

Tegen de verheerlijking van het openbaar vervoer

ERIK VAN DER HOEVEN *

Er heerst een ongezonde tweedeling in het vervoer. Er bestaat openbaar en particulier vervoer, en vrijwel niets er tussenin. Zo bestaat er ook een ongezonde tweedeling in het denken over het vervoer. Naast de verdedigers van de auto zijn er de ridders van het openbaar vervoer. Zij vergeten dat het openbaar vervoer log is, niet klantgericht, onderling slecht gecoördineerd, vaak traag en weinig comfortabel en rijdend met veel te grote tussenpozen. Hoe komt het dat het openbaar vervoer dan toch op emotionele verdediging kan rekenen (onlangs in Idee66 nog door Theo van der Zalm) en dat de verwachtingen van de beleidsmakers, ook van D66, hoog gespannen zijn?

Wanhoopstrajecten

Laat ik eerst mijn geloofsbrieven geven, want in emotionele kwesties ben je voor of tegen. En dat alles rond de auto in onze maatschappij emotioneel ligt, herkennen wij met een oogopslag uit de twee grootste ochtendbladen. Maar ik heb geen auto, al rijd ik geregeld in auto's van anderen. Ik doe bijna al mijn verplaatsingen met het openbaar vervoer en de fiets. Ik ben één van de oprichters van de fietsersvereniging ENFB. Maar ik ben niet tegen de auto; ook niet tegen het openbaar vervoer overigens; maar wel tegen de verheerlijking van dat laatste.

In de NS laat het openbaar vervoer zich van zijn meest gunstige kant zien. De nieuwe rytuigen zijn comfortabel. De laatste jaren komt het minder voor dat je in de spitsuren geen zitplaats kunt vinden. De dienstregeling zit op de meeste plaatsen goed in elkaar, al zijn er nog steeds wanhoopstrajecten zoals Roermond-Arnhem, Eindhoven-Arnhem, Amsterdam CS-Den Haag CS en de buitenlijnen in de Noordelijke provincies.

Het streekvervoer vormt het andere uiterste. De bussen zijn traag en weinig comfortabel. Zij nemen vaak grote omwegen om zoveel mogelijk plaatsen te kunnen bedienen. Zij rijden vaak met grote tussenpozen, soms eens in de twee uur soms maar twee keer per dag, soms helemaal niet in de weekeinden.

Het stadsvervoer is sneller en de laatste tien jaar sterk verbeterd door de aanleg van vrije bus- en trambanen. Maar ook daar valt het in de buitenwijken, waar minder aanbod is van passagiers, vaak bar tegen. En de laatste jaren valt op dat het opjaagsysteem van buschauffeurs zijn tol begint te eisen bij de groep die het meest op het



In de buitenwijken

openbaar vervoer is aangewezen, de bejaarden.

Van zijn slechtste kant laat het openbaar vervoer zich zien waar het aankomt op coördinatie tussen de vervoerbedrijven. Het gebrek daaraan is zichtbaar aan de containerhuisjes voor NS-stations waar buschauffeurs hun koffie moeten nuttigen, en voelbaar bij de meeste gecombineerde trein/busreizen. Trein verlaat? Denk maar niet dat de aansluitende bus wacht, als er al een aansluitende bus is. Het is doorgaans onmogelijk, in de trein informatie te krijgen over de bus (of omgekeerd). De openbaar vervoerbedrijven zijn er onvoldoende op ingesteld dat de reiziger van deur naar deur wil en niet van het ene NS- of busstation naar het andere.

Glamour

En dit openbaar vervoer zou een aanzienlijk deel van de automobilisten moeten aantrekken? Natuurlijk, als er eenmaal een groter aanbod is van passagiers kan het dienstbetoon omhoog (schonere en veiliger wachtruimten, betere informatie over vertragingen e.d.) kan de dienstregeling frequenter, kunnen er meer sneldiensten worden ingezet, maar de kost gaat voor de baat uit en zolang er niet beter aan de behoeften van de reiziger wordt tegemoetgekomen, werkt alleen de negatieve aantrekking op hen die het zat zijn om elke dag file te rijden.

Natuurlijk is er ook een categorie mensen voor wie het openbaar vervoer nooit een alternatief zal zijn. Zij krijgen het al benauwd wanneer zij een kale stationshal binnenkomen en moeizaam hun weg moeten zoeken in de menigte. Zij voelen zich ongemakkelijk bij het hotsen in een bus temidden van stuurs voor zich uitkijkende medepassagiers. Zij vluchten in de kortste tijd naar de vertrouwde omgeving van de eigen automo-

* De auteur is lid van de redactie

biel en nemen alle ongemak daarin voor lief. De busondernemingen hebben onderzoek gedaan naar filerijders en kwamen tot de conclusie dat de verstokten onder hen vallen onder twee categorieën. Het ene deel is conservatief en star en zal nooit veranderen, het andere deel is dynamisch en wil wat en zal nooit afstand doen van de glamour van de heilige koe. De busmaatschappijen denken terecht dat het zinloos is, deze mensen uit hun auto te lokken. Zij moeten zich dus richten op de overblijvende groep, voor wie de auto niet een verlengstuk is van hun ego maar een middel om te voorzien in de noodzakelijke verplaatsingen. Hoe goed kan het openbaar vervoer daarin scoren?

Efficiency

Voor deze groep is de vervoerskeuze een rationele zaak. We beschouwen daarom het huishouden als productie-eenheid van verplaatsingen en berekenen hoe efficiënt die gebeuren. We berekenen de totale verplaatsingen (in km), delen deze door de hoeveelheid tijd die ermee is gemoeid om deze te produceren (in uren), en drukken de efficiency van het openbaar en particulier vervoer uit in km/uur. We gaan daarbij uit van twee modale huishoudens, A en B. Zij leven in een land met een echte markteconomie, waarin geen smeermiddelen voor bepaalde vervoersvormen bestaan, zoals kilometervergoedingen of auto's van de zaak (dus niet in Nederland). We kijken alleen naar dat deel van de verplaatsingen, waarin de auto concurreert met het openbaar vervoer, eventueel aangevuld met de fiets. De getallen zijn wat globaal, maar geven toch een redelijke indruk van de situatie.

Efficiency van particulier en openbaar vervoer	A	B
Verplaatsing (km/jaar)	15.000	15.000
Gemiddelde snelheid incl. files, overstappen e.d. (km/h)	30	20
Kosten auto/OV-kaart (fl/jaar)	6.600	4.000
Nettoloon (fl/uur)	12	12
Tijd besteed aan het verdienen vervoerskosten (uren/jaar)	550	333
Tijd besteed aan verplaatsing (uren/jaar)	500	750
Totale tijdsbesteding (uren/jaar)	1050	1083
Efficiency (km/uur)	14,2	13,8

Het valt op dat de efficiency van het vervoer in beide gevallen niet hoog is. In beide gevallen zou met ongeveer dezelfde efficiency de fiets als vervoermiddel gekozen kunnen worden. Dat wil zeggen: korter werken en met de fiets naar het werk en met vakantie gaan is ongeveer even efficiënt. Verder kunnen wij constateren dat een aanzienlijk deel van de tijd van onze modale voorbeeldhuishoudens in verplaatsingen gaat zitten. Een jaar heeft 8760 uur en daarvan wordt 1/8 besteed aan activiteiten die noodzakelijk zijn voor verplaatsingen.

Ten derde constateren wij dat de efficiency van auto en openbaar vervoer ongeveer even laag is. Efficiency is dan ook geen doorslaggevend argument voor de

Weinig comfortabel, maar stipt



keuze tussen auto en openbaar vervoer. Voor de ene reiziger (vooral de treinreiziger) kan het doorslaggevend zijn, dat het reizen gelegenheid geeft tot rusten of werken; voor de ander kan de flexibiliteit van het eigen vervoer de doorslag geven. Bijzondere omstandigheden, zoals de plaats van wonen en werken en de gezinssamenstelling kunnen grote invloed hebben op de uitkomst van de berekening.

Vanwaar dan die soms emotionele afhankelijkheid aan het openbaar vervoer, wanneer het bij onze produktvergelijking niet beter scoort dan de auto? Er zijn natuurlijk milieu-redenen; maar zelfs op milieugebied scoort het openbaar vervoer niet opmerkelijk goed, doordat veel ritten met een lage bezetting worden gereden, wat in milieulast per passagier-kilometer erg ongunstig uitvalt. De sociale argumenten zijn sterker: er is een groep van de bevolking, vooral onder minima en bejaarden, die volkomen op het openbaar vervoer is aangewezen.

Gezamenlijke vervoermiddelen

Voor de groep die een rationele keuze probeert te maken, zijn beide alternatieven even onaantrekkelijk. Rationeel gedrag zal voor hen allereerst betekenen: vermindering van het aantal en de omvang van verplaatsingen. Per slot van rekening dient een verplaatsing nergens toe, zij is alleen een voorbereiding op een nuttige activiteit. In de tweede plaats moet het niet moeilijk zijn, de kosten per eenheid verplaatsing te drukken. Een aanwijzing voor het groeiende besef hiervan is het groeiend aantal carpool-plaatsen langs snelwegen, waardoor particuliere vervoermiddelen gezamenlijk worden benut.

Carpooling betekent een wezenlijke doorbraak in de starre scheiding openbaar/particulier vervoer, maar nog slechts een bescheiden stap in de richting van een echt alternatief. Dat alternatief zou moeten worden gekenmerkt door een soortgelijke flexibiliteit als het particuliere autobezit; tegelijkertijd zouden de ineffi-

De keuze uit twee kwaden kan daardoor in principe worden overwonnen door gezamenlijk autobezit in verenigingsverband. De leden kunnen door hun gezamenlijk optreden bovendien kwantumkortingen en extra service bedingen. Als er toch zo'n vereniging wordt opgericht, waarom dan ook niet een aantal openbaarvervoerkarten in gezamenlijk beheer gekocht, zoals dat nu al gebeurt door bedrijven en voor noodgevallen een abonnement op de plaatselijke taxicentrale? Een coördinator met een centrale PC rekt uit wie wanneer over welk vervoermiddel kan beschikken en rekt bovendien een prijs uit. Zo'n vervoersvereniging vertegenwoordigt de oversteek halverwege naar het openbaar vervoer. Omgekeerd kan ook vanuit het openbaar vervoer een oversteek halverwege worden gemaakt. De belbus is in sommige delen van het land ingeburgerd. Met name in de grote steden kunnen we ons ook andere vormen voorstellen, bijvoorbeeld (al dan niet in samenwerking met taxibedrijven) een minibus die in principe een bepaalde route rijdt, maar daarvan kan afwijken om mensen voor de deur af te zetten of af te halen.

Het overwinnen van de tegenstelling

Toekomstmuziek, dat zijn deze gedachten; maar misschien muziek van een nabije toekomst. Want als ik het goed zie neemt de emotionele afhankelijkheid aan de auto af en groeit de bereidheid om het vervoer als middel tot een doel te zien, dat gemeten kan worden aan maatstaven van efficiency. Jarenlang heb ik als bezitter van zowel een auto als een OV-kaart meer aan mijn transport uitgegeven dan aan mijn huis. En dat was het mij niet waard. Naarmate dat besef breder gestalte krijgt, groeit ook de noodzaak van het overwinnen van de tegenstelling tussen particulier en openbaar vervoer, zodat een echt doelmatig vervoerssysteem kan ontstaan.

Uiteraard zal de overheid, en derhalve ook de politiek, een bijdrage moeten leveren aan de totstandkoming van zo'n vervoerssysteem. De kansen op het slagen van zo'n beleid zijn groter naarmate de operationele kijk op vervoer veld wint. De overheid kan een bijdrage leveren door systematisch het bevoordelen van de auto te verminderen; door openbaar vervoersbedrijven te stimuleren tot het nemen van initiatieven; door echte voorlichting over de kosten van vervoer, maar de grootste bijdrage zal zij - in overeenstemming met het nieuwe profiel van de overheid als stimulant van maatschappelijke ontwikkelingen - moeten leveren door de initiatieven van anderen niet in de weg te staan, zelfs op te sporen en met advies en startsubsidies te ondersteunen.



Ook gemiddeld 15 km/u!

ciency's van dat systeem moeten zijn overwonnen. De belangrijkste inefficiency van de particuliere auto ligt in de tijd waarin deze onbenut aan de kant staat. Een auto die 500 uur per jaar rijdt, staat 8260 uur per jaar stil. Daaraan is uiteraard wat te doen door gezamenlijk autobezit. Wanneer twee gezinnen een auto hebben, zelfs al bij gezamenlijk bezit van een auto door twee partners, treden echter snel conflicterende wensen op. Bij grote aantallen bezitters in een vereniging zal dit door de wet van de grote getallen veel minder voorkomen; wel zal vaak een ongeveer parallelle vervoerswens bestaan, waaraan dan vrij eenvoudig voldaan kan worden door carpooling.