

Z40-f40

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Advies inzake reistijdwaarderingen van personen

Mei 1998



1. Inleiding

Dit AVV-advies behandelt de reistijdwaarderingen van personen en doet aanbevelingen voor de vanaf medio 1998 aan te houden monetaire waardering van veranderingen in reistijden. Als zodanig treedt het in de plaats van een eerder door AVV opgesteld advies dd december 1991, getiteld: "Reistijdwaarderingen van personen".

Dit eerdere advies was gebaseerd op empirisch onderzoek in de jaren 1986-1990. Zowel binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat als daarbuiten (andere overheden, adviesbureau's) is de afgelopen periode voor evaluatie-studies veelvuldig gebruik gemaakt van de aanbevolen reistijdwaarderingen. Verder zijn de waarderingen opgenomen in het "Handboek Economische Effecten Infrastructuur". Teneinde de waarderingen voor latere jaren te kunnen aanpassen, is steeds een overzicht toegevoegd met jaarlijkse veranderingen in contractlonen marktsector (voor het zakelijke verkeer) en in consumentenprijzen (voor het woon-werk en voor het overige verkeer).

In de loop van de tijd groeide bij de gebruikers de behoefte aan een actualisering van de aanbevolen waarden. Daartoe is in 1997 in opdracht van AVV een nieuw onderzoek uitgevoerd. Teneinde eerdere resultaten als referentie te kunnen gebruiken is bij dit nieuwe onderzoek dezelfde methodiek gehanteerd als in de eerdere studie. Ook is hetzelfde adviesbureau ingeschakeld, namelijk Hague Consulting Group te Den Haag. Het veldwerk (enquetes) is verricht door Bureau Veldkamp te Amsterdam. Het onderzoek is ondersteund door een Begeleidingsgroep van de kant van AVV (afd. VMP en VMV). Evenals de eerdere studie heeft het nieuwe onderzoek zich gericht op de waarderingen van interlokale en lokale reizigers per auto en per openbaar vervoer (trein, bus en tram). Verder zijn alleen reizigers van 16 jaar en ouder in het onderzoek betrokken.

Over dit nieuwe onderzoek en bijbehorende resultaten is gerapporteerd in "Value of Dutch Travel Time Savings", final version, jan. 1998. Het rapport bestaat uit twee delen: deel I bevat de hoofdtekst met een samenvatting, deel II bevat de bijlagen. Voor meer informatie kan contact worden opgenomen met AVV, de heren F. Cheung (010-2825658) en H.J. Kleijn (010-2825751), adres: Postbus 1031, 3000 BA Rotterdam.

Dit advies is als volgt opgebouwd:

- in punt 2 wordt het doel van dit advies uiteengezet;
- in punt 3 wordt een korte samenvatting van het onderzoek gegeven;
- in punt 4 wordt een overzicht gegeven van de aanbevolen reistijdwaarderingen;
- in punt 5 worden enkele kanttekeningen geplaatst;
- in punt 6 worden de nu aanbevolen waarderingen vergeleken met de oude waarderingen.

2. Doel van dit advies

Doel van dit advies is te bewerkstelligen dat vanaf medio 1998 bij het (onderling) evalueren van maatregelen en voorzieningen op het gebied van het verkeer en vervoer de aanbevolen reistijdwaarderingen uniform worden toegepast, zowel binnen het ministerie als daarbuiten.

Daartoe zal dit advies in ruime mate worden verspreid en in het in de inleiding genoemde handboek over de economische effecten van de infrastructuur worden verwerkt.

3. Samenvatting onderzoek

Voor het onderzoek zijn op verschillende plekken (stations, haltes, parkeerplaatsen en brandstofstations), buiten en binnen de Randstad, in totaal 10.800 reizigers per openbaar vervoer en auto benaderd. Hiervan hebben ruim 5.100 reizigers deelgenomen aan de schriftelijke enquête, die steeds was toegespitst op de reis die de betrokken reizigers maakten op het moment dat zij door de enquêteurs werden benaderd. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in ruim 4.100 betrouwbare en bruikbare enquêtes.

De analyses hebben geresulteerd in een groot aantal reistijdwaarderingen voor diverse groepen van reizigers met uiteenlopende persoonlijke kenmerken, reismotieven, vervoerwijzen en reisomstandigheden.

Teneinde de resultaten meer toegankelijk te maken voor globale studies zijn tevens algemene basiswaarden afgeleid. Deze basiswaarden gelden voor 1997 voor alle reizigers in Nederland. Om deze representatieve basiswaarden te verkrijgen, zijn de onderzoeksresultaten gewogen met de meest recente gegevens (1995) van het Onderzoek Verplaatsings Gedrag (OVG). Hierbij is alleen onderscheid gemaakt naar **de belangrijkste kenmerken, namelijk reismotief, vervoerwijze en huishoudinkomen van de reizigers.**

4. Aanbevolen reistijdwaarderingen

De algemene basiswaarden voor 1997 zijn in guldens voor dat jaar weergegeven in het overzicht op de volgende pagina.

Bij dit overzicht zijn een aantal opmerkingen toegevoegd. Deze opmerkingen betreffen de aanpassingen van de basiswaarden na 1997 en enkele aanbevelingen voor de handelwijze bij reizigers met domicilie buiten Nederland, bij meerrijders in personenauto's en bij reizigers die als gevolg van het overwogen project cq maatregel van vervoerwijze veranderen. Deze aanbevelingen zijn niet gestoeld op de onderzoeksresultaten maar opgesteld door de Begeleidingsgroep. Zij zijn overigens gelijk aan de aanbevelingen die in 1988 zijn gedaan.

. OVERZICHT

AANBEVOLEN REISTIJDWAARDERINGEN IN GULDENS PER UUR VAN 1997

INKOMENSGROEP (bruto hh-inkomen per maand; gemiddeld over alle vervoerwijzen)	MOTIEF		
	<u>woon-werk</u>	<u>zakelijk</u>	<u>overig</u>
tot 3000	11,10	17,40	7,60
3001-5000	11,00	27,10	8,50
5001-7500	11,90	34,90	9,30
meer dan 7500	19,80	73,20	12,70
alle ink.groepen	14,40	48,40	9,60

INKOMENSGROEP (bruto hh-inkomen per maand; gemiddeld over alle motieven)	VERVOERWIJZE		
	<u>auto</u>	<u>trein</u>	<u>bus en tram</u>
tot 3000	9,30	8,00	7,80
3001-5000	11,20	9,20	8,50
5001-7500	13,80	10,40	9,50
meer dan 7500	25,40	16,80	14,50
alle ink.groepen	16,20	11,50	10,10

VERVOERWIJZE (gemiddeld over alle ink.groepen)	MOTIEF		
	<u>woon-werk</u>	<u>zakelijk</u>	<u>overig</u>
auto	14,50	50,20	10,00
trein	14,60	30,90	9,00
bus en tram	13,60	23,70	8,60
alle vervoerwijzen	14,40	48,40	9,60

Opmerkingen:

- Voor de jaren na 1997 kunnen de waarderingen worden aangepast aan de ontwikkeling van de contractlonen in de marktsector (zakelijk verkeer) of van de consumentenprijzen (woon-werk en overig verkeer);
- voor reizigers met domicilie buiten Nederland, kunnen dezelfde waarderingen worden aangehouden als voor Nederlandse ingezetenen in vergelijkbare omstandigheden;
- voor meerrijders in personenauto's kan de waardering op 80% worden gesteld van die van de autobestuurders;
- bij verandering van vervoerwijze kan voor de betreffende reizigers de reistijdwaardering worden gehanteerd die past bij de (nieuw) gekozen vervoerwijze.

5. Kanttekeningen

a. De reistijdwaarderingen zijn gebaseerd op gedragingen en voorkeuren van reizigers in 1997 in Nederland. In de waarderingen zijn derhalve - evenals bij de oude waarden - geen beleidsoverwegingen verdisconteerd uit hoofde van wenselijkheden met betrekking tot de inkomensverdeling of met betrekking tot de vervoerwijzekeuze. Bijvoorbeeld: ter bevordering van het openbaar vervoergebruik zou bij de evaluatie van hierop betrekking hebbende maatregelen een hogere waardering dan de empirisch verkregen waarde kunnen worden toegepast.

b. Reistijdbesparingen worden in het algemeen lager gewaardeerd dan - veelal plotseling optredende - reistijdverliezen. Dit hangt samen met problemen van de reizigers bij de dan noodzakelijke aanpassing van hun tijdschema en dagindeling op korte termijn. De aanbevolen waarden zijn gebaseerd op tijdwinsten en -verliezen (evenals bij de oude waarden) en zijn in beide gevallen bruikbaar.

c. De waardering voor het zakelijke verkeer is opgebouwd uit twee waarden, namelijk de waardering door de zakelijke reiziger zelf en die door de werkgever. Laatstgenoemde waardering is indirect afgeleid. In tegenstelling tot de handelwijze bij de oude waarden is nu afgezien van het toepassen van een aftopping (van de totale waardering) voor de hoogste inkomensgroep.

d. Aanbevelingen voor verder onderzoek:

- een aanvullend onderzoek naar de waardering voor het zakelijk verkeer; in het bijzonder naar de waardering door werkgevers middels enquêtes bij die groep;
- een bescheiden herhaling van het gehele onderzoek over 5 jaar teneinde na te gaan of de geadviseerde waarderingen stabiel zijn in de tijd.

6. Vergelijking tussen de aanbevolen en de oude waarderingen

Indien de nu aanbevolen waarderingen worden vergeleken met de oude waarden uit 1988 (gecorrigeerd conform de in punt 4 aangegeven methode) dan kunnen - rekening houdend met autonome ontwikkelingen m.b.t. de samenstelling van de (beroeps)bevolking en van de werkgelegenheid - de volgende conclusies worden getrokken:

- de reistijdwaardering voor **woon-werkverkeer** is toegenomen in de hoogste inkomensgroep waardoor er over alle inkomensgroepen sprake is van een stijging met circa 5%. Per vervoerwijze doet zich de sterkste stijging bij bus en tram voor;
- de reistijdwaardering voor **overig verkeer** is over alle inkomensgroepen gedaald met circa 9%. Per vervoerwijze daalt de waardering ook behalve bij bus en tram;

- de reistijdwaardering voor **zakelijk verkeer** vertoont tegengestelde effecten. In de hoogste inkomensgroep is er sprake van een grote toeneming (vergl. de opmerking over de aftopping in kanttekening c), in de andere inkomensgroepen van een daling. Over alle inkomensgroepen stijgt de waardering met 6%. Per vervoerwijze zijn de effecten nog meer tegengesteld: per auto is er sprake van een stijging (circa 10%) terwijl zich bij het openbaar vervoer een grote daling (25% of meer) voordoet. De daling bij het openbaar vervoer wordt vooral veroorzaakt door twee tendenties bij het reizigersgedrag, namelijk: (1) zakelijke openbaar vervoer-reizigers geven aan dat zij minder dan voorheen geneigd zijn om reistijdbesparingen te benutten voor hun werk en (2) zakelijke openbaar vervoer-reizigers vermelden dat zij meer dan voorheen een groter deel van hun reistijd aan hun werk besteden. Een duidelijke verklaring hiervoor is op basis van de beschikbare gegevens niet voorhanden. Afgezien van veranderende voorkeuren, hangt e.e.a. misschien ook samen met verbeterde werkomstandigheden bij treinreizen.

Tenslotte kan uit de vergelijking **worden geconcludeerd dat er - met uitzondering van de zakelijke reizigers per openbaar vervoer - tussen 1988 en 1997 geen grote veranderingen zijn opgetreden.** De wijzigingen in de voorkeuren van de reizigers blijken in het algemeen beperkt van omvang te zijn.
