

Ondubbelzinnig kiezen voor hoogwaardig ov

Inspiratie, bevologenheid en durf

Op het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt nagedacht over 'een ov-systeem van Olympische kwaliteit'. Om zo ver te komen is een systeemsprong nodig. Een aantal EU-landen heeft een dergelijke keuze al gemaakt. Nederland loopt achter en de achterstand wordt alleen maar groter. Wat gaan we er aan doen?



GASTAUTEURS JESKE REIJS (NOORD-HOLLAND) EN PEPIJN VAN WIJMEN (APPM) **FOTO'S** CHRIS PENNARTS

Als de bereikbaarheid een graadmeter voor succes is, dan staat de Randstad er niet best voor. Het merendeel van de files in Nederland (81 procent in 2005) is geconcentreerd in de Randstad. Filevorming blijkt erger te zijn dan in andere polycentrische gebieden zoals in de Vlaamse Diamant en het Rijn-Roergebied. Het aantal uren dat mensen in Nederland in de file staan is de afgelopen tien jaar met 71 procent toegenomen. Verder constateert de OESO dat het ontbreekt aan een coherent openbaarvervoersysteem. De verschillende vormen van openbaar vervoer zijn onvoldoende met elkaar verbonden, lijnen van hoogwaardig openbaar vervoer vormen geen samenhangend netwerk en zijn op regionale schaal niet of onvoldoende doorgetrokken.

In de Randstad wordt de auto in vergelijking met andere agglomeraties relatief veel gebruikt. Natuurlijk is de auto van wezenlijk belang om invulling te kunnen geven aan onze almaar toenemende mobiliteitsvraag. Maar we moeten ook onder ogen zien wat de prijs is die we daar als maatschappij voor betalen. Zeker in de wetenschap dat juist dichtbevolkte gebieden zich uitstekend lenen voor collectief vervoer. Voorwaarde is wel dat het openbaar vervoer in snelheid, gemak en uitstraling een serieus alternatief is voor de auto.

Extra asfalt

Het geloof in het openbaar vervoer wordt door vrijwel iedereen met de mond beleden, maar in de praktijk is er onvoldoende van terug te zien. Nog steeds gaat er

(te) veel geld naar het verbeteren van de automobiliteit. Minister Eurlings steekt gedreven de ene na de andere spade de grond in voor de aanleg van extra asfalt, maar is dat wel goed voor de duurzame ontwikkeling van de Randstad? Als we het aandeel van het openbaar vervoer willen vergroten, zullen we het ov tot een serieus alternatief van de auto moeten maken. Minister Eurlings zou in de Randstad nieuwe hoogwaardige openbaarvervoerverbindingen en multimodale knooppunten moeten openen in plaats van extra rijstroken. Immers, extra rijstroken trekken extra auto's. Zo wordt de ban nimmer gebroken.

Visie en leiderschap

In het buitenland lukt het wel. In dichtbevolkte grootstedelijke agglomeraties wordt expliciet ingezet op ov als alternatief voor de auto. Dit gebeurt grofweg vanuit drie invalshoeken: vanuit de groeiende mobiliteitsvraag, vanuit het schaarser worden van ruimte en vanuit de focus op duurzaamheid. Visie en leiderschap is vereist om te investeren in hoogwaardig ov ten koste van de auto. Doorgaans staat de bevolking aanvankelijk sceptisch tegenover dit soort plannen, maar als het systeem operationeel is, scharen de inwoners zich er achter en worden uitbreidingen breed gedragen. Mooi voorbeeld is Grenoble. Bij de aanleg van de eerste lightrailverbinding in 1985 – die ten koste ging van de auto – was amper 51 procent van de bevolking voorstander. Bij de aanleg van de vierde verbinding in 2007 was dit percentage gestegen naar 92 procent. De inwoners hadden het succes zelf ervaren.

Ambitie

Wat we missen is inspiratie, bevologenheid en durf. Te weinig denken we vanuit een ambitie, vanuit wat we willen. Te veel denken we vanuit de beperking van de beschikbare budgetten, vanuit wat niet kan. In Nederland lijkt de boekhouder aan de macht. Van oudsher ligt het initiatief bij ingenieurs en vervoerkundigen. Hun kennis en inbreng is essentieel, maar al die prognoses zijn de werkelijkheid niet. Zo bleken hoogwaardige regionale verbindingen als RandstadRail of de Zuidtangent veel succesvoller dan voorspeld. De gebruikscijfers laten duidelijk zien dat er een latente vraag is naar hoogwaardig openbaar vervoer. Deze

latente vraag blijkt onvoldoende uit modelstudies, MKBA's of business cases. Op het moment dat er een serieus alternatief voor de auto wordt geboden, blijkt het animo voor openbaar vervoer namelijk veel groter. In het verlengde is het interessant om met inbreng van bijvoorbeeld marketeers, psychologen en stedenbouwers het denken vanuit de gebruiker meer centraal te stellen.

Modelberekeningen

In veel steden is er al jaren lang een (politieke) roep om meer hoogwaardig openbaar vervoer en het aanleggen van light rail. Vervolgens worden allerhande modelberekeningen uitgevoerd en blijkt de aanleg van zo'n systeem te weinig op te leveren. Waarom draaien we het niet om? Blijkbaar is er een brede maatschappelijke vraag naar grootschalig investeren in echt hoogwaardig openbaar vervoer. Daaraan moeten we gehoor geven. Zo ontstaat immers een serieus alternatief voor de auto. Het verleden heeft ook steeds uitgewezen dat dergelijke investeringen lonen. Ook wat dit betreft kunnen we veel van de ons omringende landen leren. Daar heerst veel meer het adagium: "We willen modern, kwalitatief hoogwaardig ov en dat gaan we realiseren ook." Als we blijven denken vanuit het beperken van risico's in plaats van het benutten van kansen, doen we uiteindelijk onszelf en onze maatschappij tekort.

Geld als sturingsmiddel

Geld speelt een grote rol. Er zal in de dichtbevolkte Randstad een eenduidige keuze voor het openbaar vervoer moet worden gemaakt. Net als in het buitenland zal dit desnoods ten koste van investeringen in de auto moeten gaan. Tegelijkertijd moet het ov-gebruik fiscaal worden gestimuleerd en het autogebruik ontmoedigd. Beprizen draagt ook bij aan een oplossing. Voorwaarde is wel dat het gebruik van de auto in de Randstad stevig wordt aangeslagen en dat de gelden niet gebruikt worden voor extra wegen, maar in de Randstad juist voor extra openbaar vervoer. Ook een breed consequent, homogeen en integraal parkeerbeleid kan een belangrijke bijdrage leveren aan het ontmoedigen van autogebruik en het stimuleren van ov-gebruik. Verder is het te rechtvaardigen het bedrijfsleven te vragen om een financiële bijdrage als tegenprestatie voor een goede bereikbaarheid. Momenteel worden deze bijdragen indirect geïnd via nationale belastingen. Dit vraagt een omslag in ons denken. Goede bereikbaarheid is geen kostenpost, maar een opbrengst. Onze enorme vraag naar mobiliteit maakt dat bereikbaarheid al lang geen vanzelfsprekendheid meer is waarvoor de overheid garant moet staan. Het blijkt een vitale waarde die van grote invloed is op de concurrentiepositie van



een regio. Kortom, een schaarse waarde waarvoor we bereid zijn te betalen. In Frankrijk dragen bedrijven een deel van hun winst af aan een regionaal infrastructuurfonds. Op deze manier ontstaat een directe relatie tussen de economie en investeren in bereikbaarheid. Bovendien zijn de regio's hierbij zelf aan zet. Bij het omhoogtrekken van de overheidsinvesteringen in het openbaar vervoer zit een financieel addertje onder het gras. Nederland heeft op het gebied van openbaar vervoer een flinke inhaalslag te maken. Er zijn dus extra investeringen noodzakelijk. Daar staat inkomstenverlies tegenover. De auto is een melkkoe, want accijns vormen een belangrijke inkomstenbron. Stimuleren van het openbaar vervoer betekent dus extra investeringen aan de ene kant en inkomstenver-

lies aan de andere. In Londen is dat opgelost door het autogebruik extreem duur te maken en alle extra opbrengsten naar het openbaar vervoer te sluizen.

Aansturing

Een heikel punt is de gefragmenteerde aansturing van ons openbaar vervoer. Door de huidige financiering ligt het gevaar op de loer dat de belangen van het eigen concessiegebied zwaarder wegen dan die van de reiziger. In de Randstad zijn er negen concessieverleners voor regionaal en lokaal vervoer. In de aansturing van de concessies ligt de focus logischerwijs vaak op het centrum van het concessiegebied. Ondertussen is een trend waarneembaar dat het aantal en de afstand van verplaatsingen almaar toeneemt. Voor velen is op dit

moment de Randstad al een 'daily urban system'. Concreet betekent dit dat veel verplaatsingen over de grens van concessieverleners heen gaan. De gefragmenteerde aansturing gaat ten koste van de integratie tussen bijvoorbeeld regionaal spoorvervoer en overig ov. Maar ook de integratie tussen de concessiegebieden, en tussen de Metropoolregio Amsterdam en de Zuidvleugel van de Randstad, kunnen worden verbeterd.

Reizigers centraal

Dan de openbaarvervoerc concessies. In lijn met het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat zou de reiziger meer centraal moeten staan bij de inrichting van de ov-concessies. Zeker in dichtbevolkte regio's als de Randstad zouden ov-aanbieders voor het overgrote deel van hun inkomsten van reizigers afhankelijk moeten zijn. Ze moeten worden geprikkeld de reiziger centraal te stellen door overheids subsidies (vrijwel) uitsluitend te verstrekken op basis van geleverde diensten aan de reiziger. Het mooie is dat de OV-chipkaart een dergelijk vergoedingssysteem beter mogelijk maakt. Iets vergelijkbaars zou overigens moeten gelden voor het toedelen van gelden aan de concessieverlenende overheden. Ook kan gedacht worden aan positieve prikkels. Zo zou een directere relatie kunnen worden gelegd tussen het aantal extra reizigers dat het ov gebruikt en de financiering.

Ketenintegratie

Een belangrijke voorwaarde voor een hoogwaardig ov-systeem is de integratie van de onderdelen van het systeem: ketenintegratie. De overstap tussen de verschillende modaliteiten trein, metro, boot, tram, bus, auto en fiets moet goed zijn. Concessies moeten ook beter op elkaar worden afgestemd, zowel regionaal als tussen de verschillende modaliteiten. Zo speelt de trein een belangrijke rol in de ketenmobiliteit. Maar NS heeft een concessie voor heel Nederland en legt logischerwijs de nadruk op Intercity's die relatief het meeste geld opleveren. Bovendien wordt NS vooral afgerekend op punctualiteit. In de aansturing zijn regionale verbindingen en afstemming met andere vervoerwijzen veel minder belangrijk. Ketenintegratie komt daardoor onvoldoende van de grond. In concessies zou het presteren van de keten meer moeten worden beloond. Dus niet de verschillende vervoerbedrijven ieder voor zich. Ook hier kan de OV-chipkaart uitkomst bieden, zowel voor de vervoerders, als voor de concessieverlenende overheden.

Verdichting

Slim ruimtelijk beleid is ook een goede manier om het ov-gebruik te stimuleren. Zo kan de overheid actiever sturen op verdichting rond ov-knooppunten. Een mooi voorbeeld hiervan is Stedenbaan in de Zuidvleugel van de Randstad. Stedenbaan richt zich op het verbeteren van de samenwerking tussen bestaande steden en bestaande railinfrastructuur in de Zuidvleugel. Gestimuleerd worden investeringen in de trein, het voor- en natransport en een intensiever grondgebruik nabij stations. Doel is dat 60 procent van de nieuwe woningen in de buurt van een ov-knooppunt wordt

gebouwd en 66 procent van de nieuwe werkplekken. Het concentreren van woningbouw en werkgelegenheid rond ov-knooppunten verbetert het woon- en werkklimaat en beperkt de milieubelasting. Je brengt de klant als het ware naar het openbaar vervoer toe, dus het gebruik zal toenemen. Als je slim naar functies rond knopen kijkt kun je bovendien de bezettingsgraad van het ov verbeteren. Als de vraag toeneemt, kan het aanbod omhoog. Zo ontstaat een spiraal omhoog: een uitgebreidere dienstregeling en hogere frequenties maken het openbaar vervoer aantrekkelijker. Dit genereert nog meer reizigers.

Integraal aanbesteden

Het ontwikkelen van woningbouw en kantoren in de nabijheid van (bestaande) ov-knooppunten – of andersom: het ontwikkelen van ov-knooppunten in de buurt van woning- en kantoorbouw – zou rijksbeleid moeten worden. Maak daar harde afspraken over en vertaal dat in lagere grondprijzen, want belonen is interessanter dan verbieden.

Een andere manier om de verwevenheid tussen ruimtelijke ontwikkeling en openbaar vervoer te bevorderen, is het integraal aanbesteden van beide. Ook hiervan zijn in het buitenland inspirerende voorbeelden te vinden. In Madrid is één concessie in de markt gezet voor openbaar vervoer en ruimtelijke ordening. De exploitant wordt afgerekend op het aantal reizigers.

Duurzaam bereikbaar

Wil de Randstad, die we op wereldschaal kunnen beschouwen als een metropool met zeven miljoen inwoners, haar partij meeblijven in de globale concurrentie, dan moeten we streven naar duurzame bereikbaarheid. Daar is een systeemsporg voor nodig: ketenmobiliteit met het openbaar vervoer als hart. Dat vergt een andere manier van denken en doen: een culturele en financiële keuze voor het openbaar vervoer, een andere focus voor de regionale overheden die nu het openbaar vervoer aansturen en het benutten van de ruimtelijke mogelijkheden.

Jeske Reijs is werkzaam bij de provincie Noord-Holland en het OV-bureau Randstad. De afgelopen tien jaar heeft zij zich bij de provincie beziggehouden met het openbaarvervoerbeleid in het algemeen en concessieverlening in het bijzonder.

Pepijn van Wijmen is directeur van APPM Management Consultants en als procesmanager en adviseur onder meer betrokken bij de ontwikkeling van diverse hov-netwerken en lightrailssystemen.

Nationaal Congres Openbaar Vervoer

dinsdag 9 februari, Jaarbeurs Utrecht
investerings, sociale veiligheid, ketenmobiliteit,
gratis ov, duurzaamheid
t 040 2974980
e d.brinkhof@sbo.nl
i www.congres-openbaarvervoer.nl

IT solutions for public transport

woensdag 24 - vrijdag 26 februari, Karlsruhe
internationale conferentie en tentoonstelling
t 0032 26613186
e hicham.badran@uitp.org
i www.it-trans.org

Effectiviteit van Railsimulatiemodellen

dinsdag 9 maart, Arcadis in Amersfoort
themabijeenkomst van KIVI NIRIA
t 06 27060577
e info@kiviniiria.nl
i www.kiviniiria.nl/

Rail Carrière Dagen

donderdag 15 en vrijdag 16 april, Rijtuigenloods
Amersfoort
banenbeurs voor de railsector
t 030 6981800
e jvisser@europoint.eu
i www.rail-carriere.nl

Simulaties

dinsdag 18 mei, Railinfra Solutions Utrecht
themabijeenkomst van KIVI NIRIA
e info@kiviniiria.nl
i www.kiviniiria.nl/

International Rail Forum 2010

dinsdag 25 - donderdag 27 mei, Valencia
internationale railbeurs
t 0034 913519500
e vsuman@montane.eu.com
i www.montane.eu.com

Expo Ferroviaria 2010

dinsdag 8 - donderdag 10 juni, Turijn
Italiaanse spoorbeurs
t 0044 1273300434
e ken.harris@mackbrooks.co.uk
i www.expoferroviaria.com

Transports Publics

dinsdag 8 - donderdag 10 juni, Parijs
Europese expositie over mobiliteit
t 0033 971281396
e n.cardeilhac@wanadoo.fr
i www.transportspublics-expo.com