

OV-coach Vervoerregio Amsterdam

Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse



Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Kenmerk: MKBA OV-coach
Datum: 23-7-2025



Colofon

Opdrachtgever	Willeke Passmore (Vervoerregio Amsterdam)
Titel rapportage	MKBA OV-coach
Kenmerk	020100.20250723.R2.01
Projectteam opdrachtgever	Willeke Passmore (Vervoerregio Amsterdam) Hechmi Souguir (MEE Dichtbij)
Projectteam Goudappel	Monica van Luven Eline Devillers Watetu Mbugua Elif Oztoprak Iris van Hagen (illustraties) Liesbeth Stam
Datum	23-07-2025
Status	Definitief

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1. Inleiding	5
2. Bereik van het project	7
3. De effecten in beeld	12
4. De effecten berekend	17
5. De kosten berekend	26
6. Uitkomst MKBA	28
7. Conclusies	32
Bijlagen	36

De maatschappelijk waarde van OV-coach

Wat doet de OV-coach?

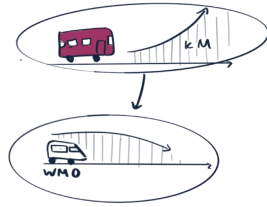
Het OV-coach project van de Vervoerregio Amsterdam helpt ouderen of mensen met een beperking, om zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen. Een OV-coach begeleidt de deelnemer stap voor stap bij het oefenen van de gekozen route, totdat deze zelfstandig en veilig kan worden afgelegd..

Wat is een MKBA?

Een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) brengt de maatschappelijke effecten van een project in beeld, zowel de financiële als de niet financiële effecten. Voor het OV-coach project zijn de effecten tussen 2020 en 2028 in beeld gebracht.



Wat levert het OV-coach project op?



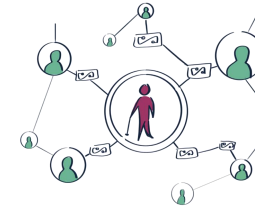
OV opbrengsten

*Ongeveer **112.000** extra ritten per jaar afgelegd met het OV'*



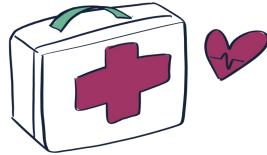
Bereikbaarheid

*Gemiddeld **€0,31** besparing in reistijd en -kosten per OV-reis, en **€1,58** per fietsrit*



Sociale inclusie & participatie

*Meer aanwezig in de maatschappij door **30%** nieuwe ritten*



Verbeterde gezondheid

***800** fietskilometers/jaar per fietstraject*



Kosten leerlingenvervoer

***€4.100** besparing per leerling die overstapt naar OV*



Bespaarde tijd voor mantelzorgers

***45** minuten bespaard per OV-rit*



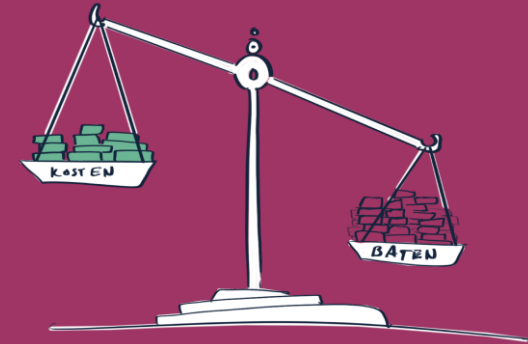
Verbeterd welbevinden

Autonomie leidt tot meer tevredenheid over het leven



Werkervaring voor stagiairs

***30** stageplekken per jaar*



Tot en met **2028** meer dan **1000 deelnemers**. Sinds 2024 bleef **95% zelfstandig reizen** na afronding van traject.

Uitgedrukt in euro's

De verhouding tussen maatschappelijke baten en kosten van het OV-coach project is **1.5**

Dit betekent dat elke €1 die is geïnvesteerd in het project €1,50 in maatschappelijke baten heeft opgeleverd.

NB: Niet alle baten zijn hierin meegenomen; de positieve effecten op sociale inclusie en participatie, welzijn en werkervaring voor stagiaires kunnen niet uitgedrukt worden in geld.

1. Inleiding



Inleiding

Aanleiding

De Vervoerregio Amsterdam (VRA) streeft naar een goed ingericht mobiliteitssysteem, dat zorgt voor een krachtige en aantrekkelijke regio om in te wonen, werken en recreëren. Daarmee beschouwt ze mobiliteit als middel om de brede welvaart te vergroten voor iedereen. In haar Beleidskader Mobiliteit wordt benadrukt dat mobiliteit hierin een belangrijke rol speelt, waarbij iedereen voorzieningen, sociale contacten, een opleiding of een werkplek moet kunnen bereiken.

Het project OV coach, dat sinds 2020 in de VRA loopt, richt zich op het zelfstandig leren reizen door mensen met een beperking. De resultaten hiervan zijn hoopgevend, in 2024 gold dat 95% van de deelnemers na 3 maanden nog zelfstandig reist. Het project draagt hiermee ook bij aan het verminderen van de druk op het leerlingen- en doelgroepenvervoer binnen de regio van de VRA. Zo verwacht de gemeente Amsterdam dat met de huidige trends het Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV) niet meer betaalbaar zal zijn als er geen alternatieven worden bedacht.

Projecten binnen het sociaal domein lijken vaak minder 'op te leveren', omdat diens bijdrage vaak moeilijk is uit te drukken in geld. In deze maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) brengen we in beeld wat het OV-coach project oplevert aan de samenleving. We brengen naast de financiële effecten, ook maatschappelijke effecten zoals tijdsparing en sociale inclusie in beeld. Onderzoek toont immers de betalingsbereidheid van mensen voor dit soort onderwerpen (Populytics, 2024). Het doel is om zowel kwantitatieve als kwalitatieve effecten zoveel mogelijk tastbaar te maken. De bevindingen van dit onderzoek tonen de bijdrage van de OV-coach aan de ambities van de VRA.

Scope

Voor het opstellen van een MKBA is het essentieel om de effecten in beeld te brengen en duidelijke lijnen te trekken welke effecten niet worden geïncludeerd. In deze MKBA ligt de scope bij de (directe) effecten van veranderd reisgedrag op deelnemers van de OV-coach en ook diens directe netwerk. Daarnaast worden effecten op deelnemers van het stagetraject meegenomen in de afwegingen. Bredere en indirecte effecten op andere markten en partijen – zoals zorginstellingen – worden buiten beschouwing gelaten. Ook de baten van de wervingsprocedure worden achterwege gelaten.

Methoden

Deze MKBA omvat zowel kwantitatieve als kwalitatieve waarden. Het is uitgevoerd voor de periode tussen 2020 en 2028. Voor de analyse is gebruik gemaakt van:

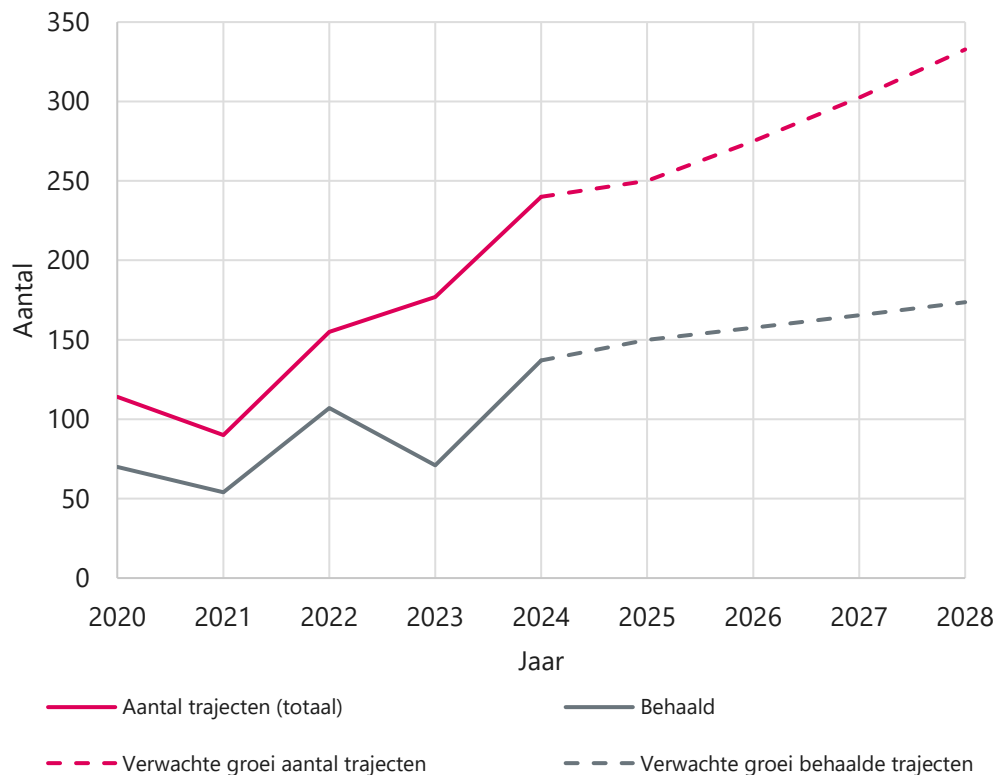
- *Beschikbare data:* OV-coach trajectregistratiedata
- *Identificatie van effecten:* input van experts en betrokkenen
- *Interviews:* gesprekken met OV-coach medewerkers voor beeldvorming en ter verificatie van gebruikte getallen
- *Literatuuronderzoek:* studies over vergelijkbare projecten in Nederland en andere landen; studies over de desbetreffende doelgroep (mensen met een mentale en/of lichamelijke beperking); studies over effecten en (monetaire) waarderingen daarvan voor MKBA's in het sociaal domein.

2. Bereik van het project



2.1 Groei in aantal gestarte en behaalde trajecten

Totale en Behaalde Trajecten per Jaar



Bron: OV-coach trajectregistratiedata (2020-2024)

Voordat we naar de effecten van het OV-coach project kunnen kijken, is het nodig om te onderzoeken in welke mate het project erin slaagt om de doelgroep te bereiken en hoe succesvol het project is in het zelfstandig laten reizen van de deelnemers. Daarnaast is het van belang om te bepalen hoeveel ritten deelnemers zelfstandig konden maken en hoe zij deze ritten voorheen maakten (of wellicht niet maakten).

In de grafiek links is het (verwachte) aantal totale en behaalde trajecten tussen 2020 en 2028 weergegeven. Het aantal trajecten van 2020 tot en met 2024 is gebaseerd op de daadwerkelijke gegevens. In de figuur is een grillig verloop te zien in deze periode. Dat hangt mede samen met de invloed van corona, waardoor mensen minder konden reizen.

De ontwikkeling in het aantal trajecten voor de periode 2025 tot en met 2028 is geschat op de verwachting van de groei in aantal deelnemers vanuit beperkingen in de vergoedingen voor het project en beschikbaarheid van getrainde OV coaches. We zijn uitgegaan van de volgende verwachte groei:

- Totale aantal trajecten: 250 in 2025, met 10% groei per jaar
- Aantal behaalde trajecten: 150 in 2025, met 5% groei per jaar

Deze aannames zijn in overeenstemming met de waargenomen trend. De verwachting is dat het totale aantal trajecten sneller zal groeien (+10% per jaar) dan het aantal behaalde trajecten (+5% per jaar). Vanaf 2026 zullen er strengere regels gelden rondom het leerlingenvervoer. Naar verwachting zal dit leiden tot een grotere vraag naar OV-coach trajecten.

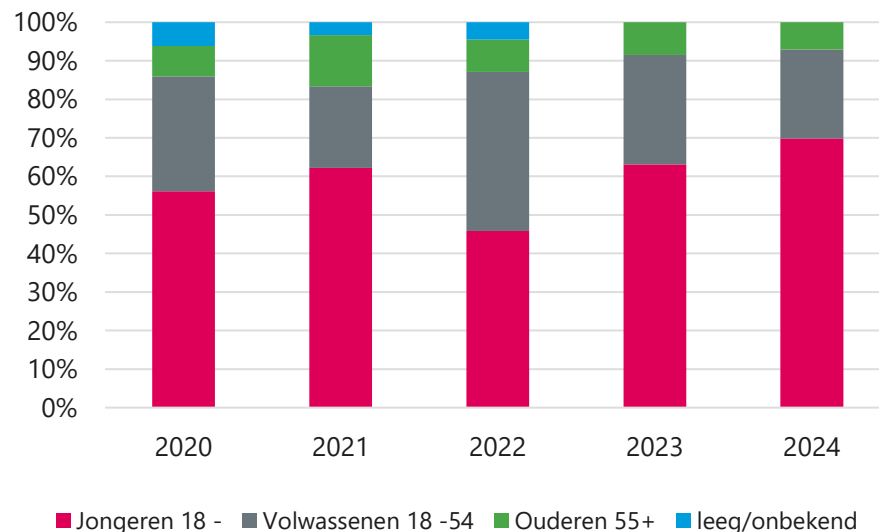
2.2 Diverse deelnemers, merendeel jongeren

Het OV-coach project kent een diverse groep van deelnemers, met verschillende kenmerken, reismotieven en reisgedrag. In de onderstaande figuren geven we hier meer duiding aan.

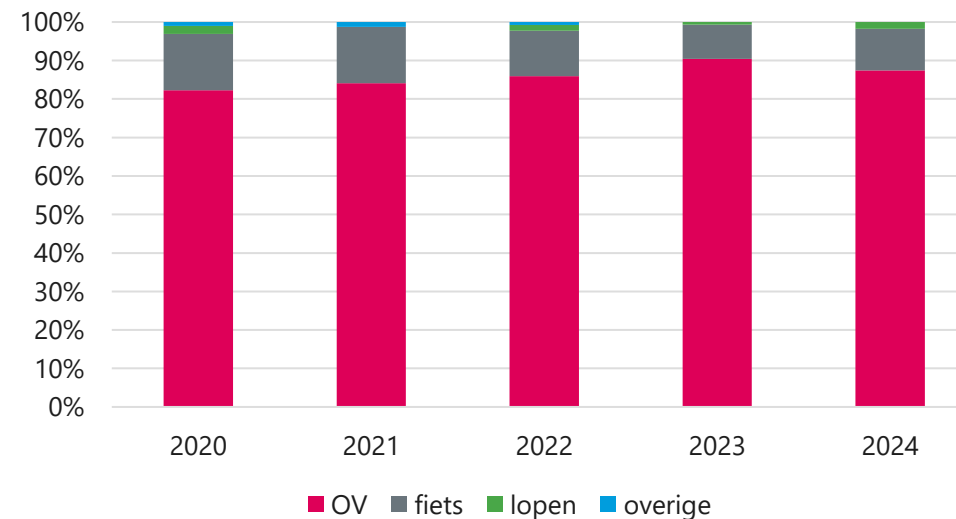
In de linker figuur is te zien dat het merendeel van de deelnemers jongeren onder de 18 jaar zijn, gevolgd door volwassenen tussen 18-54 jaar.

In de rechter figuur is te zien dat het merendeel van de trajecten waarop de OV-coach de deelnemer begeleidt OV-trajecten zijn. Hierbij horen trajecten met de bus, tram, metro, trein en veerpont. Er wordt in het onderzoek verder geen onderscheid gemaakt tussen verschillende OV-modaliteiten. Er worden ook deelnemers begeleidt op een fietstraject en een klein aantal op een traject dat lopend afgelegd wordt.

Verdeling leeftijden van deelnemers per jaar



Verdeling vervoersmiddel van deelnemers per jaar



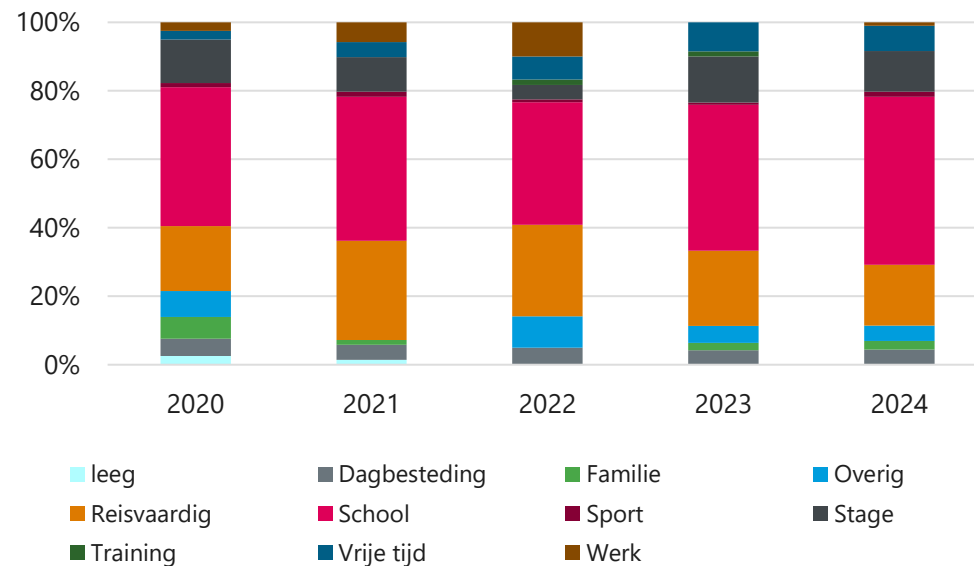
2.2 Onderwijs belangrijk motief van deelnemers

Als we kijken naar met welke reden het traject afgelegd wordt, dan is zowel met het OV als met de fiets de school het meest voorkomende reisdoel. Dit is logisch, aangezien de grootste groep binnen het project 'jongeren onder 18 jaar' valt. Een ander belangrijk reismotief is 'reisvaardig worden', waarbij deelnemers in algemene zin oefenen met zelfstandig reizen. Daarnaast reizen veel mensen naar hun stage. Gezamenlijk zijn deze drie doelen meer dan 65% van de trajecten.

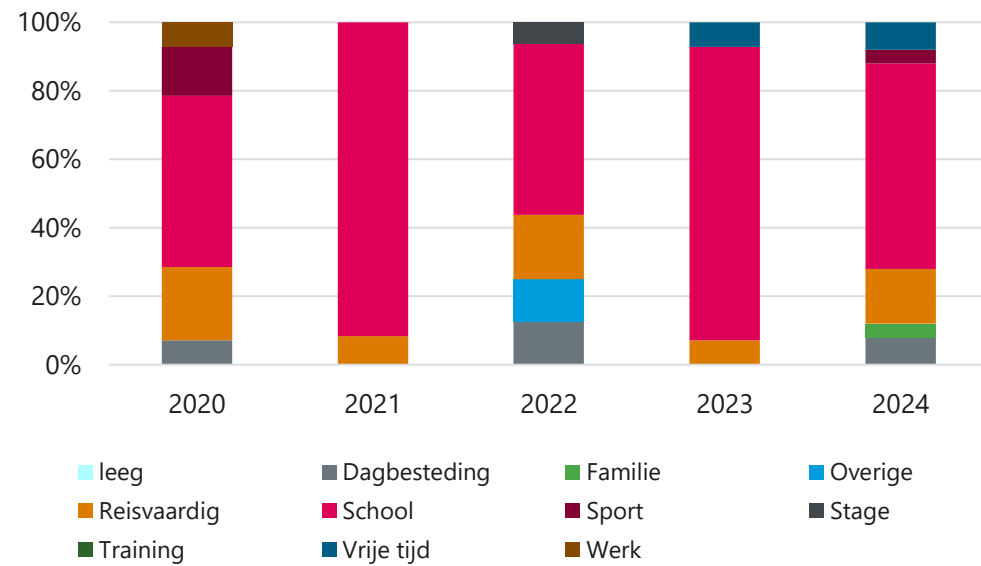
Een interessante ontwikkeling van de afgelopen jaren is dat steeds meer deelnemers willen leren reizen voor sociale en recreatieve doeleinden (reismotief 'vrije tijd'). Deze trend sluit aan bij algemene veranderingen in reisgedrag sinds de coronapandemie.

De grotere variatie in reismotieven bij fietsritten komt voort uit het feit dat er minder fietstrajecten zijn afgelegd.

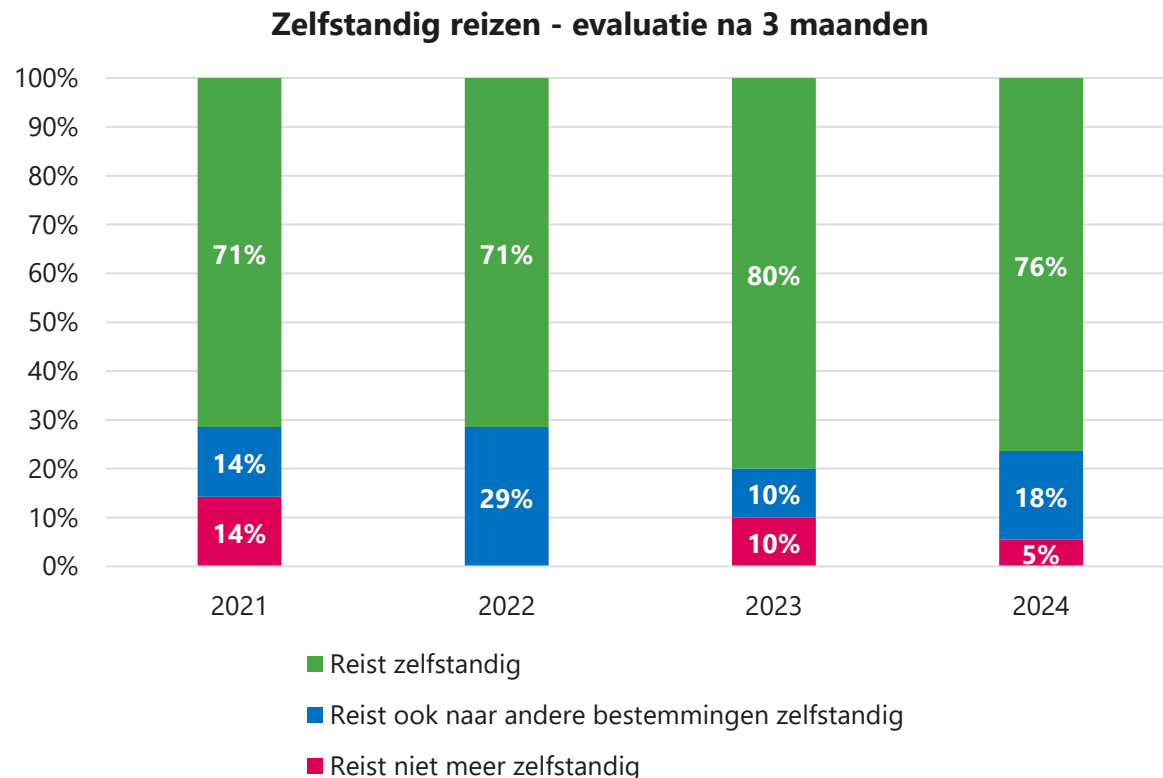
Verdeling reismotieven per jaar (met OV)



Verdeling reismotieven per jaar (met fiets)



2.3 Bestendigheid zelfstandig reizen groot



Om te kunnen beoordelen hoe de effecten van het project in de tijd ontwikkelen, is het belangrijk om te weten in hoeverre het effect bestendig is. Deelnemers die het project succesvol afronden, worden drie maanden later benaderd voor een evaluatie. Hierdoor krijgen we inzicht in de bestendigheid van de effecten.

Van de deelnemers die reageren op de evaluatie geeft een groot deel aan nog steeds zelfstandig te reizen, soms ook naar andere bestemmingen. In 2024 meldde zelfs 95% van de respondenten dat zij zelfstandig reizen, een stijging ten opzichte van 90% in 2023 en 86% in 2021. In 2022 gaven alle respondenten (100%) aan zelfstandig te reizen, hoewel de respons dat jaar relatief laag was, wat de representativiteit en dus betrouwbaarheid kan beïnvloeden.

Om het aandeel deelnemers dat zelfstandig reist in te schatten, zijn de volgende aannames gemaakt:

- In 2020, gaan we uit van hetzelfde aandeel als in 2021 (86%)
- Voor 2025 – 2028 gaan we uit van hetzelfde aandeel deelnemers dat zelfstandig reist als in 2024 (95%)

De huidige cijfers en inschattingen voor de komende 3 jaar, resulteren in een aantal van 1.022 zelfstandige reizigers in 2028.

3. De effecten in beeld



3.1 Inventarisatie van effecten

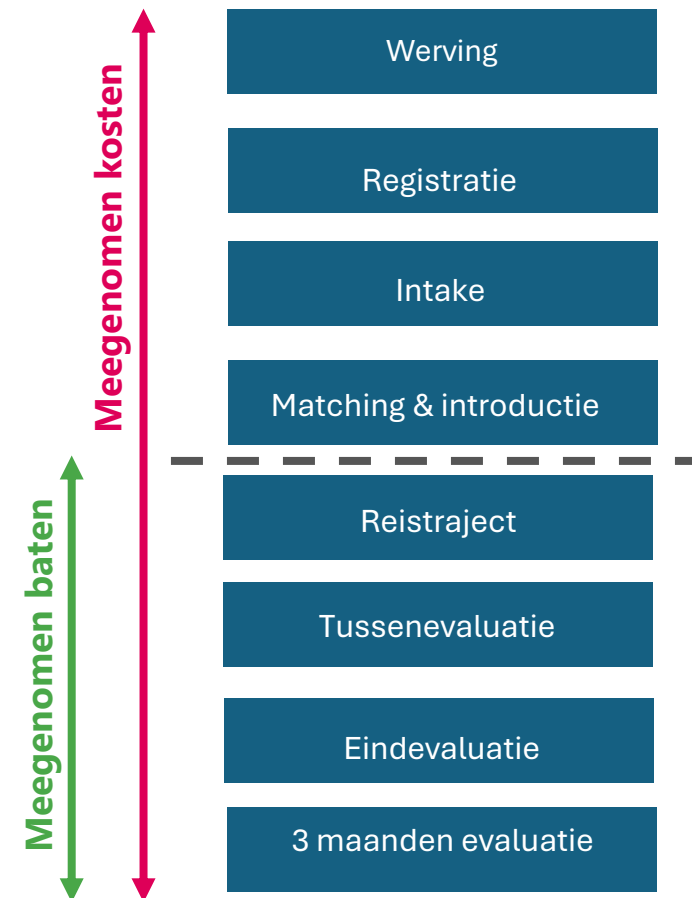
Werkwijze OV coach

Een belangrijk onderdeel van het project bestaat uit de werving. Waarbij op verschillende manieren informatie gedeeld wordt met de doelgroep. Voor de MKBA zijn de effecten van de onderdelen werving t/m introductie niet meegenomen (zie figuur hiernaast). Hieronder staan we kort stil bij dit proces, omdat hier wel degelijk baten aan zijn gekoppeld.

Informatiedeling en gesprekken leiden vaak al tot een grotere bewustwording over de mogelijkheden van zelfstandig reizen. Dit zorgt voor impact bij een grotere groep dan enkel mensen die daadwerkelijk een traject starten. Zo geven ouders en verzorgers aan dat zij hierdoor eerder aan de slag gaan met zelfstandig reizen. Nadat een deelnemer geregistreerd wordt, voert een medewerker van de OV-coach een intake uit aan huis. Dit is vaak een mooi moment om inzichten te verkrijgen over de omgeving en situatie van een deelnemer, wat soms leidt tot aanvullende adviezen. Een tekenend voorbeeld is de groep ouders van kinderen met autisme, die na het kennismaken met het OV-coach project dit onderwerp hebben meegenomen in eigen kring om zelfstandig reizen te stimuleren (Goudappel, 2024).

Focus van MKBA

In deze MKBA richten we ons op de effecten die ontstaan vanaf het moment dat er gewerkt wordt aan het zelfstandig reizen op de specifieke trajecten. Het is echter niet mogelijk om de kosten op dezelfde manier te splitsen. Daarom is de totale investering voor het project meegenomen, terwijl de baten pas vanaf het begin van het reistraject zijn meegenomen. Het is belangrijk te benadrukken dat er aanvullende positieve effecten optreden vanaf de werving van vanuit het project OV-coach.

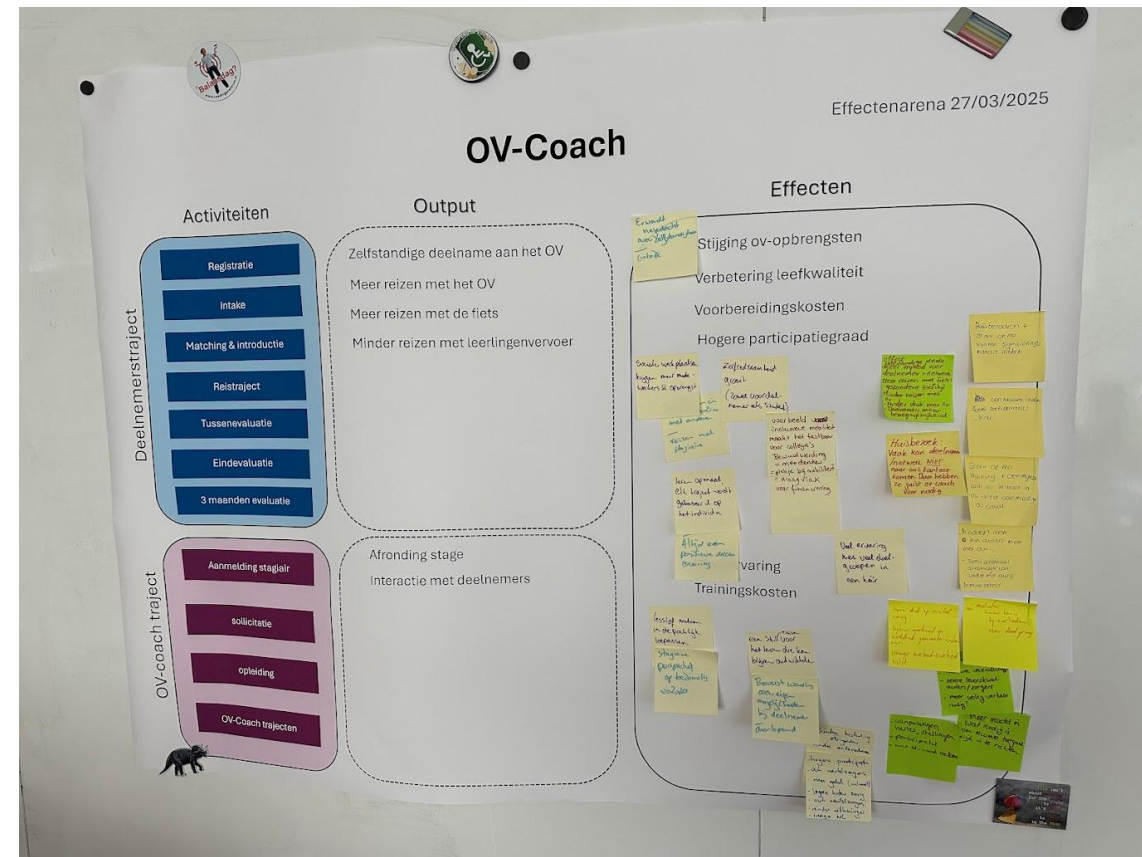


3.1 Inventarisatie van effecten

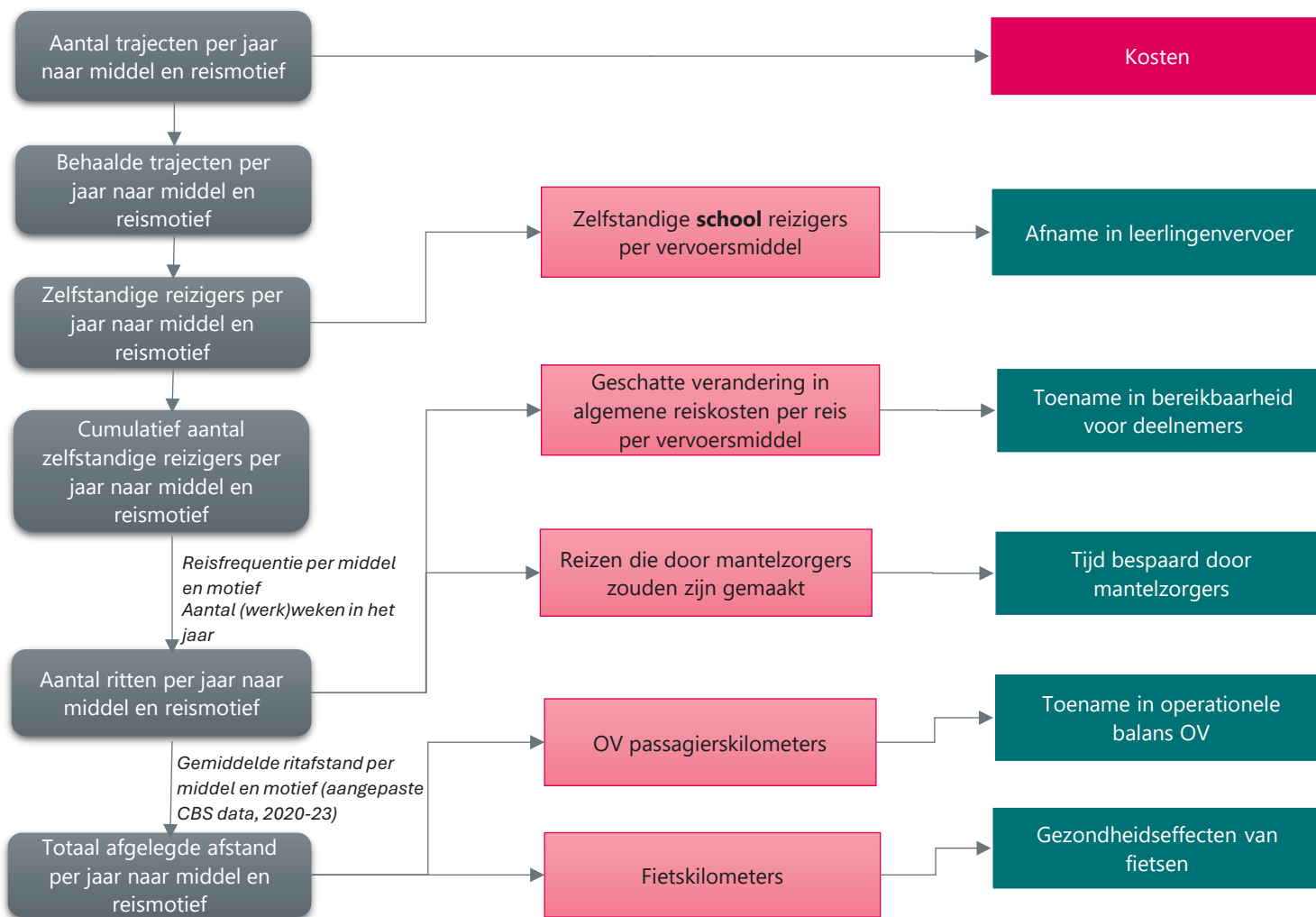
Om de relevante effecten (kosten en baten) van het OV-coach project in kaart te brengen, is een **effectenarena** georganiseerd. Dit was een werksessie met leden van het projectteam van de VRA en MEE Dichtbij, inclusief medewerkers van het OV-coach project. Tijdens deze werksessie is gezamenlijk de verbinding gelegd tussen de opgave, de interventie en de beoogde effecten. Met als doel het verkrijgen van een volledig overzicht van zowel directe als indirecte effecten van het OV-coach project.

Daarnaast is het **nulalternatief** gezamenlijk geformuleerd, waarin de situatie zonder het OV-coach project wordt geschetst. Dit nulalternatief vormt de referentiepunt voor de MKBA en maakt het mogelijk om de toegevoegde waarde van het project te beoordelen binnen het sociale domein.

In deze werksessie is gebruikgemaakt van een **praatschema** (zie foto rechts). Dit hulpmiddel stimuleerde de gedachtegang langs verschillende invalshoeken, zoals de doelgroep van gebruikers en het reismotief. De effecten voor leerlingen die zelfstandig naar school reizen onderscheiden zich immers duidelijk van die voor ouderen die sociale bezoeken afleggen. Ook zijn indirecte effecten benoemd, bijvoorbeeld het creëren van geschikte stageplekken binnen het sociaal domein.



3.2 Van bereik naar effecten



In hoofdstuk 2 is het bereik van het OV-coach project beschreven. In het volgende hoofdstuk maken we de vertaling van dit bereik naar maatschappelijke effecten. Ieder maatschappelijk effect heeft betrekking op een ander deel van de gemaakte OV-coach ritten. In het figuur hiernaast is dit schematisch weergegeven.

In de linker kolom pellen we het aantal gestarte trajecten per jaar af naar het aantal afgeronde trajecten en het aantal deelnemers dat na het project nog zelfstandig reist. Van hun ritten maken we een inschatting tot welke effecten dat leidt. Dit is afhankelijk van de vraag waarvoor ze reizen (voor school of meer algemene bestemmingen) en hoe ze voorheen reisden (met bijvoorbeeld leerlingenvervoer of mantelzorg).

Hierin zijn enkele aannames verwerkt over bijvoorbeeld hoeveel deelnemers per jaar school als reismotief hebben (gemiddeld 55 per jaar), hoeveel ritten mensen maken (gemiddeld 3,5 keer per week retour voor alle reisdoelen, gedurende een jaar van 40 weken), en wat de gemiddelde verplaatsingsafstand per rit is. Ook zijn er aannames gedaan over het aantal ritten dat voorheen door mantelzorgers werd ondersteund.

We gaan ervan uit dat deelnemers die zelfstandig leren reizen, dit blijven doen – omdat het een blijvende vaardigheid is. Hun effecten worden dus opgeteld over de gehele analyseperiode, het gaat dus over een **cumulatieve berekening**. Het effect op het leerlingenvervoer wordt daarentegen alleen berekend voor het aantal schoolreizigers in één jaar.

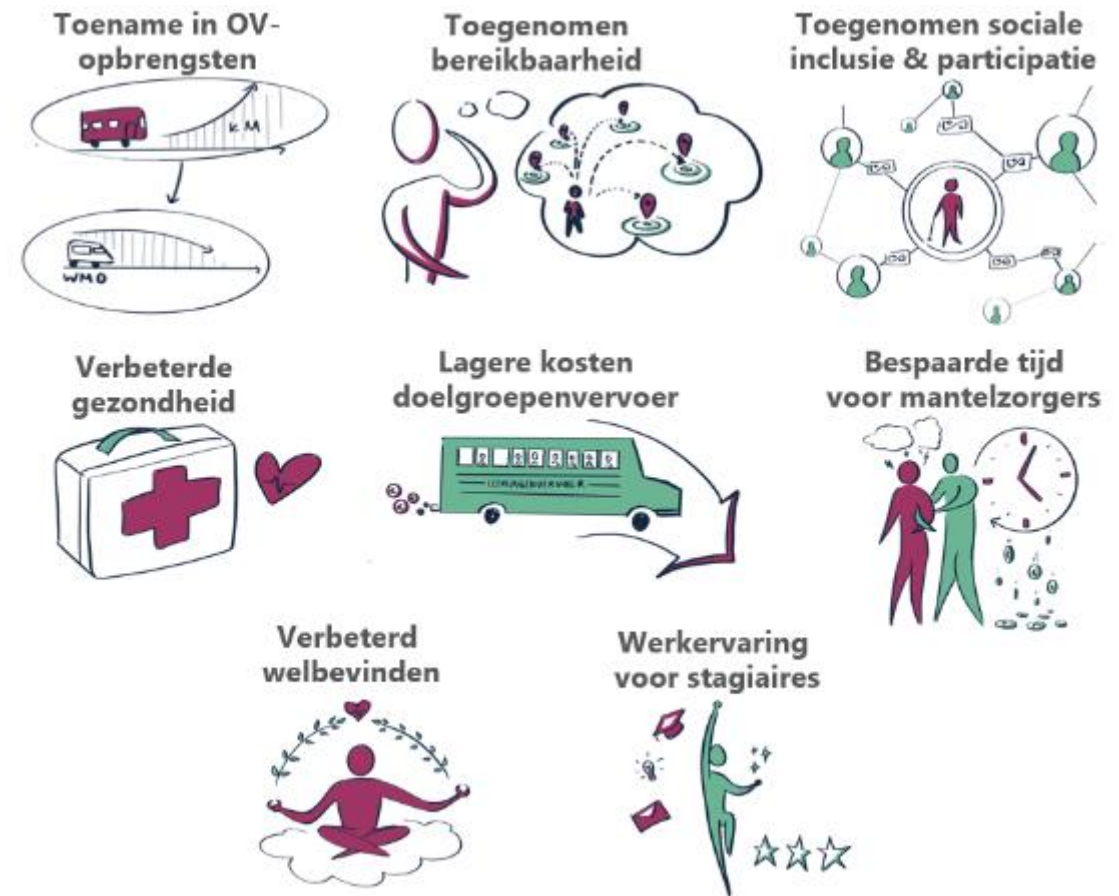
Deze aannames zijn gebaseerd op verstrekte data, aangepaste landelijke gemiddelden en kengetallen van OV-coachmedewerkers, en zijn gespecificeerd in de bijlagen.

3.3 Overzicht effecten

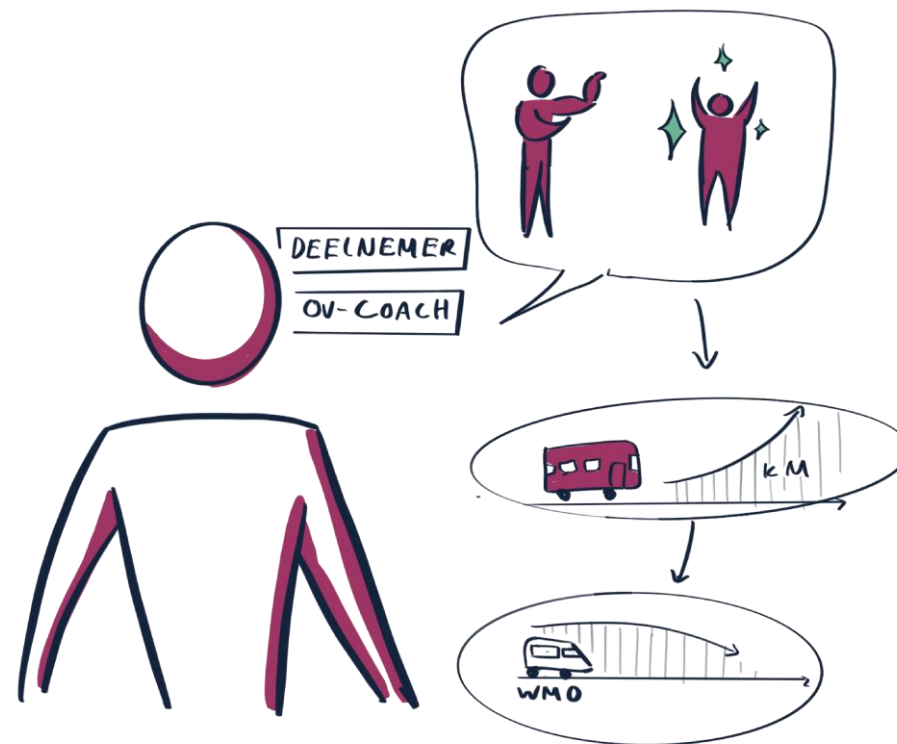
De geïdentificeerde effecten van het OV-coach project zijn als volgt gebundeld :

- 1) Toename in OV-opbrengsten
- 2) Toename in bereikbaarheid
- 3) Toename in sociale inclusie en participatie
- 4) Verbeterde gezondheid
- 5) Lagere kosten voor doelgroepenvervoer
- 6) Bespaarde tijd voor mantelzorgers
- 7) Verbeterd welbevinden
- 8) Werkervaring voor stagiairs

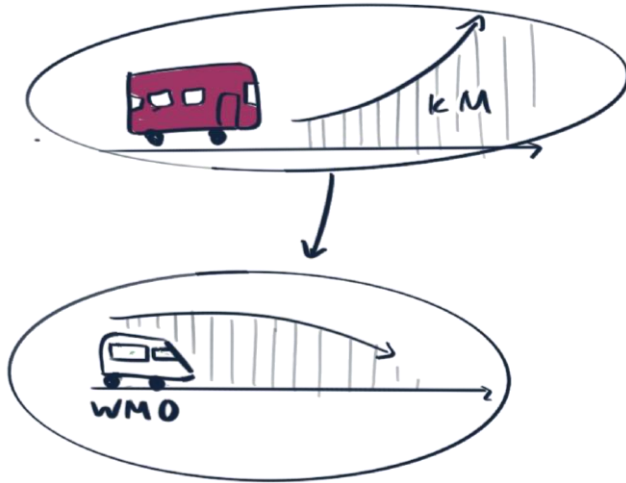
De effecten die in dit onderzoek zijn meegenomen, betreffen met name de directe effecten. In het volgend hoofdstuk worden deze effecten en de berekeningsmethodiek toegelicht. Een uitgebreide effectenarena is te vinden in de bijlagen.



4. De effecten berekend



4.1 Toename in OV-opbrengsten



$$\begin{array}{|c|} \hline +100 \\ \hline \text{Deelnemers} \\ \text{aan OV/jaar} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline 280 \\ \hline \text{Ritten p.p./jaar} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline 12 \\ \hline \text{Km gem.} \\ \text{reisafstand} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline 0,26 \\ \hline \text{Euro/reizigers} \\ \text{kilometer} \\ \hline \end{array}$$



Baat: + €386.000 / jaar

Wat is het? Door de stijging van het OV-gebruik door OV-coach deelnemers nemen de opbrengsten van vervoersbedrijven toe.

Nul alternatief: Zonder de OV-coach maakt deze doelgroep voor deze ritten geen gebruik van het OV, maar van bijvoorbeeld leerlingenvervoer, vervoer door mantelzorger of maken zij de rit helemaal niet.

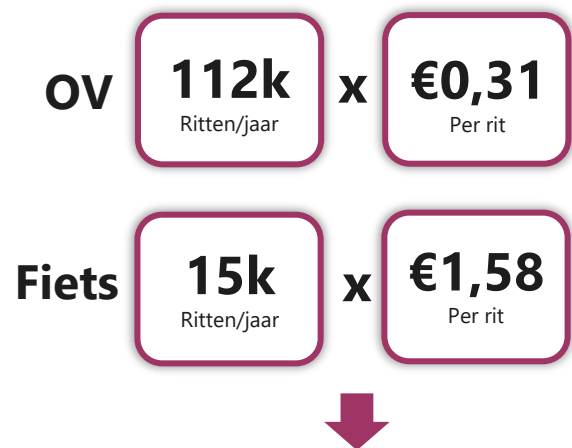
Hoe is het berekend? We hebben het aantal nieuwe ritten met OV berekend per reismotief (zie 3.2 en bijlage B) voor de zelfstandig reizende deelnemer per OV. De ritfrequenties zijn bepaald aan de hand van kengetallen van OV-coach medewerkers. Per reismotief is bij het CBS informatie beschikbaar over de gemiddelde reisafstand met bus/tram/metro (BTM) in Noord-Holland (gem. 2020-2023). We zijn uitgegaan van BTM-gemiddeldes, omdat OV-coach data en medewerkers bevestigen dat het aantal trajecten met de trein verwaarloosbaar is. Tenslotte zijn de opbrengsten berekend door het totaal gereisde kilometers te vermenigvuldigen met de tarieven per kilometer die zijn gebruikt in vergelijkbare MKBA's (Ecorys, 2023).

De volgende input is gebruikt voor deze berekeningen (zie bijlage E voor meer details):

- Jaarlijks reizen **100 extra deelnemers** gemiddeld **280 ritten** per persoon met het OV. Dit resulteert in **gemiddeld 112.000 ritten** per jaar met het OV in de periode **2020-2028**.
- De gemiddelde ritafstand is **12 km**.
- De gemiddelde opbrengst per reizigerskilometer is **€0,26**.

Wat levert het op? De toename van het aantal OV-reizigers dankzij de ov-coach, leidt tot een verhoging van gemiddeld rond **€386.000 per jaar** van de OV opbrengsten van vervoerders.

4.2 Toename in bereikbaarheid



Wat is het? Bereikbaarheid gaat over hoe makkelijk mensen een bestemming kunnen bereiken. Hiervoor gebruiken we de **gegeneraliseerde reiskosten** (GRK), waarin de **reiskosten** (zoals de tarieven) als de **reistijd** (uitgedrukt in geld) wordt meegenomen.

Nulalternatief: Op basis van interviews met OV coaches is het nulalternatief – vorige reisgedrag – voor deelnemers ingeschat. De volgende percentages geven het aandeel van de ritten per vervoerswijze weer:

- **Leerlingenvervoer** (42% OV, 47% fiets)
- Vervoer begeleid door een **mantelzorger** (22% OV, 21% fiets)
- **WMO-vervoer** (4% OV, 3% fiets)
- **Niet reizen** (32% OV, 29% fiets)

Hoe is het berekend?

De GRK wordt berekend voor elke reis en vervolgens opgeteld over het aantal reizen per jaar. Gemiddeld komen er jaarlijks zo een **100 nieuwe OV-deelnemers** en **12 fietsers bij**. Dit resulteert in ongeveer **gemiddeld 112.000 OV-ritten en 15.000 fietsritten per jaar** in de **periode 2020-2028**.

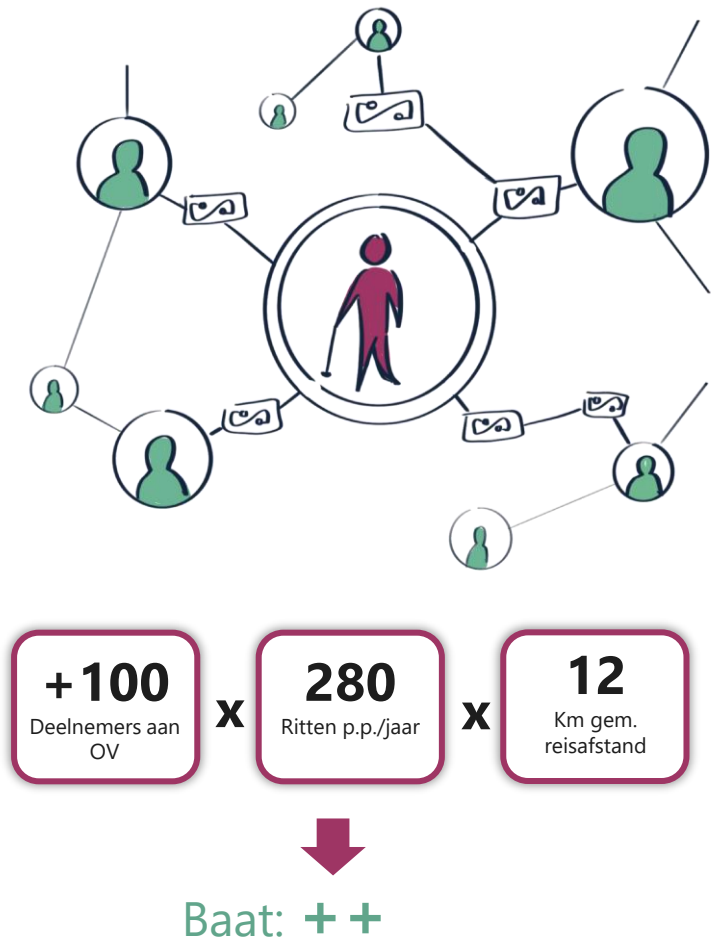
De GRK bereken we door de reiskosten op te tellen met de reistijdswaardering:

- **De waardering van reistijd:** inschatting van de reistijd van een rit binnen en buiten het voertuig (lopen, wachten, parkeertijd). De tijd buiten het voertuig wordt dubbel gewogen om de hogere belasting ervan te weerspiegelen (Wardman, 2014). De complete reistijd wordt omgerekend naar geldwaarden met behulp van een tijdwaardering van **8 euro/uur** (OV) en **11 euro/uur** (fiets) (Significance (2022), aangepast naar prijzen van 2025).
- **Reiskosten:** OV-kosten zijn gebaseerd op tarieven van OV of WMO en voor de auto en de fiets op de totale kosten per reizigerskilometer (auto en fiets).

Het verschil in GRK tussen de nieuwe modaliteit (OV of fiets) en de eerdere modaliteit wordt meegenomen als **maat voor de toename in bereikbaarheid**. Dit verschil bedraagt gemiddeld **€0,31 voor OV-reizen en €1,58 voor fietsritten**. Deze verschillen per rit worden vervolgens vermenigvuldigd met het aantal reizen per jaar. Voor nieuwe reizen – dat wil zeggen reizen die zonder de inzet van de OV-coach niet zouden hebben plaatsgevonden – passen we de zogenaamde *halveringsregel* toe. Dat betekent dat slechts de helft van de GRK-verbetering wordt meegeteld, conform gangbare praktijk in maatschappelijke kosten-batenanalyses.

Wat levert het op? Een toename in bereikbaarheid ter waarde van gemiddeld rond **€58,000 per jaar**.

4.3 Toename in sociale inclusie en participatie



Wat is het? Een betere participatie aan de maatschappij, kan het best worden bereikt door functionele zelfredzaamheid (Eggink et al., 2020). Zelfredzaamheid is vaak ook een vereiste om een sociaal netwerk op te bouwen. Zelfstandig gebruik van het OV haalt de bewegingsbelemmering weg en zorgt voor meer zelfredzaamheid.

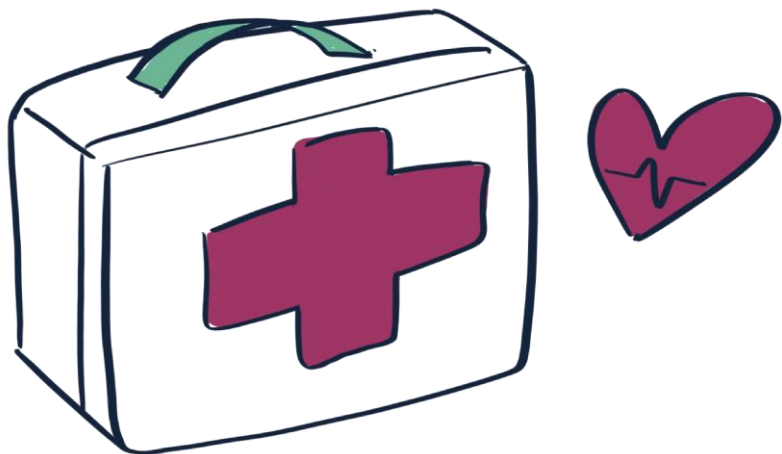
Nulalternatief: De doelgroep van het OV-coach project is (vaak) niet sociaal redzaam in vervoer. Van de mensen met een lichtverstandelijke beperking ervaart **38%** een tekort aan een essentiële voorzieningen – waaronder vervoer (Eggink et al., 2020). Verder toont het onderzoek van het SCP dat deze groep er vaak voor kiest om niet te reizen en is daardoor weinig zichtbaar in de maatschappij. Maar 43% geeft aan te participeren aan activiteiten die sociale inclusie versterken, zoals culturele activiteiten. Maar liefst 66% geeft aan zich eenzaam te voelen. Sociale isolatie en eenzaamheid hangen samen met een aanzienlijke toename van de totale sterfte onder de algemene bevolking.

Wat levert het op? De OV-coach biedt een gerichte oplossing voor het creëren en onderhouden van een sociaal netwerk. Stanley et al. (2021) beschrijft **dat het aantal ritten dat een persoon maakt, een maatstaf is voor sociale inclusie**. Zoals de bereikbaarheidsanalyse al weergeeft, zijn **ca. 30% van de ritten nieuw**. Dit betekent dat deze ritten voorheen niet gemaakt zouden zijn. Dankzij de nieuwe ritten die plaatsvinden door OV-coach, is er een grote kans dat meer mensen sociale inclusie ervaren. Hierdoor veronderstellen wij dat dit een belangrijk effect is voor de gemiddeld 114 zelfstandig reizende deelnemers per jaar.

Baten

- + Vergroot sociaal netwerk, ook op lange termijn
- + Positieve invloed op levensverwachting
- + Verhoogd participatiegraad in maatschappelijke activiteiten
- + Meer zichtbaarheid in de samenleving

4.4 Verbeterde gezondheid



$$\begin{array}{|c|} \hline +12 \\ \hline \text{Fietzers/jaar} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline 975 \\ \hline \text{Km gem. afstand} \\ \text{p.p./jaar} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{€}0,29 \\ \hline \text{Euro per} \\ \text{fietskilometer} \\ \hline \end{array}$$



Baat: + **€14.000 / jaar**

Wat is het?

Gezondheidsbaten ontstaan door **meer lichamelijke activiteit**. Dit hangt samen met een lager risico op chronische aandoeningen, betere hart- en bloedvaten en een hogere levensverwachting. Voor deelnemers aan het OV-coach project die zijn gaan fietsen, zijn deze baten extra relevant. De gezondheidsbaten omvatten: **lagere zorgkosten, hogere levensverwachting, en verminderde ziektelast** ('burden of disease'). Hoewel OV-gebruik ook gepaard gaan met meer lopen, zijn de gezondheidseffecten hiervan niet meegerekend in deze analyse.

Hoe is het berekend? De gezondheidsbaten zijn berekend middels marginale waarden **per gefietste kilometer**, zoals gerapporteerd door Decisio (2023) en aangepast naar prijspeil 2025:

- Lagere zorgkosten: **€0,09**
- Hogere levensverwachting: **€0,06**
- Verminderde ziektelast: **€0,14**

Nulalternatief: deelnemers waren voor het project matig actief : **30–150 minuten beweging per week**.

Voor de berekeningen nemen we aan dat de gemiddelde reisafstand met de fiets **3 km** is (75% van het CBS gemiddelde). Volgens onze berekeningen zullen in 2028 in totaal 111 personen zelfstandig blijven fietsen. Gemiddeld maken deze personen **975 fietskilometers** per persoon per jaar. Meer details over de berekening staan in Bijlage H.

Wat levert het op? De totale geschatte gezondheidsbaten voor de OV-coachdeelnemers bedragen ongeveer €14.000 per jaar. Het grootste deel komt voort uit de **verminderde ziektelast (48%)**, gevolgd door lagere zorgkosten (**30%**) en een hogere levensverwachting (**22%**). Deze verdeling benadrukt zowel de individuele als maatschappelijke winst van meer lichamelijke activiteit.

NB In de berekening hebben we extra winst door de toename in lopen bij gebruik van het OV niet meegerekend. Dit zouden additionele baten zijn.

4.5 Lagere kosten voor leerlingenvervoer



40 Scholieren/jaar	x	€4.100 Kosten per leerling/jaar
------------------------------	----------	--



Baat: + **€164.000 / jaar**

Wat is het? De doelgroep van het OV coach project maakt gebruik van leerlingenvervoer en overig doelgroepenvervoer zoals WMO. Door zelfstandig te leren reizen met OV, is er een afname van het gebruik van AOV.

Nulalternatief: Mensen blijven afhankelijk van AOV. De totale uitgaven aan leerlingenvervoer in de gemeente Amsterdam bedroegen €5,5 miljoen in 2020. Daarnaast is er een stijgende druk op de capaciteit.

Hoe is het berekend? De berekeningen zijn gedaan op basis van het huidige aandeel leerlingenvervoer gebruikers (zie bijlage C en bijlage F) en de kosten voor leerlingenvervoer in 2024. De kosten voor leerlingenvervoer verschillen fors per gemeente en toestand. Doordat de OV-coach opereert in een gemeente-overstijgende regio, nemen wij het landelijke **gemiddelde voor grote steden** als basis (Nivel, 2024). Dit komt neer op ongeveer **€4.100 per leerling** (per jaar). Gemiddeld komen er jaarlijks zo een **100 nieuwe OV-deelnemers** en **12 fietsers bij** (in de periode 2020-2028). Volgens de OV-coach data reist **48%** hiervan met een schoolmotief. De kengetallen van OV-coach medewerkers wijzen erop dat **75%** van de deelnemers met een schoolmotief met leerlingenvervoer reist. Dit resulteert in gemiddeld **40 studenten per jaar** (2020-2028) die niet meer met het leerlingenvervoer zullen reizen dankzij OV-coach.

De aanname is dat elke leerling maar **1 jaar** reist met leerlingenvervoer. Zeker als OV-coach ingezet wordt in eerder schooljaren is dit een conservatieve schatting. Ook de kosten van het leerlingenvervoer zijn conservatief. Deze kosten zullen voor een aantal gemeenten in de regio hoger liggen dan het landelijk gemiddelde.

Wat levert het op? Er is een besparing berekend van ongeveer **€1.5 miljoen** over de periode van 2020-2028.

4.6 Besparing tijd van mantelzorgers



OV $112k$ Ritten/jaar $\times$ 22% Mantelzorgers $\times$ 45 minuten $\times$ $\text{€}18,80$ Waardering/uur

Fiets $112k$ Ritten/jaar $\times$ 21% Mantelzorgers $\times$ 20 minuten $\times$ $\text{€}18,80$ Waardering/uur

Baat: + **€360.000 / jaar**

Wat is het? Uit onderzoek blijkt dat problemen met zelfstandig reizen leiden tot een **vergroete afhankelijkheid** van familie en vrienden (Bondemark, 2022). De mantelzorgers (vaak ouders/verzorgers) besteden tijd aan het wegbrengen en ophalen.

Nulalternatief: Mantelzorg, waaronder ook het verzorgen van vervoer, heeft een negatieve impact op de productiviteit. **27% van de mantelzorgers ervaart problemen bij het combineren van zorgtaken en werk.** Een fulltime baan is vaak geen haalbare optie en het verlenen van niet-intensieve zorg gaat gepaard met een verhoogde kans op langdurig verzuim (Josten et al., 2024).

Hoe is het berekend? Volgens de meest recente cijfers van het Zorginstituut Nederland (2024) bedraagt de waardering van de tijd die aan mantelzorg wordt besteed circa **€18,80** per uur. Op basis van kengetallen en de beschikbare data, nemen wij aan dat ongeveer **22% van alle ritten** worden afgelegd met de hulp van een mantelzorger (zie bijlage C). Dit komt gemiddeld per jaar neer op ongeveer **25.000** ritten met het OV en **3.000** met de fiets. Op basis van interviews wordt de tijdsbesteding geschat als **45 minuten** per rit met de auto en **20 minuten** per rit met de fiets (retour).

Wat levert het op? Bij geslaagde OV-coach trajecten, krijgen **mantelzorgers meer beweegruimte**. Naast het feit dat ze tijd besparen aan reistijd, kunnen zij hun dag beter plannen en mogelijk productiever zijn.

4.7 Verbeterd welbevinden



Minder
emotionele
belasting

Meer
autonomie

Zinvolle
dagbesteding



Baat: ++

Wat is het? Welbevinden gaat over de mate waarin een persoon geluk en tevredenheid ervaart over zijn/haar fysieke, mentale en sociale toestand (Maccagnan et al., 2019). Onderzoek toont dat er een **verband is tussen levensvoldoening en mobiliteit** (Snellen et al., 2022). Een reden hiervoor is **toegang tot meer sociale activiteiten en voorzieningen**.

Nul alternatief: Mensen met een lichtverstandelijke beperking beoordelen hun **levenstevredenheid lager dan gemiddeld** – 73% t.o.v. 93% (Eggink et al., 2020). Door mobiliteitsbelemmeringen neemt het welbevinden van mensen af, omdat zij minder goed zelfstandig dingen kunnen ondernemen. Niet enkel het welzijn van de zorgbehoevenden zelf wordt beïnvloed. Bij het leveren van **mantelzorg** is er vaak sprake van een dubbele emotionele belasting en de mantelzorgtaken in de privésfeer leiden tot veel stress waardoor ze een gezonde leefstijl in de weg staan (RIVM & TNO, 2024)

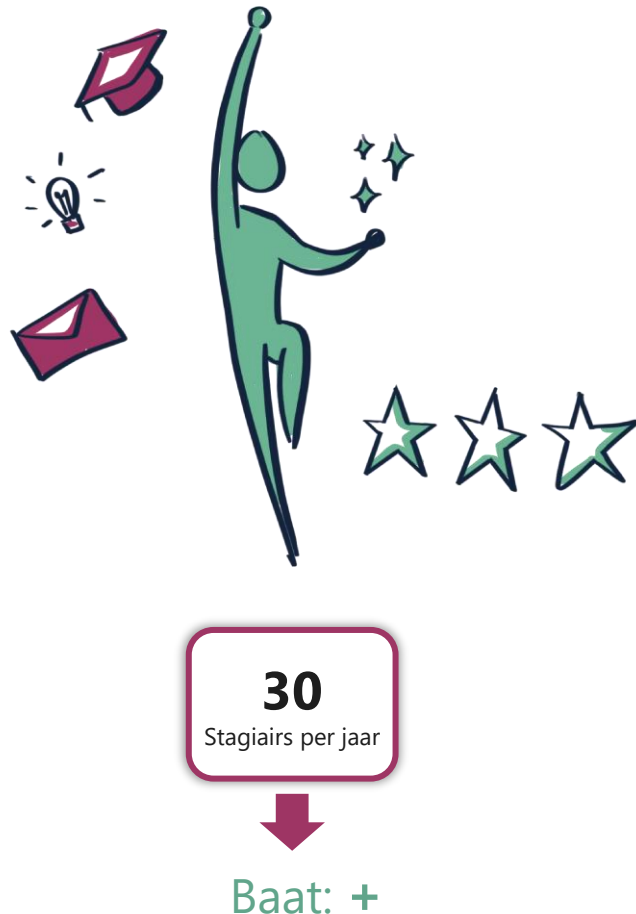
Wat levert het op? Deelnemers die zelfstandig kunnen reizen, hebben meer mogelijkheden voor een zinvolle dagbesteding. Zij ervaren meer zelfrespect, gevoel van eigenwaarde, tevredenheid en toegenomen autonomie.

Dit is niet enkel het geval bij geslaagde trajecten. Het effect treedt al op bij het durven starten van een OV-coach traject. De OV-coaches getuigen in het interview dat deelnemers vaak erg gemotiveerd starten: “je helpt ze met iets die ze zelf heel graag willen”.

Baten

- + tevredenheid van het leven (van zowel deelnemer als diens directe omgeving)
- + toegenomen autonomie
- + toename gevoel van zelfrespect

4.8 Werkervaring voor stagiairs



Wat is het?

Stagiairs doen bij de OV-coach ervaring op als onderdeel van hun studie. Uiteindelijk draagt dit bij aan het behalen van hun diploma. Het gaat om ongeveer 30 stagiairs per jaar. Dit komt neer op **270 stagiairs** in de periode 2020-2028.

Wat levert het op?

De werkervaring van stagiairs is niet uit te drukken in geld. Er zijn talloze onderzoeken gedaan naar de toegevoegde waarde van het hebben van een maatschappelijke baan (Soren & Ryff, 2023). OV-coach is een onderscheidende stageplek, omdat de stagiairs met een **intensieve op- en begeleidingstraject** al vanaf een vroeg stadium **veel verantwoordelijkheid** krijgen.

De stagiairs worden later vaak professionals binnen het zorg en/of sociaal domein. De ervaringen en inzichten die zij verkrijgen, dragen bij aan hun bewustzijn over het belang van zelfstandig reizen voor mensen waar zij mee (zullen) werken (Goudappel, 2024).

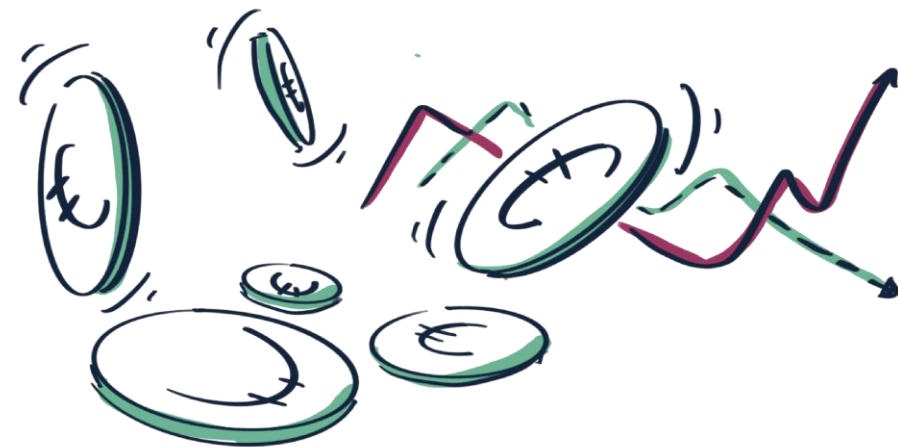
Er is verder een mix van verschillende opleidingen op de werkvloer. Studenten van het MBO en het HBO leren elkaar kennen. Door deze menging ontstaat **er kennisdeling en meer begrip** naar elkaar van beide kanten. Volgens getuigenissen overwegen meerdere MBO studenten dankzij deze interacties een opleiding aan de HBO (persoonlijk contact OV-coach medewerkers).

Mede door de input die is opgehaald uit interviews, nemen wij aan dat dit een baat is van het project. Wel is het belangrijk om te erkennen dat dit ook het geval kan zijn bij andere stageplekken.

Baten

- + Vergroot professioneel netwerk
- + Vergroot verantwoordelijkheidsgevoel
- + Verkrijgen professionele vaardigheden, met name professioneel handelen en keuzes maken

5. De kosten berekend



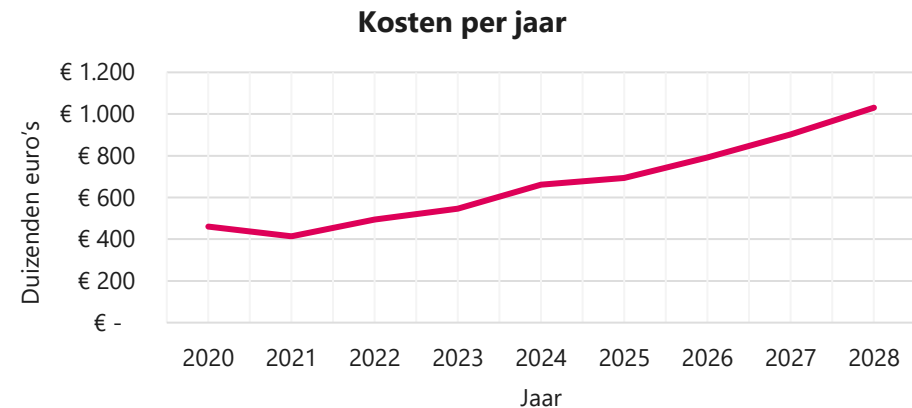
Financiële analyse

Wat is het? De kosten hebben betrekking op de operationele uitgaven voor de uitvoering van het OV-coachproject. Deze omvatten het aantal uren tijdens de trajecten, stagiair begeleiding, projectcoördinatie, onkosten stagiairs, en communicatiematerialen.

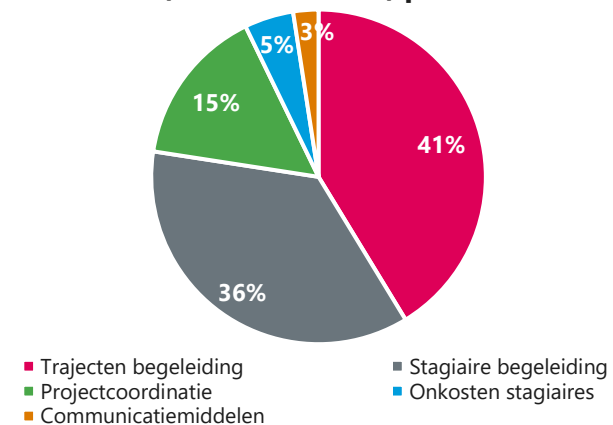
Wat kost het? De totale begrote kosten van het project bedragen ongeveer **€6 miljoen** over de volledige analyseperiode (2020 – 2028). De lijndiagram toont de jaarlijkse kosten gedurende de analyseperiode, terwijl de taartdiagram een uitsplitsing geeft van de totale kosten per kostenpost/activiteit. De grootste kostenposten zijn de begeleiding van trajecten door medewerkers (41%) en de begeleiding van stagiairs (36%).

Hoe is het berekend? De kostenramingen zijn gebaseerd op de verstrekte activiteitgerichte kosten voor de jaren 2020–2024 en de begrote cijfers voor 2025. Voor de periode vanaf 2026 is aangenomen dat het gemiddeld aantal uren en de kosten per traject per activiteit gelijk blijven aan het niveau van 2025. Het uurtarief wordt jaarlijks aangepast voor inflatie en het aantal deelnemers stijgt met 10% per jaar. De gedetailleerde uitgangspunten en berekeningen zijn te vinden in Bijlage D.

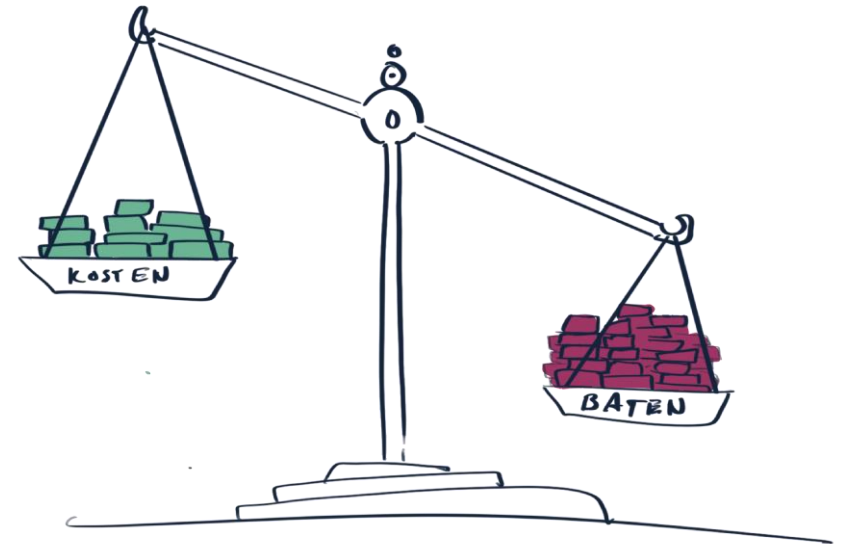
Kosten: -€6.000.000



Kosten (contant waarde) per activiteit



6. Uitkomst MKBA



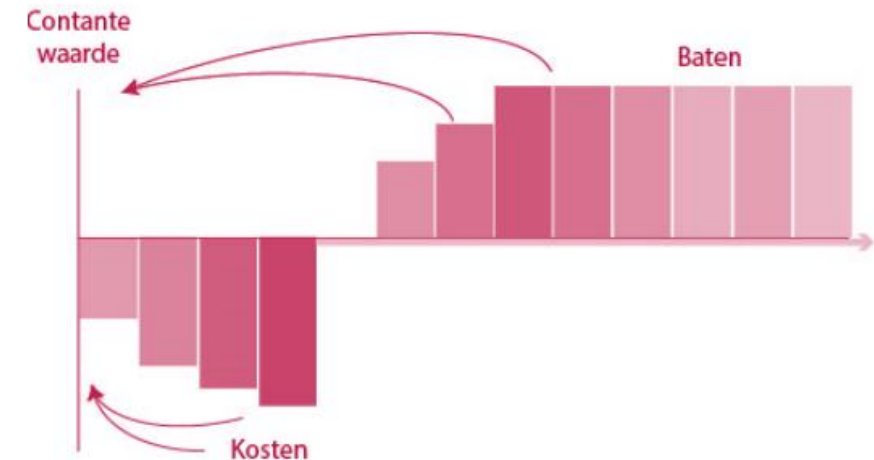
Hoe berekenen wij de MKBA?

Een MKBA berekent het maatschappelijk economische rendement van investeringen op een vergelijkbare manier als het financieel rendement in een financiële analyse wordt berekend. In een MKBA worden niet alleen de financiële effecten voor de directbetrokkenen meegenomen, maar **alle maatschappelijke effecten voor alle partijen**.

De effecten worden in de tijd uitgezet. Om de kosten en baten goed te kunnen vergelijken, worden de verwachte kosten en baten in een MKBA teruggerekend naar een gekozen basisjaar. Het terugrekenen van toekomstige kosten en baten naar het basisjaar wordt ook wel **disconteren** genoemd. Hiervoor gebruiken we een vast percentage per jaar: de discontovoet. Door de projecteffecten te disconteren en de contante waarden te berekenen, worden kosten en baten die in toekomstige jaren vallen goed vergelijkbaar.

Als de contante waarden van de kosten en die van de baten bekend is, kan de uitkomst van de MKBA gepresenteerd worden.

- De **baten-kostenverhouding** (BK-verhouding) geeft de verhouding van de baten en kosten van het project weer door de contante baten te delen door de contante kosten. Een project met een baten-kostenverhouding van 1 of hoger is maatschappelijk gezien een rendabel project (en vice versa). De totale contante baten zijn dan immers hoger dan die van de kosten.
- De **netto contante waarde** (NCW) is het saldo van alle contant gemaakte effecten (de baten minus de kosten). Indien de netto contante waarde hoger is dan nul, is het project vanuit maatschappelijk-economisch perspectief rendabel (en vice versa).



Overzicht uitkomsten

	Geschatte (contante) waarde (euros)
TOTALE KOSTEN	-€6.000.000
TOTALE BATEN	€8.830.000
Toename in bereikbaarheid	€519.000
Verandering in operationele balans OV	€3.475.000
Gezondheidseffecten door toename in fietsen	€126.000
Daling kosten leerlingenvervoer	€1.475.000
Besparing tijd van mantelzorgers	€3.235.000
OVERIGE BATEN (kwalitatief)	
Toename in sociale inclusie en participatie	++
Verbeterd subjectief welzijn	++
Werkervaring voor stagiairs	+
NETTO CONTANTE WAARDE	€2.830.000
BATEN-KOSTENVERHOUDING	1,5
<i>'+' Schaal geeft de verwachte positieve omvang van de baten (niet in geld uitgedrukt). Dit is bepaald o.b.v. de verwachte (directe) positieve impact van OV-coach. Elke '+' staat voor verhoogde verwachte impact.</i>	

In de tabel zijn de resultaten van de MKBA weergegeven in hun contante waarde. Dit is dus voor ieder effect een gewogen optelsom van de jaarlijkse effecten tussen 2020 en 2028.

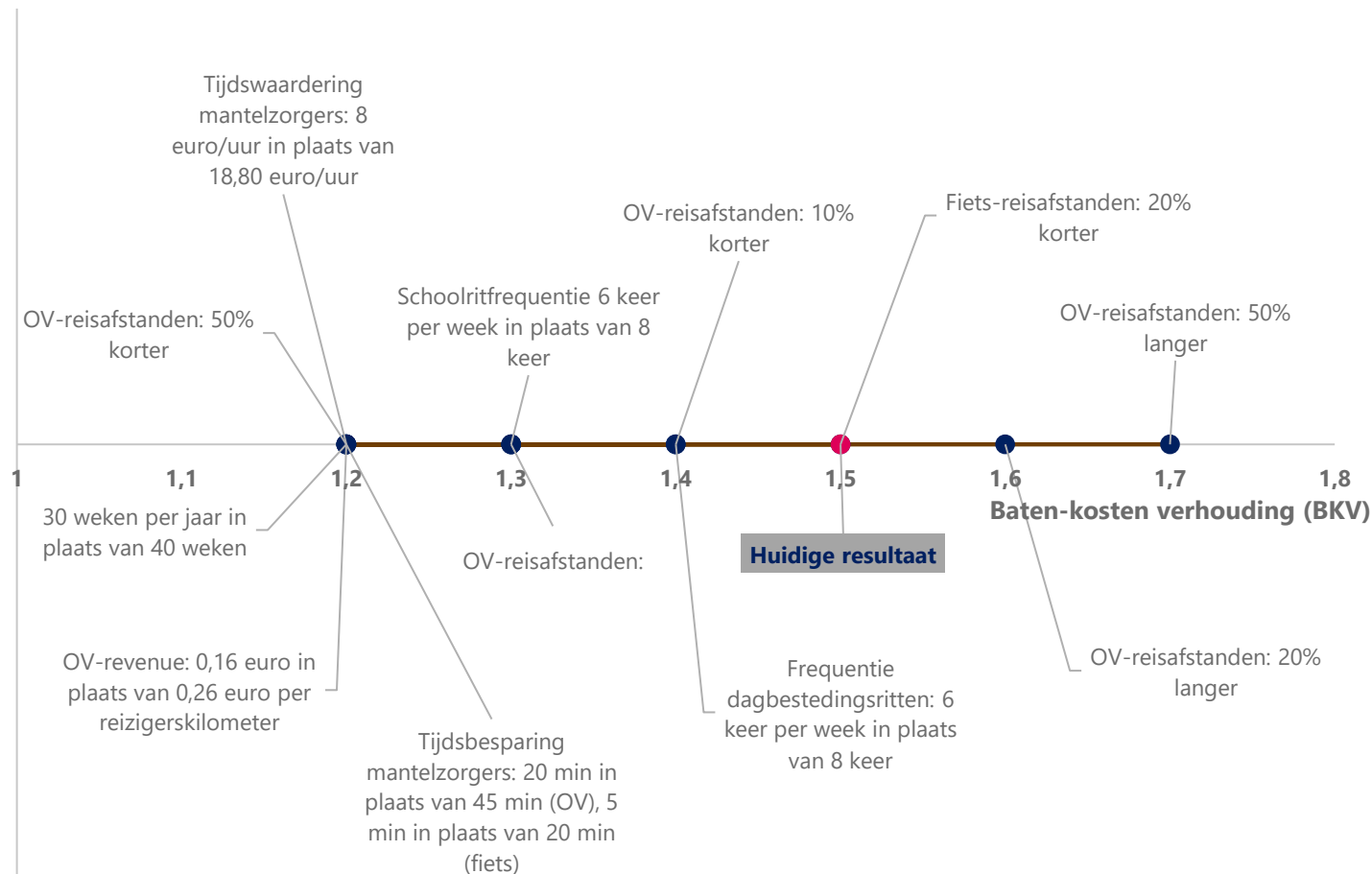
Door de totale contante baten te delen door de totale contante kosten ontstaat de baten-kostenverhouding. Dit resulteert in een verhouding van **1,5**. **De baten van het OV-coach project zijn dus hoger dan de kosten.** Dit blijkt ook uit de netto contante waarde, die positief is (€2.830.000).

De grootste baat komt voort uit de verbetering van de exploitatieopbrengsten voor het openbaar vervoer (**39%**), gevolgd door de tijdsbesparing voor mantelzorgers (**37%**) en de daling van de kosten voor leerlingenvervoer (**17%**). De toename in bereikbaarheid en gezondheid dragen bij aan een kleiner aandeel van 6% in de totale waarde.

Uit de analyse blijkt dat het niet mogelijk is om alle baten volledig in geld uit te drukken. Voor een aantal baten is de omvang kwalitatief geduid: de toename in sociale inclusie en participatie en het verbeterde subjectieve welzijn worden als de belangrijkste kwalitatieve baten gezien. Deze baten worden ervaren door de deelnemers die zelfstandig blijven reizen: dat zijn **1.022 personen in 2028**. Maar ook bij de intakefase van het project doen deze baten zich voor.

De aannames die in deze analyse zijn gemaakt, zijn aan de **conservatieve** kant. Daarnaast zijn enkele belangrijke baten moeilijk in geld uit te drukken. De uitkomst van een baten-kostenverhouding van 1,5 vormt daarom een onderschatting van de werkelijke maatschappelijke waarde van het OV-coachproject.

Gevoeligheidsanalyse



In de MKBA hebben we meerdere aannames en kengetallen moeten gebruiken voor bijvoorbeeld tijd die mantelzorgers besteden aan een rit of voor de gemiddelde OV-afstand van zelfstandig gereden OV ritten. Om te illustreren hoe gevoelig de uitkomsten zijn voor dit soort aannames, is in de figuur hiernaast een gevoeligheidsanalyse weergegeven op basis van enkele alternatieve scenario's. Deze vormen geen exacte bandbreedte, maar geven een indicatie van hoe de resultaten kunnen variëren bij onzekerheden in bijvoorbeeld ritfrequenties en reisafstanden. Zo daalt de baten-kosten verhouding (BKV) naar 1,3 wanneer de schoolritfrequentie wordt verlaagd naar 6 keer per week in plaats van 8 in een jaar van 40 weken. Hoewel de BKV in deze voorbeelden varieert van 1,2 tot 1,7, dient dit vooral als illustratie van de gevoeligheid van de uitkomsten, niet als harde marge.

Daarnaast is er onzekerheid over de mate waarin de effecten op lange termijn aanhouden — bijvoorbeeld of iemand langdurig zelfstandig blijft reizen. Onze inschatting van zelfstandig reizen is gebaseerd op een follow-up na drie maanden; over de langetermijneffecten bestaat nog onduidelijkheid.

7. Conclusie



Conclusies

De uitkomst van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van het OV-coachproject is positief. De baten-kostenverhouding komt uit op 1,5: **iedere geïnvesteerde euro levert €1,50 aan maatschappelijke baten.**

De belangrijkste gemonetariseerde baten van het programma zijn **de toename van OV-opbrengsten, tijdsbesparing voor mantelzorgers, en de daling in kosten voor leerlingenvervoer.** De belangrijkste baten die niet gemonetariseerd kunnen worden, zijn **de toename in sociale inclusie en participatie** voor deelnemers, evenals het **verbeterde subjectieve welzijn.** Bovendien zijn er diverse indirecte, maar impactvolle effecten, zoals de grotere zichtbaarheid in de maatschappij. De OV-coach draagt op deze manier positief bij aan het VRA beleid om brede welvaart te bevorderen.

Het onderzoek van Populytics ondersteunt deze bevindingen. De hoge publieke betalingsbereidheid voor kwalitatieve waarden zoals durven fietsen en inclusiviteit in het OV tonen de grootte van deze effecten en de maatschappelijke waarde die daaraan wordt gehecht (Populytics, 2024).

Deze MKBA is een waardevolle eerste poging om de maatschappelijke impact van het OV-coachproject in kaart te brengen. Daarbij is het goed om te benadrukken dat de berekende baten **conservatief zijn ingeschat.** Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat de kosten-batenverhouding bij alternatieve aannames kan variëren tussen 1,2 en 1,7. Belangrijk om te vermelden is dat de baten zijn afgezet tegen de **volledige projectkosten**, terwijl de baten van de intakefase (de “kennismaking achter de voordeur”) niet zijn meegerekend. Ook in deze fase schuilt veel potentie, die verder bijdraagt aan een positieve resultaat.

Aanbevelingen

Deze MKBA onderstreept de behoefte aan **gestandaardiseerde methoden** om ook kwalitatieve waarden in cijfers en geld uit te drukken. Juist deze effecten leveren vaak de meeste maatschappelijke waarde op, maar krijgen onvoldoende aandacht omdat ze niet standaard worden meegewogen in de berekeningen.

De resultaten van dit onderzoek zijn **indicatief**. Er is veel gebruikgemaakt van kengetallen. Hoewel dit een betrouwbaar beeld oplevert, adviseren wij om de volgende verbeterpunten mee te nemen in de registratie en administratie van de OV-coach, zodat in de toekomst met meer **robuste gegevens** gewerkt kan worden:

- **Registratie van reisfrequenties:** De doelgroep wijkt vermoedelijk af van het landelijke gemiddelde. Reismotieven geven enige houvast, maar de getuigenis van de deelnemer of diens verzorger is essentieel om een beter beeld te krijgen van de daadwerkelijke reisfrequentie.
- **Monitoring op de lange termijn:** Momenteel worden deelnemers na drie maanden opnieuw benaderd om te toetsen of zij nog zelfstandig reizen. Wij raden aan dit ook na één of twee jaar te doen. Zo ontstaat er meer zicht op de **duurzaamheid van de resultaten**, en kunnen langetermijneffecten beter worden onderbouwd.

Bijlagen

Bronnenlijst (1/2)

- Bezyak, J.L., Sabella, S., Hammel, J., McDonald, K., Jones, R.A., & Barton, D., (2019). Community participation and public transportation barriers experienced by people with disabilities. *Disabil. Rehabil.* 1–9.
<https://doi.org/10.1080/09638288.2019.1590469>.
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (4 juli 2024). *Mobility; per person, trip characteristics, modes of travel and regions*. [Dataset]. Geraadpleegd van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/en/dataset/84708ENG/table?ts=1749647645701>
- Decision (2023). *Actualisatie MKBA fiets 2023 definitief*. <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/MKBA-Fiets-geactualiseerd>
- De Roode, J. & De Geus, W. (2024). Monitor leerlingenvervoer. Meting 2024. *Oberon*.
<https://www.oberon.eu/portfolio/monitor-leerlingenvervoer-in-nederland>
- Ecorys (2023). *MKBA Verbinding Zeeburgereiland*.
- Eggink, E., Woittiez I., & De Klerk, M. (2020). Maatwerk in Meedoen. *SCP*.
<https://www.scp.nl/publicaties/publicaties/2020/12/03/maatwerk-in-meedoen>
- Gemeente Amsterdam (2022). *Sociaal vervoer optimaliseren & OV gebruik stimuleren*.
- Goudappel (2024). *OV-Coach: onderzoek naar uitvoering*.
- Josten, E.J.C., Verbakel, E., & De Boer, A.H. A Longitudinal Study on the Consequences of the Take-up of Informal Care on Work Hours, Labour Market Exit and Workplace Absenteeism due to Illness *Ageing and Society*. 2024;44(3):495-518. doi:10.1017/S0144686X22000204
- Kouwenhoven, M., Muller, J., Thoen, S., Willigers, J., & De Jong, G. (2023). Values of Time, Reliability and Comfort in the Netherlands 2022. *Significance*.
<https://significance.nl/en/case/travel-valuations-vtt-vttr-in-the-netherlands/>
- Maccagnan, A., Wren-Lewis, S., Brown, H., & Taylor, T. (2019). Wellbeing and Society: Towards Quantification of the Co-benefits of Wellbeing. *Social indicators research* 141, p: 217-243. <https://doi.org/10.1007/s11205-017-1826-7>
- MEE Dichtbij (2024). Eindverantwoording: Inzet MEE Dichtbij OV-coach 2024.
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (2024). Werken aan een samenleving voor iedereen – Het VN-verdrag Handicap in Nederland.
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/01/31/werken-aan-een-samenleving-voor-iedereen-het-vn-verdrag-handicap-in-nederland>
- Mwaka, C. R., Best, K. L., Gagnon, M., & Routhier, F. (2024). Influence of Public Transport Training for People with Disabilities: Protocol for a Systematic Review. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 26, 101143.
<https://doi.org/10.1016/j.trip.2024.101143>

Bronnenlijst (2/2)

- Populytics (2024). *Beleidsopties waarderen vanuit brede welvaart*.
- Rijksoverheid (2020). *Rapport Werkgroep discontovoet, 2020*.
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/11/10/rapport-werkgroep-discontovoet-2020>
- RIVM & TNO (2024). *De Impact van Maatschappelijke ontwikkelingen op de psychosociale arbeidsbelasting van werkenden*.
<https://www.rivm.nl/publicaties/impact-van-maatschappelijke-ontwikkelingen-op-psychosociale-arbeidsbelasting-van-werkenden>
- SCP (2025) *Mantelzorg onder werkenden: Het geven van mantelzorg, combinatieproblemen met werk en ondersteuning door werkgevers*.
<https://www.scp.nl/publicaties/publicaties/2025/05/13/kennisnotitie-mantelzorg-onder-werkenden>
- Snellen, D., Bastiaanssen, J., & 'T Hoen, M. Applying the Concept of Wellbeing to the Transport Domain: Lessons and Recommendations from a Study of Dutch National Transport Policy. *European Transport Conference*.
<https://www.pbl.nl/en/publications/applying-the-concept-of-wellbeing-to-the-transport-domain>
- Soren, A., & Ryff, C.D. (2023). Meaningful Work, Well-Being, and Health: Enacting a Edaimonic Vision. *Int. Journal of Environmental Research and Public Health* 20(16), 6570. doi: [10.3390/ijerph20166570](https://doi.org/10.3390/ijerph20166570)
- Stanley, J.K., Hensher, D.A., Stanley, J.R., & Vella-Brodrick, D. (2021). Valuing Changes in Wellbeing and its Relevance for Transport Policy. *Transport Policy* 110: p. 16-27.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.05.017>
- Uconsult (2016). Integratie doelgroepenvervoer en ov.
- Vanpée, R., & Van Zeebroeck, B. (2022). A Comparative Cost-Benefit Analysis of Cycling Within the Benelux and North Rhine-Westphalia. *TML*.
<https://www.tmleuven.be/en/project/Cycling-Benelux-NRW>
- Vermeij, L., & Hamelink, W. (2021) Lang niet Toegankelijk: ervaringen van Nederlanders met een lichamelijke beperking als Spiegel van de samenleving. *SCP*.
<https://www.scp.nl/publicaties/publicaties/2021/06/08/lang-niet-toegankelijk>
- Wardman, M. (2014). Valuing convenience in public transport: Roundtable summary and conclusions. https://www.oecd.org/en/publications/valuing-convenience-in-public-transport_5jz40rk8h2f0-en.html

Bijlage A: Input en aannames

Toelichting	Waarde	Bron/Aantekeningen
Analyseperiode (beginjaar)	2020	
Analyseperiode (eindjaar)	2028	
Huidig jaar	2025	
Discontovoet	2,25%	Werkgroep discontovoet, 2020
Inflatiepercentage	4%	Close to 3,2% van de <i>OECD Economic outlook</i>
Aantal weken per jaar	40	

	Eenheid	Jaar									
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
Aantal trajecten (totaal)	aantal	114	90	155	177	240	250	275	303	333	o.b.v. overleg met cliënt: 250 per jaar vanaf 2025 (+10%)
Behaald	Aantal	70	54	107	71	137	150	158	165	174	o.b.v. overleg met cliënt: 150 per jaar vanaf 2025 (+5%)
Traject loopt	Aantal		1	3	29	18					
Traject niet behaald	Aantal	4	7	4	3	7					
In afwachting van start	Aantal		1	3	15	7					
Aangemeld	Aantal				14	3					
Beeindigd door deelnemer	Aantal	3	23	28	30	4					
Uitgesteld op verzoek van deelnemer	Aantal		4	10	15	14					
Niet gestart	Aantal	37				50					
% van deelnemers die zelfstandig blijven reizen na behaald traject	%	86%	86%	100%	90%	95%	95%	95%	95%	95%	o.b.v. OV-Coach data: 'Wil niet meewerken aan evaluatie' wordt niet in acht genomen o.b.v. overleg met cliënt; 2020 zelfde als 2021; vanaf 2025 hetzelfde als 2024

Bijlage B: Reisgedrag veranderingen

Input data:	Bron
Aantal geregistreerde deelnemers per jaar [A]	OV-Coach trajectdata
% behaald – deelnemers die het traject hebben afgerond [B]	OV-Coach trajectdata
% behaald die na drie maanden zelfstandig blijft reizen [C]	OV-Coach trajectdata
Gemiddeld aantal ritten per week (frequentie) per reisdoel [D]	Veronderstelling
Gemiddelde ritafstand per reisdoel en vervoersmiddel voor Provincie Noord-Holland [E]	CBS, Onderweg in Nederland (ODiN), 2018–2023 – https://opendata.cbs.nl/#/CBS/en/dataset/84710ENG/table . Voor OV zijn de gemiddelde BTM-afstanden in Noord-Holland gebruikt; voor fietsritten is gerekend met 75% van de gemiddelde afstand.
Aantal weken per jaar	Veronderstelling, 40 weken per jaar
Berekeningen	
Aantal deelnemers dat zelfstandig reist/jaar [G]	$A \cdot B \cdot C$
Berekening cumulatief aantal deelnemers dat zelfstandig reist/jaar [H]	
Berekening aantal ritten/jaar voor deelnemers die zelfstandig reizen per reisdoel en vervoersmiddel	$D \cdot H$
Berekening reiskilometers/jaar per reisdoel en vervoersmiddel	$D \cdot E \cdot H$

Reisdoel *	Ritfrequentie (aantal ritten/persoon/week)	Reisafstand met OV (passagierskilometers)	Reisafstand met Fiets (passagierskilometers)
Dagbesteding (werk)	8	13	4
Familie (visite)	2	16	3
Overige/leeg (diensten/persoonlijke verzorging)	0,5	5	2
Reisvaardig (totaal)	10	12	3
School (onderwijs)	8	14	3
Sport (uitgaan/sport)	2	11	3
Stage (werk)	4	13	4
Training (onderwijs)	1	14	3
Vrije tijd (uitgaan/sport)	2	11	3
Werk (werk)	8	13	4

* Reisdoel, vermeld tussen haakjes, geven aan welke CBS categorie is gebruikt om de afstand te bepalen



Bijlage C: Nul alternatief

Aandeel van nieuwe OV- en fietsritten per vorige reismiddel en reisdoel

Nieuwe OV-ritten						Nieuwe fietsritten						
	Leerlingen- vervoer	Mantelzorger /auto	Nieuwe ritten	WMO	Totaal	Aantal ritten (Berekend – zie Bijlage B)	Leerling en- vervoer	Mantelzorger /auto	Nieuwe ritten	WMO	totaal	Aantal ritten (Berekend – zie Bijlage B)
Dagbesteding (werk)		25%	70%	5%	100%	52.069		25%	70%	5%	100%	11.012
Familie (visite)		90%	10%		100%	6.903		90%	10%		100%	1.225
Overige/leeg (diensten/persoonlijke verzorging)		90%		10%	100%	3.513		90%		10%	100%	63
Reisvaardig (toatal)		20%	70%	10%	100%	276.167		20%	70%	10%	100%	28.374
School (onderwijs)	75%	20%	5%		100%	559.212	70%	20%	10%		100%	90.308
Sport (uitgaan/sport)		20%	80%		100%	4.097		20%	80%		100%	1.325
Stage (werk)		30%	70%		100%	67.888		30%	70%		100%	253
Training (onderwijs)				100%	100%	141				100%	100%	0
Vrije tijd (uitgaan/sport)		20%	70%	10%	100%	21.494		20%	70%	10%	100%	2.591
Werk (werk)		30%	20%	50%	100%	17.941		30%	20%	50%	100%	201
Totaal aantal ritten per vorige middel	419.409	220.334	327.849	41.833	1.009.425	1.009.425	63.215	28.568	39.814	3.754	135.351	135.351
% van totaal ritten per vorige middel	42%	22%	32%	4%			47%	21%	29%	3%		

Bijlage D: Kosten

- Kostendata per activiteit is verstrekt voor 2020-2024. ook de begrote kosten van 2025 zijn meegenomen.
 - Voor de jaren 2026 tot en met 2028 zijn de kosten geschat op basis van de volgende aannames:
 - Een jaarlijkse inflatie van 4% is toegepast op het uurtarief;
 - De input per activiteit is gebaseerd op gemiddelden uit 2024
 - De berekening per activiteit is als volgt:
 - **Trajecten begeleiding:**
Gemiddelde uren per traject × geïndexeerd uurtarief × aantal trajecten
 - **Stagiairebegeleiding:**
Gemiddelde uren per stagiairebegeleiding × geïndexeerd uurtarief × aantal trajecten
 - **Projectcoördinatie:**
Gemiddelde uren per projectcoördinatie × geïndexeerd uurtarief × aantal trajecten
 - **Onkosten stagiaires:**
Gemiddelde kosten per traject × aantal trajecten
 - **Communicatiemiddelen:**
Gemiddelde kosten per traject × aantal trajecten
- Tot slot worden de kosten per jaar opgeteld over alle activiteiten, en worden de totale kosten contant gemaakt naar het huidige jaar.

Beschrijving	Eenheid	2020	2021	2022	2023	Jaar 2024	2025	2026	2027	2028	
Aantal trajecten (totaal)	number	114	90	155	177	240	250	275	303	333	
Prijs per uur	euro/uur	75,5	77,5	78,95	82,5	93,3	98,0	101,9	106,0	110,2	
Gemiddeld aantal uren per traject	uur/traject	20,15	23,89	17,92	16,38	12,08	11,60	11,60	11,60	11,60	
Gemiddeld aantal uren stagiair begeleiding per traject	uur/traject	17,97	19,21	13,79	12,89	11,00	10,56	10,56	10,56	10,56	
Gemiddeld aantal uren projectcoördinatie per traject	uur/traject	10,35	10,01	5,16	5,19	4,48	4,30	4,30	4,30	4,30	
Gemiddelde kosten: onkosten stagiairs per traject	euro/traject	250,00	316,67	183,87	161,02	118,75	120,00	120,00	120,00	120,00	
Gemiddelde kosten: communicatiemiddelen per traject	euro/traject	131,58	166,67	96,77	84,75	62,50	60,00	60,00	60,00	60,00	
Kosten:											
Trajecten begeleiding (aantal uur traject)	euro	173.461	166.625	219.323	239.250	270.570	284.200	325.125	371.943	425.503	
Stagiair begeleiding	euro	154.681	133.998	168.716	188.265	246.312	258.720	295.976	338.596	387.354	
Projectcoördinatie	euro	89.052	69.828	63.160	75.735	100.391	105.448	120.633	138.004	157.876	
Onkosten stagiairs	euro	28.500	28.500	28.500	28.500	28.500	30.000	33.000	36.300	39.930	
Communicatiemiddelen	euro	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	16.500	18.150	19.965	
TOTAAL	euro	460.694	413.950	494.699	546.750	660.773	693.368	791.233	902.993	1.030.628	
Contante waarde van kosten											
	SOM										
TOTAAL	€	6.038.465	514.908	452.482	528.848	571.631	675.640	693.368	773.822	863.689	964.077

Bijlage E: Verandering in operationele balans OV

Beschrijving	Eenheid	Som	2020	2021	2022	2023	Jaar 2024	2025	2026	2027	2028
Afstand gereisd met OV	reizigerskm's	13.578.698	172.825	362.777	694.470	896.936	1.320.159	1.781.594	2.266.101	2.774.834	3.309.003
Opbrengst / tarief - OV (bron: GVB tarief)	euro/km		0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26
Additionele operationele kosten/km (veronderstelling)	euro/km		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Verandering in operationele balans/km (m.a.w. opbrengsten minus kosten per km)	euro/km		0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26
Verandering in operationele balans	euro	3.530.461	44.935	94.322	180.562	233.203	343.241	463.214	589.186	721.457	860.341
Contante waarde van verandering in operationele balans	euro	3.475.407	50.222	103.102	193.027	243.815	350.964	463.214	576.221	690.055	804.786

Bijlage F: Daling in Leerlingenvervoer

Beschrijving	Eenheid	Som	Jaar 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Aantal zelfstandige reizigers – OV	aantal		50	39	92	58	114	125	131	137	144
Aantal zelfstandige reizigers – Fiets	aantal		9	7	13	6	14	15	16	17	18
Aantal zelfstandige reizigers naar school – OV	aantal		20	16	34	24	56	61	64	67	71
Aantal zelfstandige reizigers naar school – Fiets	aantal		4	6	6	5	8	9	10	10	11
Aantal dat leerlingenvervoer zou hebben gebruikt – OV	aantal		15	12	26	18	42	46	48	50	53
Aantal dat leerlingenvervoer zou hebben gebruikt – Fiets	aantal		3	4	4	3	6	6	7	7	7
Aantal dat leerlingenvervoer zou hebben gebruikt – Totaal vervoersmiddelen	aantal		18	17	30	22	48	52	55	58	61
Kosten/uitgaven per leerling	euro/persoon /jaar		4100	4100	4100	4100	4100	4100	4100	4100	4100
Besparing in leerlingevervoer	euro		74.303	68.383	122.998	89.110	195.774	214.351	225.069	236.322	248.139
Contante waarde daling in leerlingenvervoer	euro	1.475.248	83.047	74.748	131.489	93.165	200.179	214.351	220.116	226.036	232.116

Veronderstelling: Het voordeel wordt berekend voor **één jaar per deelnemer** die nu zelfstandig reist, maar eerder leerlingenvervoer zou hebben gebruikt. Langdurig gebruik – bijvoorbeeld als de deelnemer als student meerdere jaren gebruik zou hebben gemaakt van leerlingenvervoer – is niet meegenomen. Dit resulteert in een conservatieve schatting.

Bijlage G: Besparing tijd en kosten van mantelzorgers

Beschrijving	Waarde	Eenheid
Waarde van tijd voor mantelzorgers	18,8	euro/u
Bespaarde tijd mantelzorger per OV-rit	45	min
Bespaarde tijd mantelzorger per fietsrit	20	min

Beschrijving	Eenheid	Som	2020	2021	2022	2023	Jaar 2024	2025	2026	2027	2028
Aantal zelfstandig gereisde ritten – OV	aantal ritten		12.893	27.388	52.761	67.317	97.881	132.093	168.016	205.735	245.340
Aantal zelfstandig gereisde ritten – Fiets	aantal ritten		2.659	5.098	7.280	7.637	12.990	17.530	22.297	27.303	32.559
Aantal ritten die met een mantelzorger zou zijn uitgevoerd – OV	aantal ritten		2.814	5.978	11.517	14.694	21.365	28.833	36.674	44.907	53.552
Aantal ritten die met een mantelzorger zou zijn uitgevoerd – Fiets	aantal ritten		561	1.076	1.536	1.612	2.742	3.700	4.706	5.763	6.872
Tijdsbesparing mantelzorgers – OV	uur		2.111	4.484	8.637	11.020	16.024	21.625	27.506	33.680	40.164
Tijdsbesparing mantelzorgers – Fiets	uur		187	359	512	537	914	1.233	1.569	1.921	2.291
Tijdsbesparing mantelzorgers – Totaal vervoersmiddelen	uur		2.298	4.842	9.150	11.558	16.938	22.858	29.074	35.601	42.455
Waarde van tijdsbesparing van mantelzorgers	euro	3.285.738	43.197	91.036	172.012	217.282	318.430	429.730	546.596	669.305	798.150
Contante waarde van tijdsbesparing van mantelzorgers	euro	3.235.524	48.280	99.510	183.886	227.170	325.594	429.730	534.568	640.173	746.611

Bijlage H: Gezondheidseffecten

Beschrijving	Eenheid	Som	Jaar								
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verandering in fietskilometers (berekend – zie bijlage B)	reizigerskm's	440.179	8.705	16.421	23.771	24.639	42.267	57.040	72.553	88.840	105.943
Marginale winst – gemiddeld. Bron: Decisio (2023), aangepast naar prijsniveau 2025											
Lagere kosten gezondheidszorg	euro/km		0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
Verminderde ziektelast	euro/km		0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14
Verhoogde levensverwachting	euro/km		0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06
Totale winst											
Lagere kosten gezondheidszorg	euro		747	1.410	2.041	2.115	3.629	4.897	6.229	7.627	9.095
Verminderde ziektelast	euro		1.214	2.291	3.316	3.437	5.897	7.958	10.122	12.394	14.780
Verhoogde levensverwachting	euro		561	1.057	1.531	1.586	2.721	3.673	4.671	5.720	6.821
TOTAAL	euro		2.522	4.758	6.887	7.139	12.247	16.527	21.022	25.741	30.696
Contante waarde gezondheidsvoordelen	euro	125.790	2.819	5.201	7.363	7.464	12.522	16.527	20.559	24.621	28.714

Bijlage I-1: Toename in bereikbaarheid

Geschatte verandering in gegeneraliseerde reiskosten (GRK) per OV-rit

	OV	Leerlingenvervoer	OV	WMO	Auto/mantelzorger	Bron/Opmerkingen
Gemiddeld ritafstand (km)	14	14	12	12	12	Voor leerlingenvervoer, vergelijk met de gemiddelde schoolreisafstand; Voor overige, vergelijk met de gemiddelde reisafstand voor alle reisdoelen
Gemiddelde snelheid (km/u)	30	20	30	30	35	Veronderstelling voor korte afstanden gebaseerd op Transport & Mobility Leuven (2022)
Gemiddelde reistijd in vervoersmiddel (min)	29	43	25	25	21	
Gemiddelde wacht-/ loop-/ parkeer- en overige tijd (min)	8	15	8	15	10	Veronderstelling
wegingsfactor voor wachttijd, looptijd en overstaptijd	2	2	2	2	2	Wardman (2014)
Totale reistijd per rit (min)	45	73	41	55	41	
Reiskosten per km (euro)	0,2	0,0	0,2	0,2	0,4	OV - op basis van GVB-tarieven; Voor auto - TCO/pkm (Transport & Mobility Leuven 2022); Voor WMO veronderstelde eigen bijdrage zoals in OV
Basistarief	1,1	0	1	1	0	
Totale reiskosten per rit	4	0	4	4	5	
Reistijdwaardering, 2025 (euro/u)	7,64	7,64	7,64	7,64	7,64	Significance (2022)
Gegeneraliseerde reiskosten (euro/rit)	9,66	9,28	8,76	10,55	9,92	

Geschatte verandering GRK per fietsrit

	Fiets	Leerlingenvervoer	WMO	Auto/mantelzorgers	Opmerkingen
Gemiddeld reisafstand (km)	3	3	3	3	De gemiddelde schoolafstand en de gemiddelde reisafstand verschillen niet significant
Gemiddelde snelheid (km/u)	13	20	30	35	Veronderstelling voor korte afstanden op basis van Transport & Mobility Leuven (2022) en CBS-gegevens
Gemiddelde reistijd in vervoersmiddel (min)	15	10	7	6	
Gemiddelde wacht-/ loop-/ parkeer- en overige tijd (min)	5	15	15	10	Veronderstelling
wegingsfactor voor wachttijd, looptijd en overstaptijd	2	2	2	2	Wardman (2014)
Totale reistijd per rit (min)	25	40	37	26	
Reiskosten per km (euro)	0,2	0,0	0,2	0,4	OV - gebaseerd op GVB-tarieven; Voor auto en fiets - TCO/pkm (Transport & Mobility Leuven 2022); Voor WMO veronderstelde eigen bijdrage zoals in OV
Basistarief	0,0	0,0	1,1	0,0	
Totale reiskosten per rit	1	0	2	1	
Reistijdwaardering, 2025 (euro/u)	11,1	11,1	11,1	11,1	Significantie (2022)
Gegeneraliseerde reiskosten (euro/rit)	5,23	7,40	8,57	6,01	MKBA OV-coach 23-7-2025

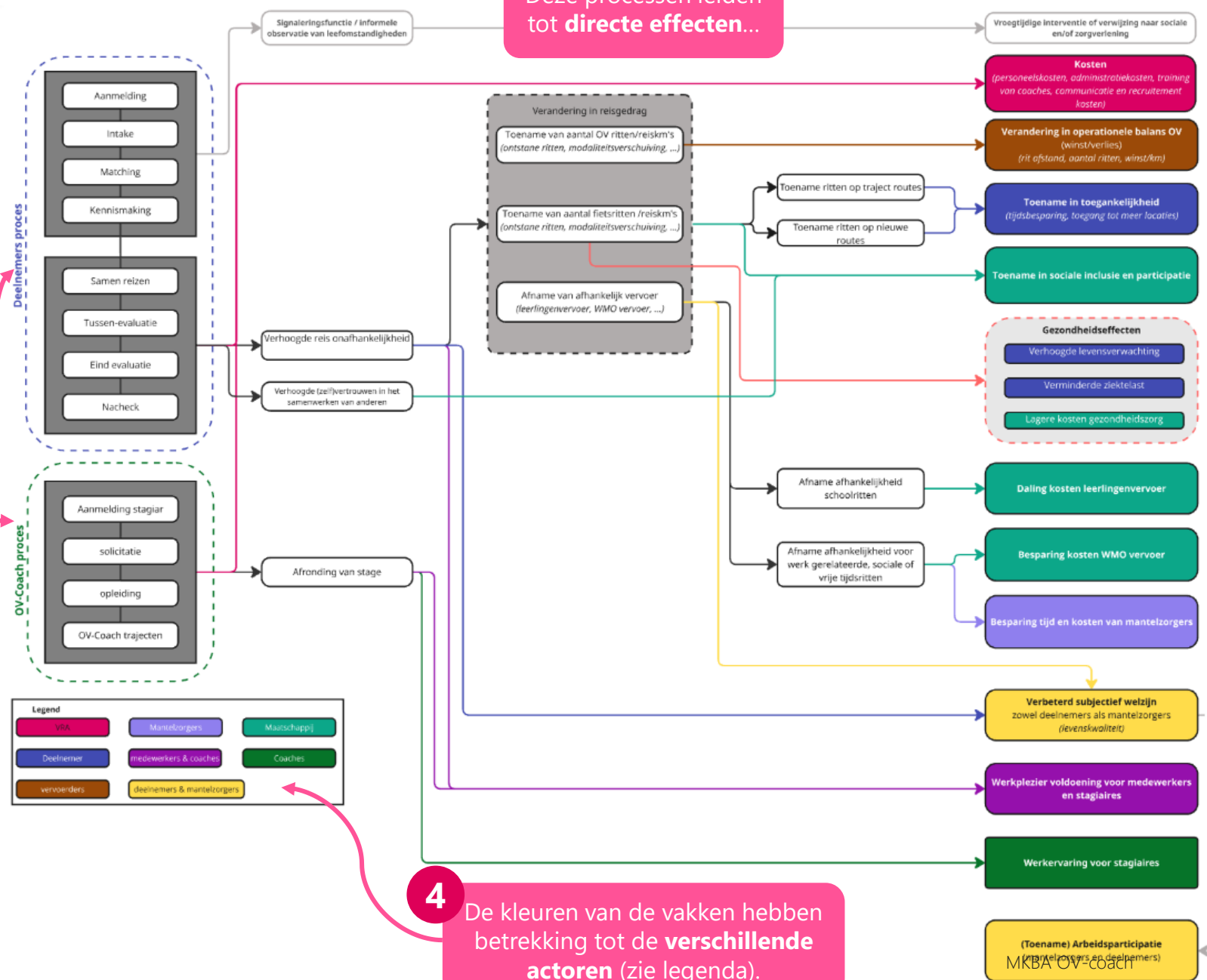
Bijlage I-2: Toename in bereikbaarheid

Beschrijving	Eenheid	Som	Jaar 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Aantal ritten zelfstandig gereisd – OV	aantal ritten	1.009.425	12.893	27.388	52.761	67.317	97.881	132.093	168.016	205.735	245.340
Aantal ritten zelfstandig gereisd – Fiets	aantal ritten	135.351	2.659	5.098	7.280	7.637	12.990	17.530	22.297	27.303	32.559
Aantal OV-ritten dat gemaakt zou zijn door:											
leerlingenvervoer	aantal ritten	419.409	5.357	11.380	21.922	27.970	40.669	54.884	69.810	85.482	101.937
mantelzorgers/auto	aantal ritten	220.334	2.814	5.978	11.517	14.694	21.365	28.833	36.674	44.907	53.552
nieuwe ritten	aantal ritten	327.849	4.187	8.895	17.136	21.864	31.791	42.902	54.570	66.820	79.684
WMO	aantal ritten	41.833	534	1.135	2.187	2.790	4.056	5.474	6.963	8.526	10.167
Aantal fietsritten dat gemaakt zou zijn door:											
Leerlingenvervoer	aantal ritten	63.215	1.242	2.381	3.400	3.567	6.067	8.187	10.414	12.752	15.206
mantelzorgers/auto	aantal ritten	28.568	561	1.076	1.536	1.612	2.742	3.700	4.706	5.763	6.872
nieuwe ritten	aantal ritten	39.814	782	1.500	2.141	2.246	3.821	5.157	6.559	8.031	9.577
WMO	aantal ritten	3.754	74	141	202	212	360	486	618	757	903
Verandering in GRK per OV-rit											
Leerlingenvervoer	euro/rit		-0,38	-0,38	-0,38	-0,38	-0,38	-0,38	-0,38	-0,38	-0,38
mantelzorgers/auto	euro/rit		1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16
nieuwe ritten	euro/rit		0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43
WMO	euro/rit		1,78	1,78	1,78	1,78	1,78	1,78	1,78	1,78	1,78
Verandering in GRK per fietsrit											
Leerlingenvervoer	euro/rit		2,17	2,17	2,17	2,17	2,17	2,17	2,17	2,17	2,17
mantelzorgers/car	euro/rit		0,78	0,78	0,78	0,78	0,78	0,78	0,78	0,78	0,78
nieuwe ritten	euro/rit		1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05
WMO	euro/rit		3,34	3,34	3,34	3,34	3,34	3,34	3,34	3,34	3,34
Totaal gebruikersvoordeel – OV-ritten											
Leerlingenvervoer	euro	-157.687	-2.014	-4.278	-8.242	-10.516	-15.290	-20.635	-26.247	-32.139	-38.326
mantelzorgers/auto	euro	255.636	3.265	6.936	13.362	17.048	24.788	33.453	42.550	52.102	62.132
nieuwe ritten	euro	140.268	1.792	3.806	7.332	9.354	13.601	18.356	23.347	28.589	34.092
WMO	euro	74.580	953	2.024	3.898	4.974	7.232	9.760	12.414	15.201	18.127
Totaal gebruikersvoordeel – Fietsritten											
Leerlingenvervoer	euro	137.451	2.700	5.177	7.393	7.755	13.191	17.802	22.643	27.726	33.064
mantelzorgers/auto	euro	22.248	437	838	1.197	1.255	2.135	2.881	3.665	4.488	5.352
nieuwe ritten	euro	41.765	820	1.573	2.246	2.356	4.008	5.409	6.880	8.425	10.046
WMO	euro	12.541	246	472	674	708	1.204	1.624	2.066	2.530	3.017
Totaal gebruikersvoordeel – OV- & fietsritten			8.199	16.547	27.859	32.934	50.869	68.649	87.318	106.921	127.504
Contante waarde van bereikbaarheidsvoordelen	Euro	519.064	9.164	18.088	29.782	34.433	52.013	68.649	85.397	102.267	119.271

1

In het programma lopen er **twee parallelle processen**: één voor de deelnemer en één voor de OV-coach.

In de eerste helft van het deelnemersproces zijn de kosten gemaakt, terwijl de tweede helft leidt tot verschillende baten.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

