan een aantrekkelijk alternatief zijn.

Reisdoelen

Werk is een belangrijke bestemming voor de gebruikers van de lijnen 400 en 401. Rondom het Centraal Station van Utrecht zijn veel bedrijven geclusterd. Daarnaast bevinden zich veel bedrijven bij Rijsweerd, nabij De Uithof. Een ander reisdoel is recreatie. Lijnen 400 en 401 kunnen gebruikt worden om de binnensteden van Breda en Utrecht te bezoeken en voor evenementen in de Jaarbeurs.

2. Lijn 150: Almere - Utrecht De Uithof

Lijn 150 start in Almere Buiten en rijdt via Almere Stad (onder meer via het treinstation) en Almere Hout over de snelweg naar Blaricum Carpoolplaats (A27). Vanaf daar rijdt de bus over de snelweg naar Rijsweerd en De Uithof. Lijn 150 is geïntroduceerd in april 2012. Deze rijdt enkel in de spitsblokken. Het gebruik in richting Utrecht (ochtend) en Almere (middag/avond) kent een stijgende lijn, in de tegenspits zijn weinig reizigers.

Bestemming en herkomst gebruikers

De gebruikers van lijn 150 zijn met name afkomstig uit Almere zelf. De bus rijdt hier snel dankzij de vrijliggende busbaan. Almere wordt goed bediend, vanuit bijna elke wijk of buurt is er wel een halte nabij. Vanaf De Stichtse Brug rijdt de bus over de A27 naar Blaricum. Daar stopt lijn 150 bij de carpoolplaats. Hier komen meer buslijnen uit de regio waaronder lijn 320. De halte Blaricum Carpoolplaats ligt aan de rand van Huizen (41.000 inwoners). De afstand tot het centrum van Huizen is twee kilometer. Daarnaast is Blaricum (9.000 inwoners) nabij, de afstand tot het centrum van Blaricum is anderhalve kilometer.



Reisdoelen

Veel gebruikers van lijn 150 wonen in Almere. Daarnaast kan lijn 150 aantrekkelijk zijn voor inwoners van Blaricum en Huizen. Lijn 150 wordt veel gebruikt door studenten die wonen in Almere en studeren op De Uithof. Opvallend is dat ook studenten vanuit Zeewolde (21.000 inwoners) en Lelystad (75.000 inwoners) aangeven gebruik te maken van deze bus.

3. Lijn 320: Blaricum - Huizen - Amsterdam Amstel

Lijn 320 rijdt vanaf Blaricum Carpoolplaats door Huizen, via het Tergooi Ziekenhuis (locatie Blaricum) naar de A1. Langs de A1 stopt de bus op P+R Gooimeer (Naarden) en P+R Muiden, waarna de bus Amsterdam binnen rijdt en nog drie haltes heeft voordat eindhalte Amstelstation wordt bereikt.

Lijn 320 is geïntroduceerd medio 2011 en maakt onderdeel uit van R-Net. Deze lijn is gekomen in de plaats van andere lijnen. Deze bus mag op de snelweg 100 km/pu rijden.

Bestemming en herkomst gebruikers

Lijn 320 heeft veel haltes in Huizen en heeft daar duidelijk een ophaalfunctie. Daarna stopt de bus bij het Tergooi Ziekenhuis in Blaricum, aan de rand van de A1. Andere kernen waar deze bus door komt zijn Naarden (17.000 inwoners), Muiden (6.000 inwoners) en Diemen (24.000 inwoners). De bus stopt aan de rand van Naarden bij het P+R terrein, dichtbij bedrijventerreinen Gooimeer Noord en Gooimeer Zuid. Vanaf deze halte is het ongeveer anderhalve kilometer tot het centrum van Naarden. Verder stopt lijn 320 bij het P+R terrein van Muiden en bij de Maxis. De afstanden vanaf deze haltes tot het centrum van Muiden en tot het Muiderslot zijn hemelsbreed circa 600 meter.

Nabij het eindpunt van lijn 320 (station Amsterdam Amstel) is het Amstel Business Park, een bedrijventerrein met ruim 600 bedrijven en ongeveer 11.000 werknemers. Ook het centrum van Amsterdam is een goed te bereiken bestemming. Met de trein of metro naar Amsterdam Centraal kost minder dan tien minuten.

Reisdoelen

Lijn 320 is de vervanger van een aantal opgeheven lijnen. Als compromis is afgesproken dat het aantal haltes in Huizen bij aanvang van de lijn hoog blijft. Het vermoeden is dat deze lijn ook voor lokale reizen wordt gebruikt. Ook voor inwoners van Naarden en Muiden kan deze lijn aantrekkelijk zijn.

Vooral voor mensen die in de directe omgeving van een halte werken of naar school gaan is lijn 320 aantrekkelijk. Dit geldt met name voor mensen die werken in het Tergooi Ziekenhuis, op bedrijventerrein Gooimeer, Amstel Business Park of op loopafstand van treinstations Duivendrecht of Amsterdam Centraal.

Lijn 320 rijdt via het Tergooi Ziekenhuis in Blaricum om het ziekenhuis te bedienen. Dit ziekenhuis heeft twee locaties, één in Hilversum en het ziekenhuis in Blaricum aan de A1. Er werken op deze locaties 3.000 mensen en in 2011 werden er 55.000 mensen opgenomen.



De Uithof: toplocatie in de kenniseconomie

Huidige situatie

De Uithof ligt ten oosten van het centrum van Utrecht. Het gebied biedt onderdak aan grootste deel van de universiteit van Utrecht, vijf faculteiten van de Hogeschool Utrecht en het Universitair Medisch Centrum Utrecht (UMC Utrecht). Daarnaast zijn er vele kennisinstellingen gevestigd. Op De Uithof wonen ook steeds meer studenten - inmiddels zo'n 2.500 - in drie grote studentenflats en sporten Utrechtse studenten in De Uithof in het sportcomplex Olympos. Op De Uithof werken op dit moment ruim 22.000 mensen en op het nabijgelegen Rijsweerd bijna 8.000. In beide gevallen gaat het vooral om voltijdbanen. Mensen op De Uithof werken voornamelijk in het onderwijs of de gezondheidszorg, waar Rijsweerd vooral werknemers heeft in de financiële en zakelijke dienstverlening.

Toekomst

De Uithof en Rijsweerd hebben nu 45.000 studenten en 30.000 werknemers, die elke dag naar het gebied reizen. De gebieden groeien in de komende naar ruimte voor 60.000 studenten en 35.000 werknemers.' (Bron: Rapport Uithoflijn 3.0). De bereikbaarheid en de parkeervoorzieningen vragen een forse opgave. BRU voert een actief beleid gericht op een uitstekende OV-bereikbaarheid en interessant OV-aanbod om het OV-gebruik te stimuleren.

Eigenschappen van het autoverkeer op trajecten

Samenvattende tabel

	Almere - Utrecht De Uithof	Blaricum - Amsterdam Amstel	Breda/Oosterhout - Utrecht De Uithof
Wegverkeer per dag in beide richtingen	80.000 voertuigen op A27	90.000 voertuigen op A1	70.000 voertuigen A27
Afstand	46 km	36 km	72 km
Reistijd	34 minuten	27 minuten	51 minuten
Vertraging in spits	11 minuten	6 minuten	17 minuten
Reistijd snelbus	79 minuten	62 minuten	96 minuten

B3. Imagocampagne 'Zeker met de bus.nl'

In de startfase hebben we geconstateerd dat de naam 'Snelwegbus' de lading niet dekt, omdat de bus niet continu over de snelweg rijdt en niet als 'snel' wordt ervaren. Het product snelbus scoort goed op de betrouwbaarheid en kwaliteit (comfort, dienstregeling) is ruim voldoende. We hebben gekozen voor een overkoepelend concept te introduceren met de naam 'Zeker met de bus'. Niet productgericht, maar een 'manier van reizen'. Een imagocampagne die de voordelen van het reizen met de snelbus promoot. Dit concept geldt als overkoepelend platform waar de verschillende vervoerders en lijnen op aan kunnen sluiten. De promotiecampagne is opgesplitst in twee fasen, 1.0 als proefperiode en 2.0 als publieksuitrol.



Campagne 1.0

De campagne is in februari 2013 gestart met de werving van deelnemers aan pilot 1.0. Daarbij zijn de volgende acties ingezet:

- een website gelanceerd met eigen fotografie en promofilm
- werkgevers benaderd met een brief en folder
- promotieteams ingezet op gerichte flyerlocaties
- informatie verspreid via vervoerders en OV-websites

Na aanmelding kregen deelnemers 10 probeerkaartjes toegestuurd onder de voorwaarde dat ze de enquêtes invulden. De campagne was een succes met 166 aanmeldingen. Deze mensen konden in de maand maart reizen op één van de drie lijnen.

Monitoring 1.0

De bevindingen uit de enquêtes onder de deelnemers gaven de volgende inzichten over de deelnemers aan de pilot met de snelbus:

- Ongeveer 60% van de deelnemers gebruikt de snelbus voor woon-werkverkeer.
- De helft van hen gebruikte de snelbus weinig voorafgaande aan de pilot.
- De waardering voor de bus is gemiddeld een zeven; dat is in OV-land prima. Positieve uitschieter is de zekerheid ten aanzien van de aankomsttijd. Aandachtspunten zijn de mogelijkheden om te werken in de bus (ruimte en kwaliteit van WiFi).
- Ongeveer een derde rijdt tot nu toe vaak met de auto op het traject van de snelbus.
- De nieuwe gebruikers staan open voor OV-gebruik en voor de snelbus. Tweederde van de nieuwe reizigers zegt ook in de toekomst met de snelbus te blijven reizen.

Het project richt zich op nieuwe reizigers voor de snelbus. Dat zijn of forensen die nu veel met de auto reizen of forensen die nu de trein nemen en ervaren dat de snelbus ook een aantrekkelijk alternatief kan zijn. De pilot heeft goede inzichten opgeleverd over het product en de focusgroep van automobilisten. Deze bevindingen vormden de bouwstenen bij campagne 2.0.

Campagne 2.0

Campagne 2.0 richtte zich opnieuw op nieuwe reizigers met nog meer focus op de frequente automobilist. Het doel was deze groep structureel te vergroten naar 100 - 150 nieuwe reizigers per lijn. Voor de uitrol van de marketing- en communicatieactiviteiten is in samenwerking met vervoerders een plan opgesteld. Naar aanleiding van de respons op de diverse communicatiemiddelen lag de focus daarbij op:

- uitbreiding website
- aanscherping werkgeversbenadering
- regionale / lokale advertenties
- billboardauto op de drie trajecten
- online - SEA (Search Engine Advertising) met regiotargetting
- social media kanalen
- signing bussen (achterkant)
- helpdesk begeleiding deelnemers

De wervingsperiode startte in oktober 2013. De daadwerkelijke actieperiode liep van eind oktober tot en met medio december 2013. Er is opnieuw gewerkt met een probeeraanbod.



Monitoring 2.0

In monitoring 2.0 leggen we opnieuw de resultaten van de enquêtes vast.

Tabel: SUMO campagne 2.0.

	stap	doel(en)	uitkomst(en)														
aanbod	A	maatregelen & communicatie Buslijn 320: 100 deelnemers Buslijn 150: 150 deelnemers Buslijn 400/401: 150 deelnemers	Aan 691 werkgevers is een DM (brief met folder) gestuurd met vraag 'Zeker met de bus' onder de aandacht van hun medewerkers te brengen. Een billboardauto heeft vijf dagen in de ochtend- en avondspits gereden op de geselecteerde trajecten. Er zijn vier advertenties geplaatst in de huis-aan-huis kranten (Almere-Gooi combinatie oplage: 193.486, Breda combinatie, oplage: 144.462). 471 deelnemers hebben zich via de website aangemeld (en de startenquête ingevuld).														
	B	bekend met aanbod	Werknemers op traject op de hoogte brengen van de snelbus en probeerkaartjes	Niet te kwantificeren hoeveel automobilisten op het traject de actie hebben leren kennen.													
	C	interesse in aanbod		In de periode 1 september t/m 31 december 2013 hebben 2.411 mensen (unieke bezoekers) de website bezocht. We zien daarbij een piek in de weken van werving. Paginaweergaven: 5.402 Gemiddelde bezoekduur: 00:02:27													
	D	tevreden met informatie		Niet gemeten.													
gewenst gedrag	E	aanvraag		471 deelnemers zijn goedgekeurd en hebben de startenquête ingevuld. Hoeveel er zijn afgewezen is niet opgeslagen in de database.													
	F	proberen aanbod		471 deelnemers aan de proef, geworven via: <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Werkgever</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Billboard</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Familie/vrienden</td> <td>28</td> </tr> <tr> <td>Advertentie huis-aan-huisblad</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Internet</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td>Reclamefilm Internet</td> <td>20</td> </tr> </tbody> </table>		Percentage	Werkgever	2	Billboard	1	Familie/vrienden	28	Advertentie huis-aan-huisblad	1	Internet	34	Reclamefilm Internet
	Percentage																
Werkgever	2																
Billboard	1																
Familie/vrienden	28																
Advertentie huis-aan-huisblad	1																
Internet	34																
Reclamefilm Internet	20																



			Website gratis artikelen	4
			Anders	10
	G	tevreden met aanbod	Cijfer voor de snelbus: Almere - Utecht: 7,6 Blaricum - Amsterdam Amstel: 7,8 Breda-Oosterhout - Utecht: 7,6	
resultaat	H	ander reisgedrag	Afname 34% aan autoritten tijdens de proefperiode.	
	I	effecten	Aantal deelnemers is te klein om van merkbare effecten of autoverkeer op traject te spreken. Aangetoond is dat met weinig inspanning automobilisten te overtuigen zijn van de voordelen van de snelbus en deze uit te proberen.	

Gedrag pilot deelnemers

Het doel van het project is om automobilisten die in de ochtendspits op de drie trajecten rijden met de snelbus te laten reizen. De doelgroep voor de snelbus is daarom de automobilist die in de ochtendspits met de auto langs één van de trajecten rijdt waar ook de snelbus rijdt. Aan de proef hebben 471 reizigers deelgenomen. 58% van de deelnemers hoorde tot de doelgroep autorijders. 43% tot de deelnemers die met de trein reisden of die een combinatie maakten tussen reizen met de auto en het openbaar vervoer.

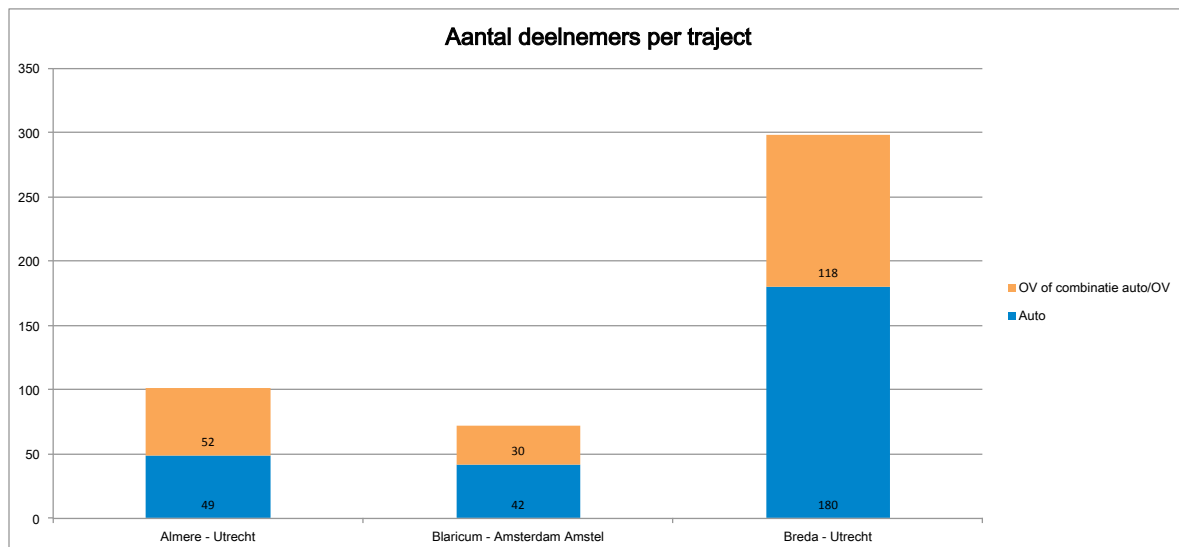
Tabel: Meest gebruikte vervoermiddel op het traject vooraf aan deelname campagne 2.0.

	Aantal	Percentage
Auto	271	58
Trein	59	13
Combinatie auto en OV	141	30
Totaal	471	100



1.1 De trajecten waarop de respondenten reizen

De meeste deelnemers (bijna 300) aan campagne 2.0 reizen op het traject van Breda/Oosterhout naar Utrecht.



Figuur: Verdeling van deelnemers over de trajecten.

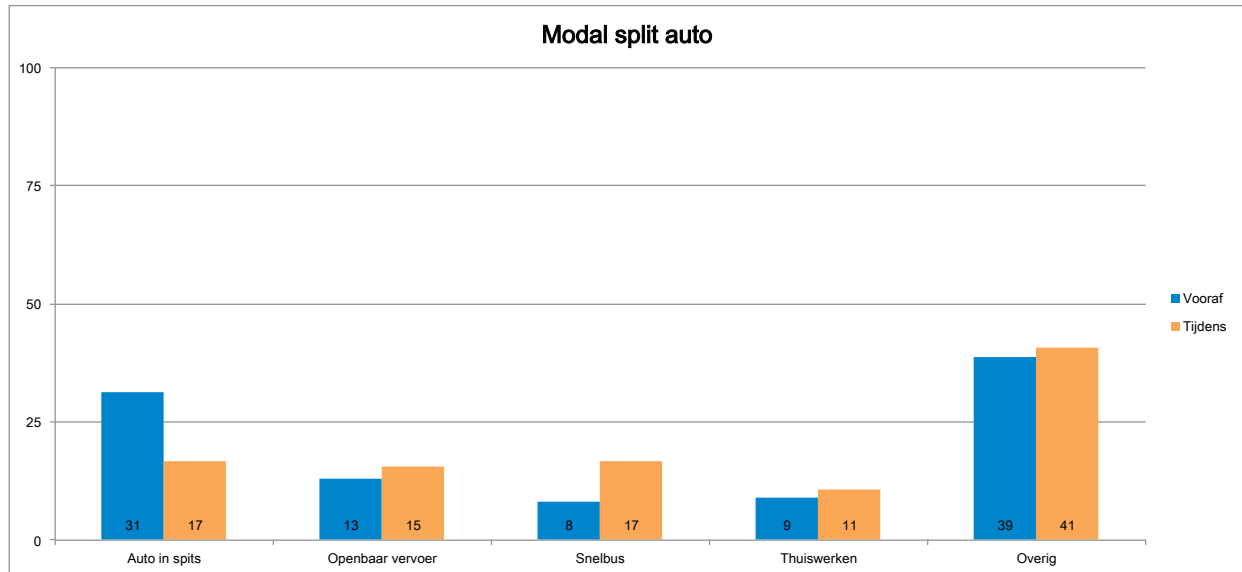
1.2 Manier van reizen

Aan de deelnemers is op verschillende momenten gevraagd op welke manier ze reizen. In de volgende figuren staat de modal split vooraf aan deelname van beide groepen en op het moment vlak voor het einde van campagne 2.0.

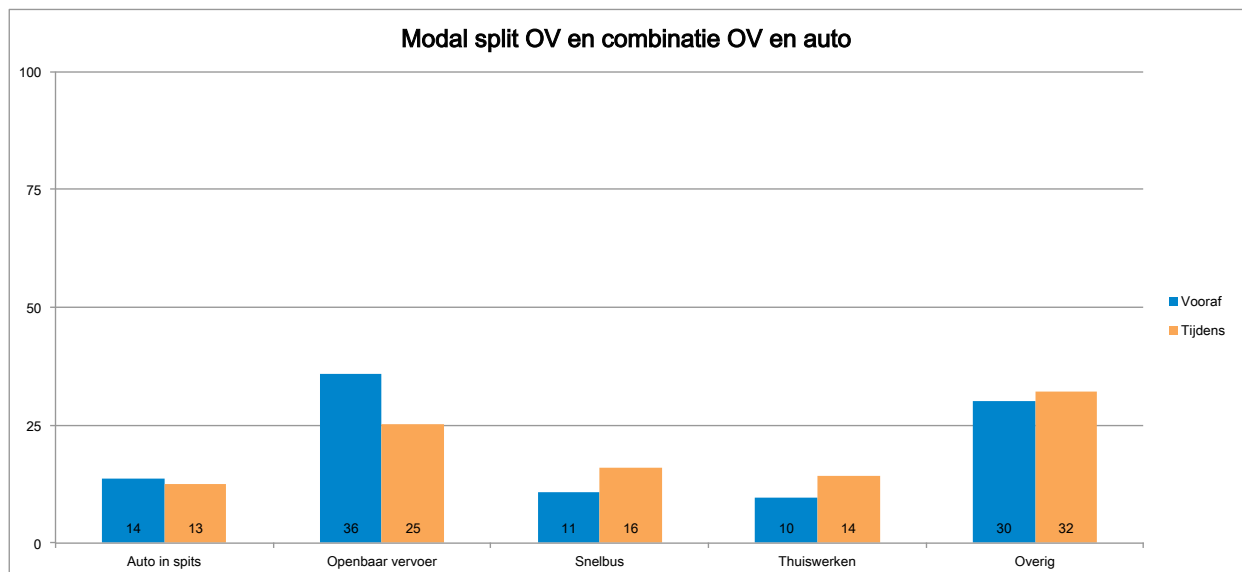
De groep openbaar vervoer is een verzameling van de reguliere bus en trein. De groep 'overig' is een verzameling van:

- Met de auto buiten de spits
- Met de auto als passagier
- Motor
- Bromfiets/scooter
- Anders

In het eerste figuur staat de modal split voor de groep auto (deelnemers die vooraf aan deelname voornamelijk met de auto reisden op het traject) en in het tweede figuur staat de modal split voor de groep OV en OV in combinatie met auto (deze deelnemers reisden vooraf aan deelname voornamelijk met regulier openbaar vervoer of combineerde dat met reizen met de auto). Het betreft het percentage ritten per vervoermiddel voor de ochtendspits. Deelnemers die vooraf aan campagne 2.0 voornamelijk met de auto reisden op het traject zijn tijdens de periode met probeerkaartjes minder met de auto gaan reizen en meer met de snelbus. De overige alternatieven (regulier openbaar vervoer, thuiswerken en overig) worden iets vaker toegepast. Voor de deelnemers die vooraf aan campagne 2.0 met openbaar vervoer reisden of een combinatie met openbaar vervoer en auto maakten gaan meer met de snelbus reizen en minder met regulier openbaar vervoer. Bovendien gaan ze meer thuiswerken.



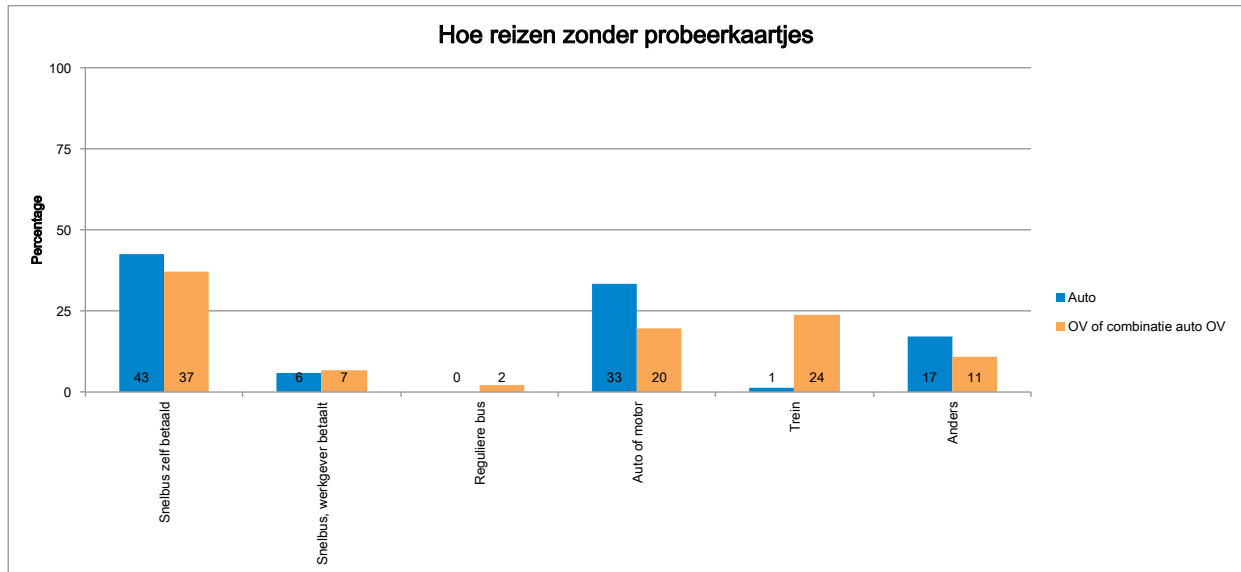
Figuur: Modal split voor de groep die vooraf aan deelname voornamelijk met de auto reisde op het traject.



Figuur: Modal split voor de groep die vooraf aan deelname voornamelijk met openbaar vervoer reisde of met een combinatie van openbaar vervoer en de auto.

1.3 Reizen na de proef

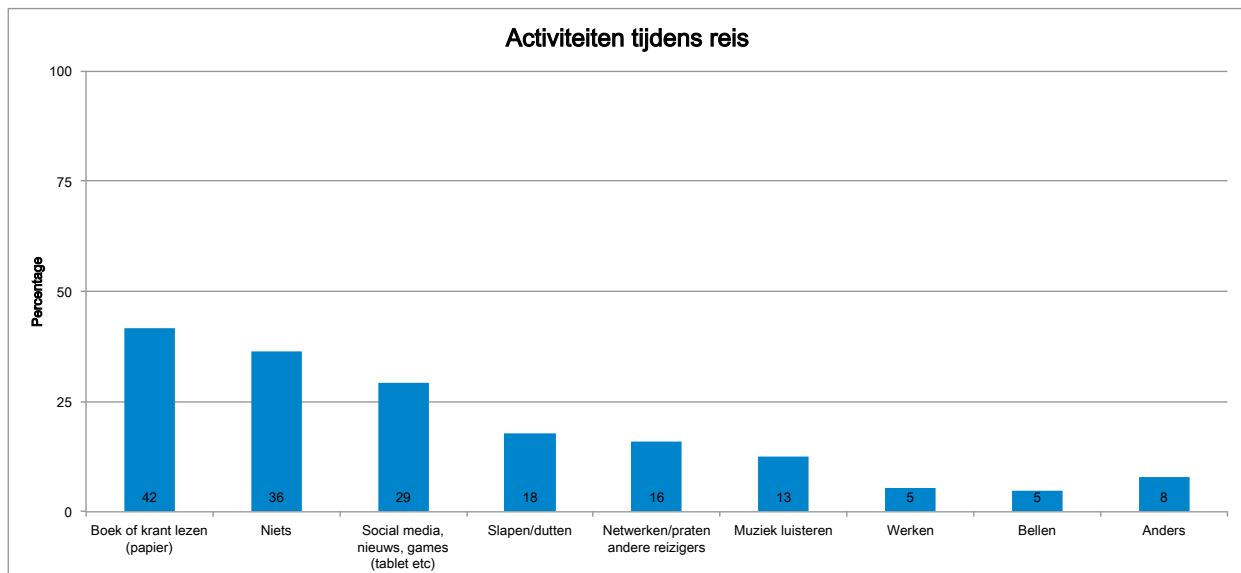
Bijna de helft van de deelnemers geeft aan na de proef te gaan reizen met de snelbus. Voornamelijk zelf betaald. De overige deelnemers gaan vermoedelijk terug naar het gebruik van auto en/of trein of ander regulier openbaar vervoer.



Figuur: Methode reizen zonder probeerkaartjes.

1.4 Activiteit tijdens reis

Er is weinig verschil tussen de twee groepen als het gaat om activiteiten onderweg. De gegevens over alle deelnemers zijn weergegeven in onderstaand figuur. Meest uitgevoerde activiteiten onderweg zijn 'boek of krant lezen (papieren versie)', 'social media, nieuws, games op tablet of telefoon', 'netwerken/praten' en 'slapen/dutten'.



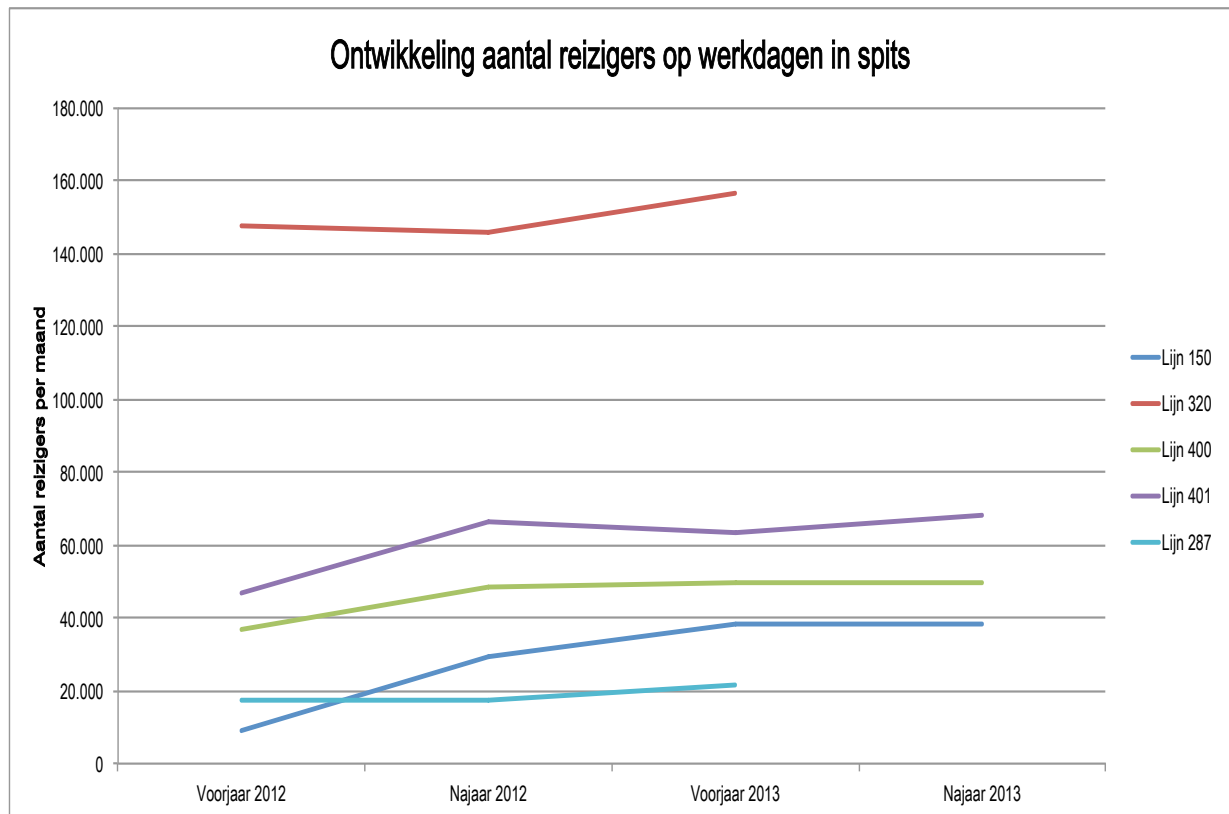
Figuur: Activiteiten tijdens de reis.



B4. Ontwikkeling gebruik snelbussen

1.5 Reizigersaantallen in de spits op werkdagen

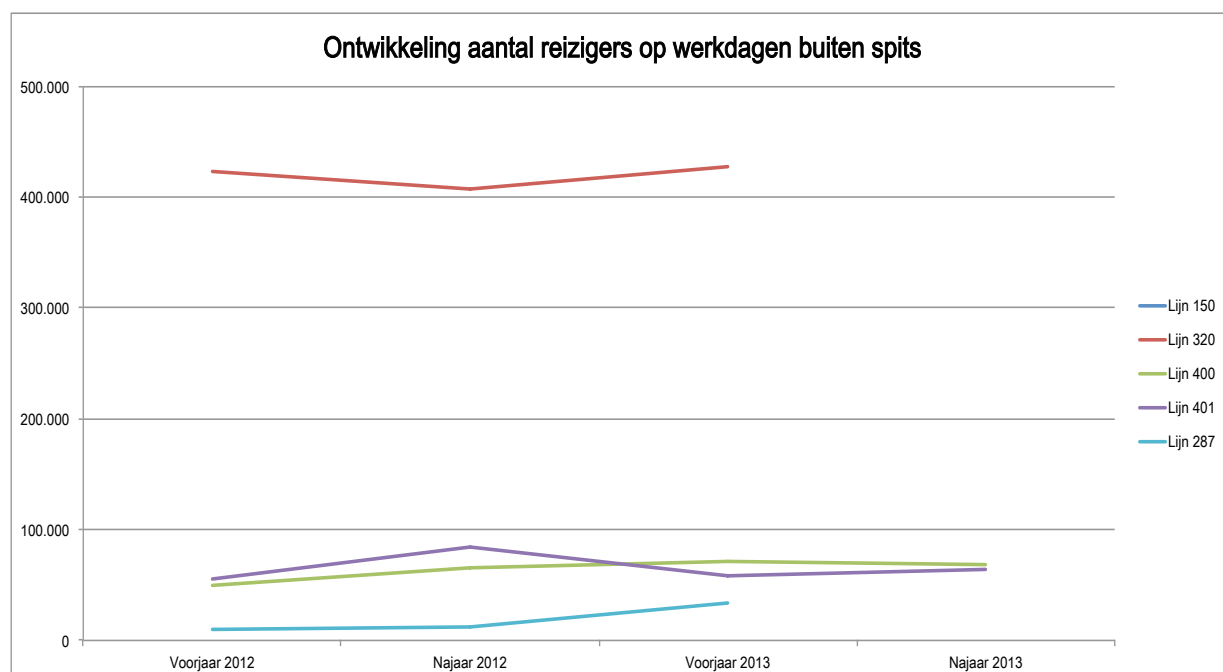
	Voorjaar 2012	Najaar 2012	Voorjaar 2013	Najaar 2013
Lijn 150	8.920	29.568	38.488	38.566
Lijn 320	147.299	145.747	156.310	
Lijn 400	36.792	48.354	49.796	49.402
Lijn 401	46.786	66.531	63.623	67.852
Lijn 287	17.463	17.291	21.433	





1.6 Reizigersaantallen buiten de spits op werkdagen

	Voorjaar 2012	Najaar 2012	Voorjaar 2013	Najaar 2013
Lijn 150	Rijdt niet buiten de spits			
Lijn 320	423.590	407.088	427.192	
Lijn 400	49.025	65.792	71.468	69.104
Lijn 401	55.144	84.915	58.973	64.665
Lijn 287	9.948	12.385	34.211	





1.7 Verdeling kaartsoort

Tabel: kaartsoort waarmee gereisd wordt. Uitgedrukt in percentages. Van lijn 320 en lijn 287 zijn geen gegevens beschikbaar.

	Lijn 150	Lijn 400	Lijn 401
SOV week vrij	33	24	29
OV-chipkaart saldo	28	17	13
OV-chipkaart anoniem	7	4	3
OV-chipkaart persoonlijk	21	50	51
Dagkaart	0	0	0
Dalkorting Brabant	0	3	2
Jeugd maand abonnement Brabant	0	2	2
Overig	11	0	0
Totaal	100	100	100