

Vergaderjaar 2013–2014

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 573**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 mei 2014

Bijgaand bied ik u graag de tussenevaluatie aan van de pilot met een netwerk van snelbussen<sup>1</sup>. Aanleiding voor de pilot zijn de tijdens de begrotingsbehandeling van het voormalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat van december 2007 ingediende moties<sup>2</sup> waarin om een pilot met snelwegbussen wordt verzocht. Dit mede naar aanleiding van het plan Duurzame Bereikbaarheid dat de gemeente Schiedam in 2007 heeft gepresenteerd. Die moties zijn door mijn voorganger ondersteund.

### **Opzet Pilot**

Om de haalbaarheid van de snelwegbussen 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 pilot met snelwegbussen. Uit de ingediende voorstellen zijn begin 2009 de voorstellen van de provincie Noord-Holland, Flevoland en Noord-Brabant gekozen omdat die voorstellen in samenhang als één pilot kunnen worden uitgevoerd en betrekking hebben op trajecten met veel filevorming. Het gaat om de verbindingen tussen Breda en Utrecht de Uithof (rijdt sinds december 2012), tussen Almere en Utrecht de Uithof (sinds begin 2012) en tussen Hilversum, Huizen en Amsterdam Amstel (sinds juli 2011).

Vanaf het begin van de pilot zijn de regionale overheden en vervoerders gestart met lijnspecifieke marketing. Daarnaast wordt sinds augustus 2012 door de betrokken overheden en vervoerders, met behulp van gespeciali-

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>2</sup> Het betreft de moties Kamerstuk 31 200 XII, nr. 32 (Roemer) en Kamerstuk 31 200 XII, nr. 65 (Roemer/Anker). In motie met Kamerstuk 31 200 XII, nr. 32 wordt gevraagd om het ontwikkelen van een landelijke formule voor een nationaal interlinenet. In motie Kamerstuk 31 200 XII, nr. 65 wordt verzocht het initiatief voor een snelwegbus nader uit te werken en met voorstellen te komen.

Tevens zijn bij de behandeling van dit onderwerp een 2-tal toezeggingen gedaan waarin het idee van een pilot met hoog frequent busvervoer wordt overgenomen.

seerde bureaus, actief aan de gezamenlijke promotie van de snelwegbus in Nederland onder de slogan «Zeker met de bus» gewerkt. De campagne «Zeker met de bus» kende twee actieperioden. In het voorjaar van 2013 is een pilot uitgevoerd met 166 deelnemers. Deze pilot is ingezet om te leren welke mogelijkheden er zijn om automobilisten in de snelwegbus te krijgen.

In het najaar van 2013 is op basis van de resultaten van de pilot een kennismakingsperiode ingezet met 471 deelnemers (verdeeld over de drie lijnen).

### **Tussenevaluatie**

Uit de tussenevaluatie blijkt dat bijna de helft van de deelnemers aan «Zeker met de bus» zegt na de proef met de snelbus te gaan reizen. Of deze intentie ook daadwerkelijk omgezet wordt in reizen met de snelbus is (nog) niet te meten. Een aantal reizigers is ingegaan op een vervolgaanbod van de vervoerders waarbij men korting krijgt bij het gebruik van de snelbus.

Deelnemers die vooraf aan de proef voornamelijk met de auto reisden zijn tijdens de proef minder met de auto gaan reizen en meer met de snelwegbus. Ook deelnemers die vooraf aan de proef voornamelijk met openbaar vervoer reisden of reisden met een combinatie van openbaar vervoer en auto zijn vaker met de snelwegbus gaan reizen en minder met het regulier openbaar vervoer (bus en trein).

Door de inzet van de snelwegbus en de diverse campagnes is het openbaar vervoer en met name het concept snelwegbus bekender geworden. Meer mensen (waarvan ongeveer de helft automobilist) zijn in aanraking gekomen met de snelwegbus. De snelwegbus wordt gemiddeld gewaardeerd met een 7,6 door reizigers die voorheen voornamelijk met de auto reisden en een 7,8 door reizigers die al regelmatig met het openbaar vervoer reisden.

Het gebruik van de snelwegbussen is in de jaren 2012 – 2013 toegenomen bij een gelijkgebleven aantal dienstregelingsuren. Een hogere bezettingsgraad bij gelijkgebleven kosten betekent dat de doelmatigheid is toegenomen.

### **Betrokkenheid Ministerie van Infrastructuur en Milieu**

Voor de pilot met snelwegbussen heeft mijn voorganger binnen het Infrastructuurfonds een bedrag van € 10,5 miljoen vrijgemaakt uit het budget voor regionale/lokale infrastructuur (artikel IF 14.01.03). Deze bijdrage is aan de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU v&v) van de betrokken provincies toegevoegd.

De bijdrage is bedoeld om voor regionale overheden inzicht te krijgen in de mogelijkheden van een netwerk van snelwegbussen. Na afloop van de pilot zal nog een uitgebreidere evaluatie plaatsvinden. Ik zal u over de uitkomst van de evaluatie eind 2015 nader informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld