

Back To The Future

Over een toekomst voor het openbaar vervoer

Roel Koolen (AVV, schrijft dit artikel op persoonlijke titel)
Gerard Tertoolen (TNO Mobiliteit en Logistiek)

Inhoud

Samenvatting

1. Inleiding; trends in de samenleving	1
2. Ruimtelijke ontwikkeling	2
3. Mobiliteitsontwikkeling tot 2020	4
4. Het keuzegedrag van de reiziger	5
4.1. Reiziger of keuzereiziger	5
4.2. Kenmerken van de keuzereiziger en potentiële OV-reiziger	5
4.3. Keuzegedrag op de lange afstand	6
4.4. Keuzegedrag op de korte afstand	7
5. Overheidsdoelen met betrekking tot OV	8
5.1. Waarom de overheid OV wil bevorderen	8
5.2. Overheid: Politieke keuze voor OV	9
5.3. Kwaliteitseisen OV in drukke gebieden	10
5.4. Duidelijkheid gewenst: Back to the future	12
6. Concluderend	13
Literatuur	14

Back To The Future

Over een toekomst voor het openbaar vervoer

Samenvatting

Door toenemende individualisering, wijzigende bestedingspatronen en bevolkingsgroei zal de (auto)mobiliteit de komende jaren nog meer toenemen. In stedelijk gebied dient de overheid als gevolg daarvan sterk regulerend op te treden als hoeder van het algemeen belang. Omdat het tevens de intentie is van de overheid om de keuzevrijheid zoveel mogelijk in stand te houden, dient in stedelijk gebied een integraal beleid gevoerd te worden met het openbaar vervoer als drager van de mobiliteit. Openbaar vervoer vervult momenteel vooral de rol van ‘alleen als het niet anders kan.’ In dit paper wordt op basis van relevant onderzoek aangetoond dat door het centraal stellen van OV in de stad en tegelijk het autogebruik hier te ontmoedigen een context ontstaat waarin het OV een reële eerste keuze wordt. Diverse aspecten komen hierbij aan de orde variërend van maatschappelijke trends, individueel keuzegedrag, ruimtelijke ontwikkeling tot de kosten van vervoer. Dit alles dient op elkaar te worden afgestemd, waarbij transparantie en eenduidigheid voorop dienen te gaan. Net als vroeger het geval was, dient het verschil in lusten en lasten van het vertoeven in de stad in vergelijking tot het buitenstedelijk gebied voor zichzelf te spreken.

1. Inleiding; trends in de samenleving

Tijdens het 56^e UITP-congres in Rome heeft Paul Schnabel, Algemeen Directeur van het Sociaal en Cultureel Planbureau, de belangrijkste sociale trends voor de lange termijn in de 21^e eeuw uiteen gezet. Het zijn er vijf: individualisering, toenemende informaliteit, toenemend gebruik van informatica, internationalisering, intensivering. De trends zijn de resultante van de wens van de mens om zijn leven anders in te richten, hetgeen mogelijk wordt gemaakt door een voortdurende economische groei en voortschrijdende techniek. De techniek maakt het dromen mogelijk en de dromen waar.

Volgens Schnabel hangen de vijf trends in hoge mate samen met belangrijke demografische, economische en geografische ontwikkelingen. In de westerse wereld speelt het aspect van de vergrijzing van de bevolking en de afnemende grootte van de huishoudens. Het aantal één- en tweepersoonshuishoudens neemt toe. Schnabel ging niet in op een ontwikkeling die zich in Rusland al heeft ingezet: het afnemen van de bevolkingsomvang. Als gevolg van het ouder worden en uiteindelijk sterven van de 'baby-boom' en het afnemen van het geboortecijfer neemt de bevolking over ongeveer dertig jaar af (2035), tenzij hoge immigratiesaldi deze trend doorbreken. Maar ondertussen plannen we wel voor voortdurende groei.

De groeiende economie doet de individuele welvaart toenemen. Niet langer is het gezinsbudget de beperkende factor om een auto te hebben, maar veeleer het hebben van een parkeerplaats. En zodra mensen een auto hebben reizen ze vaker en over langere afstanden. Autorijden wordt gemakkelijker: de weg kwijtraken kan al bijna niet meer sinds de auto wordt voorzien van een routeplanner. En dit is nog maar het begin: vele taken van de autobestuurder worden straks door geautomatiseerde systemen overgenomen: afstandhouden, snelheid bewaken, rijrichting bepalen, etcetera. De auto is in toenemende mate het rijdend kantoor en de rijdende huiskamer. Het relatieve voordeel van de trein: werken en ontspannen tijdens de reis, valt hiermee weg. Maar het grote maatschappelijke voordeel van het openbaar vervoer blijft het efficiënte ruimtegebruik. En dat is in een dicht bevolkt land een groot goed.

Mobiliteit is in toenemende mate een essentiële voorwaarde voor werk, school, winkelen, ontspanning, sport, vakanties, culturele activiteiten etcetera. Men moet zich kunnen verplaatsen. De auto is daarbij veruit het populairst. Daarna volgen fietsen en wandelen en

daarna het openbaar vervoer. De bus is daarvan het minst populair, waarschijnlijk omdat de bus, net als de auto, van de weg gebruik maakt, maar dan zonder de voordelen van de auto. Treinen, metro's, trams en vliegtuigen hebben ieder hun unieke eigenschappen die ze in sommige gevallen preferenties geeft boven de auto. Maar hoe dan ook: het openbaar vervoer kan in de meeste gevallen nooit in die functies voorzien die de auto zo geliefd maken: deur-tot-deur-vervoer, status, smaak, comfort, veiligheid. Een nieuwe bolide doet het altijd goed op verjaardagen, naar een OV-kaart wordt nooit gevraagd.

Kortom:

De huishoudens worden kleiner en nemen in aantal toe.

Mensen hebben meer geld en meer vrije tijd en willen steeds meer activiteiten ondernemen.

Het aantal ritten en de lengte van de ritten nemen toe.

Voor het individu is de auto in toenemende mate essentieel en hij biedt steeds meer gemak.

Het OV kan veel minder dan de auto op de wensen van individuen inspelen.

2. Ruimtelijke ontwikkeling

Door de tijden heen zijn er steeds verschillende inzichten in de ruimtelijke ordening geweest die vervolgens in beleid en beleidsuitvoering zijn omgezet. Gebundelde deconcentratie, de compacte stad, netwerksteden, allerlei concepten werden over de burger uitgestrooid. Bedoeld om de groeiende bevolking en zijn activiteiten een verantwoorde plaats te geven. Eerst was de compacte stad iets natuurlijks, de loopafstand was maatgevend. Na de komst van spoor- en tramweg ontwikkelde de stad zich volgens het vingermodel, met name langs tramwegen.

Maar de fiets, bromfiets en auto gaven ieder individu de mogelijkheid te gaan en te staan waar hij wilde en wanneer hij wilde. En zo kon het dat de stad niet meer de maat was. Om de groei te bundelen werden dorpen als Purmerend, Spijkenisse en IJsselstein, in de nabijheid van een grote stad, aangewezen als groeikern. Wonen in een verstedelijkt dorp en werken in de stad.

Later, toen dat ook weer nadelen met zich mee bleek te brengen vond men de compacte stad en weer later de netwerkstad uit. Maar niets hielp: het hek was van de dam: iedereen kon een auto kopen en die auto's werden ook gebruikt, tot vreugde van het individu, maar met collectieve schade. Het blijkt steeds moeilijker activiteitencentra bereikbaar en de leefomgeving in orde te houden.

Hier werd uiteraard beleid op gevoerd. Maar de werkelijkheid blijkt steeds weer weerbarstiger dan de leer: korte verplaatsingen zijn steeds langer geworden en personen bleken zich niet in een afgeschermd ruimte te bewegen. Tweeverdieners maken van regionaal verschillende arbeidsmarkten gebruik. Wonen in Zoetermeer en werken in Den Haag en Rotterdam. Het (sociaal)recreatieve verkeer vindt ook al niet uitsluitend binnen het eigen stadsgewest plaats. En zo ontstaat vanzelf de Randstad als netwerkstad. En dat gaat nog verder zoals we in Frankrijk zien. De komst van de Train à Grande Vitesse (TGV) maakte woon-werk-verplaatsingen over grote afstanden mogelijk. In 2007 wordt de HSL Zuid Amsterdam-Brussel geopend. Dan ligt Antwerpen dichterbij Rotterdam dan Amsterdam nu. Ook hier geldt de wet van behoud van reistijd.

De Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit schetsen een beeld van de enorme veranderingen die ons de komende decennia te wachten staan. Naar verwachting zal een kwart van de ruimte een andere functie krijgen. Dat kan zijn omzetting van landbouwgrond in recreatiegebied, maar ook in woningbouwlocaties. Door veranderende behoeften zullen de mobiliteitspatronen zich wijzigen. De Nota Mobiliteit spreekt van een toename van het aantal reizigerskilometers van 20% tussen 2000 en 2020 en van het aantal autokilometers van 30%. Door de toenemende vraag naar mobiliteit zou de bereikbaarheid van locaties wel eens af kunnen nemen.

Bovendien komt de bundelingsgedachte onder druk te staan door recente uitspraken van de Raad van State op basis van de Europese richtlijnen over luchtkwaliteit, en door toepassing van de wetgeving op het gebied van externe veiligheid en milieu. Spreiding van activiteiten luidt het devies, alleen al om vooraf gedefinieerde concentraties van stofdeeltjes in gebieden niet te overstijgen. Kennelijk gaat men daarbij uit van een verdere toename van het autoverkeer met de huidige aandrijftechnieken, dat bij bundeling plaatselijk concentraties van uitstoot veroorzaakt. Het terugdringen van het fijne stof zou heel goed kunnen als er in toenemende mate geleund wordt op collectieve vervoerssystemen met elektrische aandrijving (dat vormt ook gelijk een antwoord op de dreigende olietekorten). Daarvoor is bundeling van verkeersstromen en een scherp en dwingend ruimtelijk beleid nodig. Maar dat staat weer haaks op de gedachte van toenemende individualisering.

Kortom:

Ruimtelijke ordening lijkt tot dus ver reactief te werken.

De ruimtelijke trend wijst op spreiding van activiteiten en daarmee toenemend individueel vervoer.

Dit vereist enorme investeringen in het autowegennet en gebruik van schaarse open ruimte. Daarbij neemt de collectieve bereikbaarheid verder af, energieverbruik en uitstoot nemen toe. Oplossing is OV maar collectief vervoer vereist bundeling van stromen en bundeling van activiteiten.

Er is scherp en dwingend ruimtelijk en mobiliteitsbeleid nodig.

3. Mobiliteitsontwikkeling tot 2020

Onlangs zijn, ten behoeve van de Nota Mobiliteit (NoMo), berekeningen gemaakt ten aanzien van de ontwikkelingen van de mobiliteit. De mobiliteit als geheel groeit met 23% in de periode 2000-2020. De auto is in 2020 de sterkste groeier met 30% meer reizigerskilometers dan in 2000, tweede is de trein met ruim 16%. Ander OV (bus, tram, metro) en lopen en fietsen groeien nauwelijks: 3 à 4%. Werk (geld verdienen) en winkelen (geld uitgeven) zijn de motieven die de meeste extra mobiliteit genereren. De totale mobiliteit in de Randstad groeit met 25%, zowel auto als OV lopen hiermee in de pas. Het woon-werkverkeer groeit hier met zo'n 30%, de trein is daarbij met 61% de sterkste groeier. De auto groeit hier met 25% en het overig OV met 26%. Op randstedelijke schaal zal het openbaar vervoer dus een verdere groei moeten kunnen opvangen. Ook hier is opvallend dat de kilometrages voor het winkelen met een kwart toenemen. De 'verspitsing' van het treinvervoer leidt tot hoge en mogelijk onrendabele investeringen.

Het beeld is dus dat - bij ongewijzigd beleid - voor Nederland als geheel, de auto de onbetwiste groeier is, gevolgd door de trein. Lopen en fietsen groeien niet verder. In de Randstad is dit beeld sterker, met een hele sterke rol voor de trein in het woon-werkverkeer. De mobiliteit groeit met name binnen de stadsgewesten, en tussen de randen van de stadsgewesten. Buiten de Randstad daalt het openbaarvervoergebruik. Zo bezien liggen de grootste kansen voor het OV in en tussen de stadsgewesten en dan met name in de Randstad.

Kortom:

De mobiliteit blijft groeien.

Het OV groeit met name in de Randstad, binnen en tussen de stadsgewesten.

De trein groeit het sterkst en dan met name in het woon-werkverkeer.

4. Het keuzegedrag van de reiziger**4.1. Reiziger of keuzereiziger**

Reizigers zijn grofweg in 3 typen in te delen: de auto-captives (degenen die nooit van het OV gebruik maken, hetzij omdat ze er gewoon niet mee willen, of omdat er geen goede voorziening in de buurt is), degenen die altijd van het OV gebruik maken ("OV-captives", die niet over een auto beschikken) en de keuzereizigers. Deze laatste groep vormt ongeveer de helft van de regelmatige gebruikers van het OV. Deze driedeling is belangrijk voor het ontdekken van de kansen voor het OV. In de eerste groep zit geen markt voor het OV. De tweede groep wel, want zij hebben slechts de keuze OV of thuisblijven. Deze groep zal overigens afnemen, omdat steeds meer mensen (tot op latere leeftijd) over een auto zullen beschikken. In de derde groep, de keuzereizigers, zit de potentie voor groei van het ov-gebruik, maar onder voorwaarden. Duidelijk moet zijn onder welke omstandigheden de keuzereiziger voor het OV kiest. Uit onderzoek blijkt dat keuzereizigers demografisch gezien meer lijken op autoreizigers dan op OV-captives en dat de keuzereiziger wat betreft OV met name in de trein te vinden is (veel minder in de bus). De keuzereiziger heeft het openbaar vervoer tot zijn beschikking, heeft in principe niets tegen het OV, maar kan ook kiezen voor de auto of de fiets. Interessant is uit te vinden op basis waarvan de keuzereiziger zijn keuze bepaalt.

4.2. Kenmerken van de keuzereiziger en potentiële OV-reiziger

Het is bekend dat de keuzereiziger vooral voor het OV kiest om geen last te hebben van parkeerproblemen of hoge parkeerkosten. Ook weten we dat de keuzereiziger vooral het OV kiest als hij van en naar een stad reist naar een locatie die goed bereikbaar is met het OV. Verder toont onderzoek aan dat de huidige keuzereiziger veelal beschikt over een OV-kaart of een strippenkaart op zak heeft. Betaalgemak lijkt belangrijk en dit is gunstig met oog op de

invoering van een universele OV-chipcard. Verder is de keuzereiziger veel vaker in de trein te vinden dan in de bus. De trein wordt een prettig vervoermiddel gevonden; de bus veelal een noodzakelijk kwaad. Opvallend is ook dat vooral jongeren de bus laag waarderen.

Potentiële OV-reizigers (reizigers die nu nog nauwelijks van het OV gebruik maken, maar aangeven dit in de toekomst wel te willen doen als het OV meer bij hun wensen aansluit) zijn vooral mensen met een baan buitenshuis die meerijden in de auto niet zo prettig vinden. Als het eigen autogebruik wordt ontmoedigd, zullen zij eerder het OV in stappen. Op dit moment hebben zij vaak een neutrale houding ten opzichte van OV; zij vinden het niet prettig, maar ook niet uitermate vervelend.

4.3. Keuzegedrag op de lange afstand

De keuze voor auto of OV voor woon-werkverkeer lijkt op langere afstanden (12 km en meer) in hoofdzaak beïnvloed te worden door vijf factoren: autobeschikbaarheid, beschikbaarheid van parkeervoorzieningen op de werkplek, reistijdverhouding, attitude en verplaatsingsafstand. Vooral op afstanden boven de 20 kilometer bestaat een hoge nutswaarde van het OV, terwijl de negatieve nutswaarde bij autogebruik juist oploopt bij lange afstanden.

De vervoerwijzekeuze blijkt sterk samen te hangen met de verstedelijkingsgraad; in eerste instantie aan de kant waar men werkt (beschikbaarheid parkeerplaatsen) en in tweede instantie aan de kant waar men woont (frequentie OV-aanbod, loopafstanden naar haltes, streng parkeerregime). Over het algemeen is de reistijdverhouding in verstedelijkt gebied veel gunstiger voor het OV. Bovendien is er in verstedelijkt gebied meer ruimte voor afweging tussen auto en OV, terwijl men op het platteland eerder blindelings kiest voor de auto. Het wervend vermogen van OV is daarom groot in sterk verstedelijkt gebied. De weerstanden bij gebruik van de auto nemen juist met name toe in stedelijk gebied.

Voor het woon-werkverkeer is bekend dat de auto over het algemeen veel aantrekkelijker wordt gevonden dan het OV. Autogebruikers tillen minder zwaar aan de negatieve kanten van autogebruik (files, parkeerproblematiek), dan OV-gebruikers aan de negatieve kanten van OV-gebruik (wachtijden, tijdsdruk, reisonzekerheid, drukke voertuigen). En autogebruikers overschatten de nadelen van OV-gebruik al helemaal. Reistijd lijkt een beperkte rol te spelen bij de waardering voor een vervoerswijze: het gaat meer om voertuigintrinsieke voordelen (de

auto geeft gemak, flexibiliteit en vrijheid, het OV rust en ontspanning) of nadelen (ongemak, frustratie, ongeduld, irritatie en stress).

4.4. Keuzegedrag op de korte afstand

Wanneer de keuze tussen auto, fiets en OV op korte afstanden (<7,5 km), wordt beslecht in het voordeel van het OV zijn de argumenten pro-OV zelden affectief van aard. Men neemt het OV omdat de auto geen uitkomst biedt, niet omdat men het OV zo leuk vindt. Ook hierbij geldt dat de trein er positiever uitspringt dan de bus. Men neemt wel sneller het OV als er aan bepaalde randvoorwaarden is voldaan: er moet een (goede) OV-verbinding in de buurt zijn, er wordt een vergoeding door de werkgever gegeven voor het gebruik van het OV, men heeft op dat moment geen auto ter beschikking of er kan moeilijk geparkeerd worden op de plaats van bestemming (zowel auto als fiets). Hier staat tegenover dat men de fiets en de auto veelal verkiest vanuit de positieve eigenschappen die men deze modaliteiten toedicht: fietsen is gezond, leuk en op de korte afstand relatief snel; autorijden is comfortabel, leuk en makkelijk. Redenen om het OV niet te kiezen liggen dan ook niet zozeer in de negatieve beoordeling van het OV, maar eerder in het hardnekkige positieve beeld dat men bij de fiets of de auto heeft. Zo'n positief imago heeft het OV niet, de meeste mensen worden er niet warm of koud van. Zeker op de korte afstanden lijkt OV voor de meesten geen alternatief. Het lijkt er dan ook op dat het OV beter als 'second-best' kan worden gepositioneerd, dan hardnekkig de positieve kanten ervan te onderstrepen. Tegelijk is het belangrijk de keuzereiziger te faciliteren in zijn neiging om keuzes te maken. Dit betekent bijvoorbeeld dat werkgevers naast het aanbieden van lease-auto's ook OV-gebruik kunnen aanbieden in de vorm van businesscards of trajectkaarten. De chipcard biedt ook mogelijkheden om combinaties van auto en OV te stimuleren door de kosten inzichtelijker te maken en het (betaal)gemak te verhogen.

Kortom:

De keuzereiziger kiest voor de auto, de fiets en het OV. Hij kiest het veelal ook in deze volgorde en kiest alleen dan voor het OV als auto en fiets geen alternatief vormen.

Bij de keuze tussen auto en OV laat men zich leiden door factoren als autobeschikbaarheid en de beschikbaarheid van een parkeerplaats.

Op de lange rit bestaat een duidelijk hogere intrinsieke waarde van het OV dan op de korte afstanden.

Binnen het OV wordt de trein hoger gewaardeerd dan de bus, zeker ook onder automobilisten. Autogebruikers tillen minder zwaar aan files en parkeerproblematiek dan OV-gebruikers aan wachttijden, tijdsdruk, reisonzekerheid en drukke voertuigen bij het OV.

Het kost het OV veel moeite klanten binnen te halen en binnen te houden, mede door het positieve beeld dat men heeft van auto en fiets en het feit dat men over het OV vaak weinig uitgesproken is.

5. Overheidsdoelen met betrekking tot OV

5.1. Waarom de overheid OV wil bevorderen

De overheid heeft verschillende redenen om OV-gebruik te bevorderen. De belangrijkste komen voort uit de volgende drie doelstellingen:

bereikbaarheid (zonder te veel vertraging economische centra ontsluiten)

stedebouwkunde en leefbaarheid (schoonheid, uiterlijk en atmosfeer van de stad)

sociale aspecten (het bieden van vervoer voor hen die daar zelf niet over kunnen beschikken of om 'achtergebleven gebieden' uit het isolement te halen)

Het betreft hier dus collectieve doelstellingen, zaken die belangrijk zijn voor de samenleving als geheel. Individuen handelen lang niet altijd vanuit deze doelstellingen. In het geval dat individuele doelstellingen strijdig zijn met collectieve, spreken we van een sociaal dilemma. Een voorbeeld hiervan is dat het in het individuele belang van iemand kan zijn om met de auto te reizen (comfortabel, flexibel en ogenschijnlijk snel), terwijl als we allemaal met de auto gaan het verkeer vastloopt en de flexibiliteit en snelheid voor ieder individu verdwijnt. Omdat het leed veroorzaakt wordt door de groep als geheel, is het voor het individu verleidelijk de schuld af te schuiven; naar medeweggebruikers, maar ook naar de overheid die het collectieve probleem maar moet oplossen. Maar als de overheid vervolgens maatregelen neemt door de individuele keuzevrijheid in te perken, wordt dit vaak weer als onrechtvaardig ervaren en kan dit zelfs leiden tot hevige protest. Het huidige beleid beoogt de keuzevrijheid zoveel mogelijk in stand te houden. De meeste bestemmingen zijn dan ook zowel met de auto als met het OV bereikbaar, waarbij het relatieve gemak en kosten om ergens te komen per vervoerwijze wel sterk kunnen verschillen.

De rol van het OV is niet op alle plekken in Nederland in gelijke mate gerelateerd aan de genoemde overheidsdoelen. Zo spelen bereikbaarheids- en leefbaarheidsvraagstukken met betrekking tot verkeer en vervoer vooral in dichtbevolkt gebied. Dit zijn de plekken waar de luchtvervuiling relatief sterk is, waar stedenbouwkundige problemen optreden, waar veel kansarmen geconcentreerd wonen, waar relatief weinig parkeerplaatsen voorhanden zijn, kortom waar het autorijden een probleem kan vormen. Op het platteland spelen deze problemen veel minder en vervult het OV dan ook voornamelijk een sociale functie. Ook de vraag naar OV verschilt sterk per gebiedstype. In de stad is relatief veel vraag, op het platteland weinig. Toch wordt hiermee in het OV-aanbod maar mondjesmaat rekening gehouden. Bijna overal heeft het OV dezelfde vorm, te weten de trein en de grote bus. Daar waar kleinschalige OV-vormen worden ingezet (CVV, Regiotaxi), gebeurt dit vaak naast de bus, hetgeen vaak neer komt op ‘vissen in dezelfde vijver’; een vijver waarin toch al weinig vis zit.

Als de overheid in bepaalde gebieden geen collectieve doelstellingen heeft na te streven hoeft ze zich ook niet met openbaar vervoer te bemoeien. De markt kan daar zijn werk uitstekend doen. Ook ten behoeve van diegenen die niet over eigen vervoer kunnen beschikken. Dat is overigens een minderheid waarvan maar een deel van het huidige OV gebruik maakt en waarvan weer een deel echt in de problemen zou komen als er helemaal geen openbaar vervoer wordt aangeboden.

De overheid zou zich in die gebieden alleen maar kaderscheppend moeten opstellen (veiligheidseisen voor voertuigen, bekwaamheidseisen voor personeel en vergunningverlening aan bedrijven). Maar er verder vanaf blijven en bedrijven zelf met aanbod op vraag laten antwoorden. Geen concessies, geen tariefrestricties, geen opgelegd lijngeboden concept, maar ook geen subsidies. De ondernemer moet dan ook niet lastig gevallen worden met allerlei dure investeringen als chipkaartapparatuur en dergelijke die niet bijdragen aan de verbetering van het product en die alleen maar sterk kostenverhogend werken. Laat de ondernemer zelf zijn product vormgeven.

5.2. Overheid: Politieke keuze voor OV

Wil het openbaar vervoer werkelijk een alternatief zijn in drukke stedelijke gebieden en de redder van leefbaarheid en bereikbaarheid, dan moet de politiek duidelijk voor het openbaar

vervoer kiezen. Succesvolle voorbeelden uit het buitenland laten dat zien. Er moet sprake zijn van een totaalontwerp: ruimtelijke ordening hand in hand met de opzet van het verkeer- en vervoersysteem en met de vormgeving van het openbaar vervoer. In veel buitenlandse steden wordt bouw van nieuwe wijken, winkelcentra, werkgelegenheidscentra en andere attractiepunten, maar ook de renovatie van stadscentra, direct aangegrepen om geïntegreerd te worden met het OV-concept. Een duidelijke keus houdt onder andere in dat het openbaar vervoer prioriteit krijgt, zowel letterlijk (voorrang bij kruisingen) als figuurlijk (bijvoorbeeld door de mate van investeren). Overall in het buitenland waar het OV succesvol is worden restricties gesteld aan het autogebruik. Het OV is daar flankerend aan het restrictieve autobeleid. Dit alles om (binnen)steden leefbaar en bereikbaar te houden. Hiertoe worden binnenstedelijke routes opnieuw vormgegeven, wordt de openbare ruimte voornamelijk aan voetganger, fietser en OV gegeven, krijgt de auto minder ruimte, zijn goede PenR-voorzieningen langs de hoofdassen van het OV en worden parkeertarieven aangepast aan de parkeerdruk: hoog in het centrum en lager naarmate men verder van het centrum afkomt.

5.3. Kwaliteitseisen OV in drukke gebieden

Om klanten te trekken moet het openbaar vervoer een kwaliteit bieden die men verwacht. Verwachtingspatronen verschillen echter per doelgroep en dit is stof voor nader onderzoek. Het wordt hoogtijd dat er bij de benadering van OV veel meer gesegmenteerd wordt gewerkt, in plaats van altijd maar over 'de OV-reiziger' te praten. Dit neemt niet weg dat een aantal kenmerken van het OV voor iedere reiziger voor verbetering vatbaar zijn (denk aan frequentie, haltevoorzieningen en betrouwbaarheid). De haltes en de voertuigen moeten comfortabel en toegankelijk zijn en de dienstverlening snel en betrouwbaar, het kopen van een kaartje eenvoudig. Tot slot: de prijs moet in verhouding staan tot het product en mag niet hoger zijn dan de brandstofkosten van de auto, zeker niet als het geboden comfort (staanplaatsen) veel minder is. Het idee dat je in de spits meer kunt vragen voor een staanplaats in een volle trein omdat de productiekosten van het OV dan hoger zijn, is te begrijpen vanuit de kostenkant. Maar wij durven te betwijfelen of de klant door zo'n selectieve prijsverhoging voor het OV zal kiezen. OV blijkt zeer prijsgevoelig zoals uit de tariefexperimenten van het Vlaamse Gewest en de uitbreiding van de kortingservice van NS bleek.

Juist omdat reizigers in toenemende mate in staat zijn zelf te kiezen voor vervoermiddelen, dienen ze optimaal geïnformeerd te worden over de opties die ze daarbij hebben. Bij het maken van een keuze zijn ze veeleisend, met name op het gebied van efficiëntie, comfort en kosten. Met de autonomie van de reiziger is de noodzaak voor organisaties om een reiziger te zien als waardevolle klant die een zo hoog mogelijke service geboden moet worden, steeds groter geworden. Het openbaar vervoer zou daarom net zo doorzichtig moeten zijn als het autosysteem. Zo zou de routeplanner in de auto eigenlijk multimodaal moeten zijn, dat wil zeggen ook in en voor het OV te gebruiken. Het OV-systeem moet duidelijk aanwezig zijn en mag geen beperking vormen in het dagelijks handelen van mensen. Hiervoor is het noodzakelijk dat het systeem eenvoudig te doorgronden is. Enerzijds is dit te realiseren door goede vormgeving in de communicatie, anderzijds door het aanbrenge systeemniveaus en hiërarchie. Eén vervoersysteem moet bij een bepaalde schaalgrootte als ruggengraat functioneren; onderliggende systeemniveaus hebben een toe- en afvoerende functie. Trein, tram, metro, bus, taxi; al deze technieken moeten onderdeel vormen van één vervoersysteem, met de mogelijkheid vanuit het individuele personenvervoer over te stappen op het openbare vervoer en de mogelijkheid met één betaling de hele reis te maken. Maar ook de taxi kan hier een belangrijke rol spelen, als je hem gewoon op straat kunt aanhouden, als het vervoer betaalbaar is en de service correct.

Het is aan te bevelen de verschijningsvorm van het OV aan te passen aan het gebied waar het in rijdt, zodat het een onlosmakelijk onderdeel van die omgeving vormt. In verschillende Midden- en Zuidoepese steden worden daarom bussen op heringerichte hoofdassen vervangen door moderne trams, die zorgen voor bundeling van vervoer en die schoon zijn op de plekken waar zij rijden. Het openbaar vervoer mag voor de belangrijkste groep stadsgebruikers, wandelaars en fietsers, geen onnodige hinder opleveren. Een kantorengedebied kan een andere verschijningsvorm van infrastructuur en voertuigen aan dan een historisch stadscentrum. In het buitenland zien we de ontwikkeling van openbaar vervoer en de revitalisering van binnensteden hand in hand gaan, vaak volgend op een periode van verwaarlozing en afnemende bereikbaarheid van die binnensteden. Het centrum wordt dan domein voor voetgangers, fietsers en de tram. Auto en openbaar vervoer hebben beide een nieuwe plaats gekregen in een herontwikkelde openbare ruimte. De stedelijke economie herleeft.

Waar in stedelijk gebied door combinaties van regelgeving, financiële maatregelen, ruimtelijke ordening en infrastructuur het OV (naast lopen en fietsen) dus de drager van de mobiliteit dient te worden, zal deze rol in het landelijk gebied weggelegd blijven voor de auto. OV vervult hier met name een sociale functie. Dit OV zal op maat gesneden en flexibel zijn. Waar overwegend weinig vraag is, rijden kleine voertuigen (op afroep), die toegankelijk zijn voor de mensen die er gebruik van maken. Mocht de vraag tijdelijk sterk toenemen (bijvoorbeeld in het kader van evenementen), dan worden gedurende deze periode grotere voertuigen ingezet. Over dergelijke wijzigingen in het vervoersaanbod wordt tijdig en duidelijk gecommuniceerd en bij voorkeur gaan zij gepaard met marketingactiviteiten en aantrekkelijke aanbiedingen. Maar dat is geen taak voor de overheid; hier treedt de overheid terug en doet de echte markt zijn werk.

5.4. Duidelijkheid gewenst: Back to the future

In de middeleeuwen was er een duidelijk onderscheid tussen stad en platteland. Op het platteland kon je min of meer doen en laten wat je wilde, maar was je ook bijna vogelvrij. De stad was een plaats grote groepen mensen bijeen kwamen om handel te drijven. In de stad golden andere regels dan op het platteland; dat wist iedereen en overwegend hield men zich daar ook aan. Om de stad in en uit te komen moest je een poort door. Duidelijker kon niet, binnen de muren had je vrijheid omgeruild voor veiligheid. Je moest belasting betalen om er in te mogen, maar daar kreeg je wat voor terug.

Er is inmiddels veel veranderd en de duistere middeleeuwen zijn over het algemeen geen tijd om naar terug te verlangen, maar wat betreft het heldere onderscheid tussen stedelijk en niet stedelijk gebied valt nog te leren van onze voorouders. In plaats van ingewikkelde campagnes en een overdosis aan voorlichting en uitleg, kunnen vrij eenvoudig verschillende regels worden ingevoerd voor het verkeer binnen (groot)stedelijk gebied en daarbuiten. Laat de stadspoorten van weleer terugkeren als moderne transferia, waar de auto probleemloos en veilig kan worden ingeruild voor OV en fiets. Want de moderne samenleving zal 'voorschrijven' dat dit de ideale vervoermiddelen in de stad zijn. Je komt er overal mee in de stad; snel, comfortabel en goedkoop. Bij het verlaten van de stad ruil je het OV of de fiets weer in voor je auto.

Kortom:

Ten aanzien van OV heeft de overheid het duidelijkst een rol in drukke stedelijke gebieden voor bereikbaarheid (economie), leefbaarheid en de sociale functie.

Daarom moet de overheid in de stad duidelijk kiezen voor het OV; zowel verkeerskundig, stedenbouwkundig als milieutechnisch.

Duidelijkheid staat voorop: iedereen weet dat in de stad andere regels gelden.

Op het platte land blijft de auto drager van de mobiliteit.

6. Concluderend

Een dominante trend die zich ook in de toekomst zal voortzetten is ‘individualisering.’ Op het gebied van mobiliteit leidt dit tot een sterke toename van het autogebruik. Het overheidsbeleid is er op gericht de keuzevrijheid zoveel mogelijk te respecteren. Een ‘onbeperkte’ individuele keuzevrijheid is in drukke gebieden echter niet mogelijk omdat dit teveel collectieve schade veroorzaakt. Dus is in stedelijk gebied overheidsbeleid vereist dat het keuzegedrag structureel stuurt in de richting van collectieve belangen. De ontwikkeling van een integraal OV-concept is de basis voor (re)vitalisering van binnensteden. Er is al veel bekend over het keuzegedrag van reizigers, maar aanvullend onderzoek is noodzakelijk. Individuen kiezen pas grootschalig voor collectieve doelen, als er een omgeving is ontstaan waarin de collectieve belangen stroken met het individuele belang. Dit betekent dat verbetering van het OV in stedelijk gebied hand in hand dient te gaan met ontmoediging van het autogebruik. Zo blijft keuzevrijheid bestaan, maar zal er ‘slimmer’ gekozen worden. De ‘stadspoort van weleer’ keert terug in de vorm van een modern Transferium. Binnen de stad gelden andere mobiliteitswetten dan daarbuiten.

Literatuur

- Ayit Consultancy, 2002, *De keuzereiziger in onderzoek*, Tilburg (Tony Weggemans)
- AVV, 2003, *Verknocht aan de auto?*, Rotterdam (Harrie Welles)
- AVV, 2002, *Liever met de tram*, Rotterdam (Ruben Welschen, Mireille van Twuijver)
- CVOV, 2002 *CVOV-bericht Liever met de tram*, Rotterdam (Roel Koolen)
- CVOV, 2002, *CVOV-bericht De 10 geboden voor openbaar vervoer*, Rotterdam (Roel Koolen)
- Maas C. van der, R.I.Th. Koolen en R. de Bruin, 1998, *Succesvol regionaal openbaar vervoer, Lessen voor Nederland*. Min. VenW Rijkswaterstaat AVV, Rotterdam.
- Maas C. van der, R.I.Th. Koolen en R. de Bruin, 1998, *Succesvol regionaal openbaar vervoer, Ervaringen in het buitenland*. Min. VenW Rijkswaterstaat AVV, Rotterdam.
- Newcom Research & Consultancy, 2006, *Vervoersmonitor 2006*, Amsterdam.
- Provincie Noord-Brabant, 2005, *Segmentering van (potentiële) gebruikersgroepen*, Den Bosch. (Gerard Tertoolen, Jan van Uum)
- Provincie Noord-Brabant, 2006, *Effectmeting busimago-experiment*, Den Bosch. (Gerard Tertoolen, Jan van Uum)
- Steg, L., & Tertoolen, G., 2004, *Sustainable Transport Policy: the Contribution from Behavioural Scientists*. In: F. Terry (Ed.), *Turning the Corner? A Reader on Contemporary Transport Policy*, pp. 72-84. Oxford: Blackwell Publishing.
- Tertoolen, G., 2004, *Verleiding en verbeelding van duurzaam vervoer*, In: *Ruimte voor Duurzaam Brabant*, p. 76 – p. 83, Telos, Tilburg.
- Tertoolen, G., Uum J. van, Verheijdt, P., & Gommers, F., 2005, *Wat wil de reiziger?* *Verkeerskunde*, 8.
- TNO, 2005, *OV-Visie Noord Holland 2005, De vrijheid om te kiezen*, Delft (Bart Egeter, Marten Janse).
- Verkeer en Waterstaat, 2005, *Nota Mobiliteit*, Den Haag.