

SCRIPTS

Management Samenvatting Eerste Monitoring- & Evaluatierapportage

Breng flex

HAN

Versie: 15-11-2017

Redactie:

Anne-Marie Haanstra

Els van der Pool

Arjen van Weert

Met medewerking van:

María Alonzo González

Oded Cats

Theo Liu

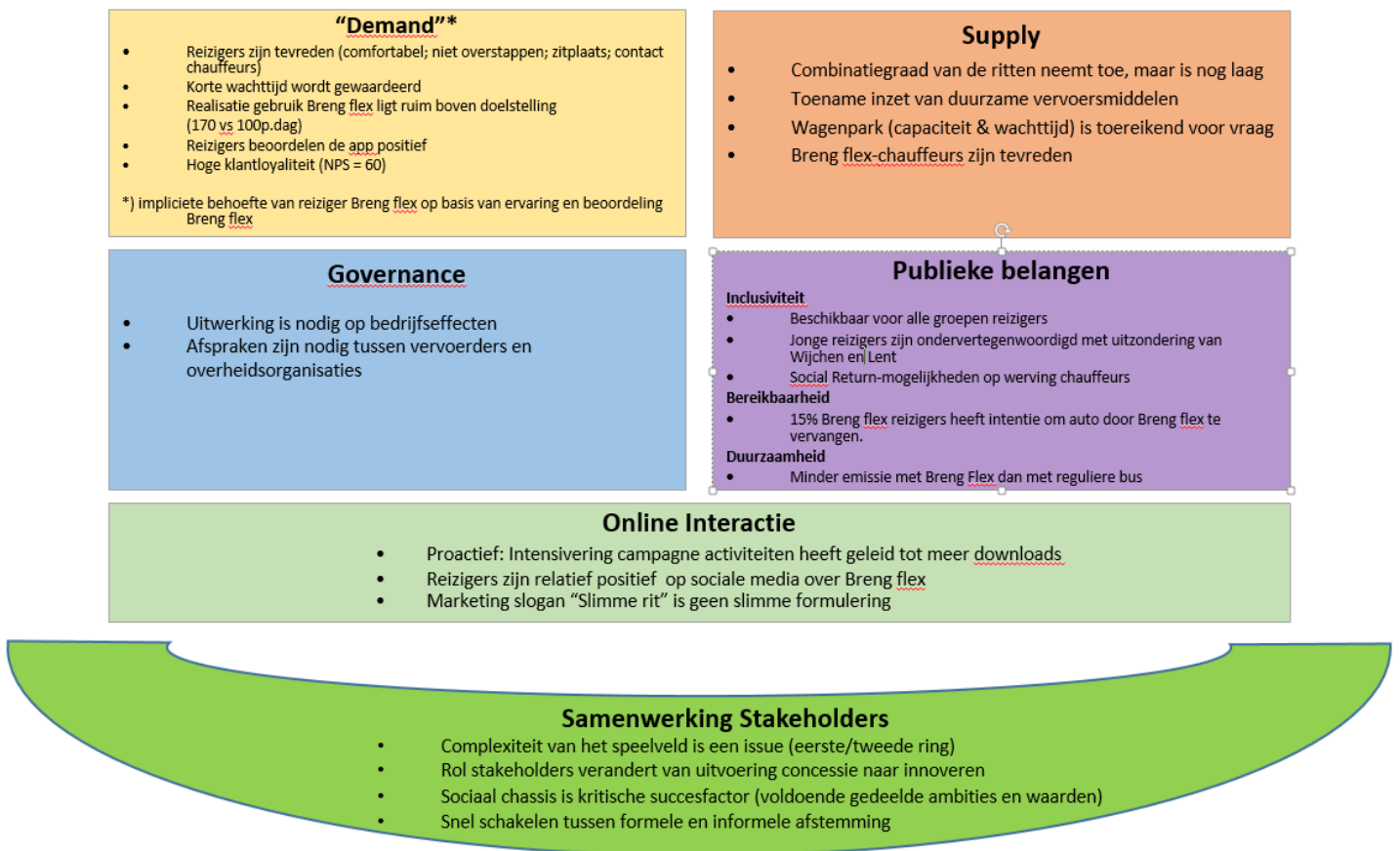
Voor meer informatie: Prof. Dr. Henk Meurs (voorzitter Breng Kenniscentrum), telefoon: 024-3612099, e-mail: h.meurs@fm.ru.nl.

Breng flex is een nieuwe vervoersdienst in de regio Arnhem-Nijmegen en maakt onderdeel uit van een groter project, het SCRIPTS project, waarin wordt onderzocht hoe de vraag van reizigers en het aanbod van vervoersmodaliteiten slim op elkaar kunnen worden afgestemd. De HAN is in dat project onder andere verantwoordelijk voor de monitoring en evaluatie van pilots. Breng flex is de eerste pilot en de rapportage is een eerste in een reeks rapportages.

Bij Breng flex zijn Connexion, ROCOV en Provincie Gelderland betrokken, waarbij Provincie Gelderland opdrachtgever is, Connexion de uitvoerder en ROCOV adviseert.

De monitoring van de pilot Breng flex is gericht geweest op de zes perspectieven van waaruit kennisontwikkeling in SCRIPTS beoogd wordt: Demand, Supply, Governance, Publieke belangen, Online interactie en Samenwerking stakeholders.

In figuur 1 staan de resultaten van de eerste monitoring van de pilot Breng flex, gecategoriseerd naar de zes perspectieven:



Figuur 1. Schematische weergaven van de kennisontwikkeling aspecten binnen Breng flex.

Demand

Reizigers zijn over het algemeen (zeer) tevreden over Breng flex. Dit blijkt uit het overall rapportcijfer 8,2. De app ontvangt een hoog cijfer (8+) van reizigers. Men waardeert de (korte) wachttijden en de reizigers vinden het vaste bedrag van €3,50 per rit acceptabel. Het aantal reizigers dat –op de peildatum van deze monitoring- gebruik maakt van Breng flex ligt met 170 per dag ruim boven de doelstelling van het eerste pilotjaar (100 reizigers per dag). De reizigers van Breng flex zijn zeer loyaal aan Breng flex als dienst.

Supply

De combinatiegraad van de ritten neemt toe, maar is nog laag. Door de inzet van elektrische voertuigen is sprake van een toename van de inzet van duurzame vervoersmiddelen in vergelijking met regulier OV. De capaciteit van het wagenpark is ruim voldoende voor de vraag en de gemiddelde wachttijd van de Breng flex reiziger (minder dan 10 min) ligt ruim onder de beloofde maximale wachttijd (20 min).

Voor Breng flex zijn extra chauffeurs geworven, grotendeels personen met afstand tot de arbeidsmarkt. De meeste Breng flex-chauffeurs die de enquête hebben ingevuld zijn tevreden over het werken voor Breng flex.

Governance

In de bedrijfseconomische analyse wordt een aantal scenario's ontwikkeld en doorgerekend. Deze scenario's zijn gebaseerd op twee dimensies:

- De mate van de mix van vaste en flexibele OV-diensten.
- De mate waarin efficiency een rol speelt bij de inzet van beide typen diensten.

Daarnaast is van belang hoe het aanpassingsproces van de concessie is verlopen.

De resultaten van deze analyses worden volgend jaar opgeleverd.

Publieke belangen

Inclusieve samenleving

Alle groepen reizigers kunnen gebruikmaken van Breng flex. De groep reizigers onder de 25 jaar is ondervertegenwoordigd, met uitzondering van haltes in Wijchen en Lent. Er zijn Social Return mogelijkheden voor de werving van chauffeurs.

Beschikbaarheid

Breng flex zou bij 15% van de Breng flex-reizigers de auto kunnen vervangen.

Duurzaamheid

Door de inzet van elektrisch auto's en bio-CNG busjes binnen Breng flex is er sprake van minder emissies per reizigerskilometer in vergelijking met de duurzaamheidsgraad van de totale concessie.

Online Interactie

De intensivering van de promotiecampagne rond week 12 van 2017 heeft geleid tot substantieel meer downloads van de Breng flex-app. De mening van de reizigers over de inhoud van de ingezette

middelen is redelijk positief. Echter, de gebruikersbijeenkomst op 19 mei 2017 maakte inzichtelijk dat de slogan “uw slimme rit op bestelling” niet door iedereen begrepen wordt.

Samenwerking Stakeholders

Het speelveld waarin de vernieuwde vervoersdienst wordt ontwikkeld en getest kenmerkt zich door de veranderende rol van de betrokkenen, waarvan een deel belicht is in deze monitoring. De traditionele rolverdeling van concessieverlener en concessie-uitvoerder is in deze pilot veranderd in een setting van samen innoveren. Dit en onder andere de complexiteit van het speelveld maakt dat er –zoals in elke samenwerking– onvermijdelijke wrijvingen zijn.

Een aantal onderliggende gedeelde waarden vormt als het ware een ‘sociaal chassis’ van waaruit Breng flex wordt uitgevoerd. Dit sociaal chassis blijkt voldoende sterk om verschillen van inzicht en wrijvingen in de samenwerking op te vangen en om een werkbaar evenwicht te bereiken. Een kritische succesfactor voor dit sociale chassis blijkt de historie van de relatie, waardoor snel schakelen tussen formele en informele afstemming mogelijk is.