

Mobiliteit Mythes over het openbaar vervoer

'De trein is een niche-product'

Gratis openbaar vervoer lost files op, de trein is een reëel alternatief voor de auto en openbaar vervoer is minder vervuilend dan de auto, een greep uit de heersende clichés in verkeersland. Zes mythes over het openbaar vervoer.

Marcia Nieuwenhuis

DEN HAAG

...

Mythe 1: Gratis openbaar vervoer lost files op

Het succes van een proef met gratis openbaar vervoer in Delft wordt bejubeld. Directeur van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Carl Koopmans: 'Enkel omdat er veel mensen op af komen, worden dergelijke projecten vaak als succes betiteld.' Koopmans, die tevens bijzonder hoogleraar Infrastructuur en Mobiliteit aan de Universiteit van Amsterdam is, wil met zijn instituut graag verder gaan dan dat. 'Wij willen niet alleen constateren dat er veel mensen in de bus stapten, maar ook weten wie die mensen zijn en hoeveel auto's er aan de kant bleven staan. Dat laatste effect is meestal vrij klein.'

Kosten 'gratis' openbaar vervoer Delft: 400.000 euro. Uit een eerdere proef in Zuid-Holland bleek ook al dat gratis ov een druppel op een gloeiende plaats is, die veel te duur wordt betaald. Kosten exclusief onderzoeken marketingbudget: 600.000 euro per jaar, doordat de mensen die toch al met de bus gingen, niet meer hoefden te betalen.

Er bleken enkele tientallen auto's minder te rijden, maar ondertussen kwamen er bestuurders bij die dachten dat het rustiger was op de weg. Hoogleraar Transportbeleid Bert van Wee van de Technische Universiteit Delft zei in 2004 al: 'Ook hier raakt de mythe, gratis openbaar vervoer verlicht de files, uit de wereld.'

Mythe 2: De trein is een reëel alternatief voor de auto

In de praktijk blijkt de trein amper een alternatief voor de auto. Van elke honderd kilometer die mensen zich verplaatsen is dat 77 in de auto, 11 te voet, per fiets of brommer en slechts 8 per trein en 4 in overig openbaar vervoer als bus en metro. 'Van het totaal aantal kilometers dat in Nederland wordt gereisd, vindt dus maar ruim 10 procent plaats in het ov', benadrukt Koopmans. 'De trein is een nicheproduct. Openbaar vervoer speelt een beperkte rol en de auto blijft niet automatisch staan als er wel gebruik wordt gemaakt van de trein.



Van iedere 100 reizigerskilometers worden er 77 in de auto afgelegd.

HOLLANDE HOOGTE

De trein en de auto zijn geen commuterende vaten.'

Daar komt bij dat het autogebruik voortdurend stijgt, terwijl het gebruik van de trein sinds de invoering van de ov-studentenkaart vrijwel gelijk blijft. 'Er zijn niet zoveel mensen die staan te dansen van plezier om in de trein te stappen', grapt ov-deskundige Fons Savelberg van het KiM.

'Als de loketten dicht gaan of als er wordt overwogen een lijn op te doeken, dan staat iedereen op z'n achterste benen. Ook diegenen die nog nooit in het ov hebben gezeten. De NS is van ons allemaal. Hoe dat komt? Dat is mogelijk historisch gegroeid. Vroeger had niemand een alternatief.' Vraag is hoe het te verklaren valt dat de gemiddelde Nederlander ondanks de files per dag slechts 2,5 kilometer in de trein zit en maar liefst 25 kilometer in de auto. 'Het fundamentele nadeel van openbaar vervoer is dat je bijna altijd voor- en natransport nodig hebt', vervolgt Koopmans. 'Dat kost tijd en wordt door veel mensen als onprettig ervaren. Het is een prettig idee om in de trein te kunnen stappen als je auto kapot is, maar voor die ene keer kun je ook wel een taxi nemen.'

Volgens Koopmans kun je de wens dat anderen van de trein gebruik maken op twee manieren uitleggen. 'Mogelijk gunnen de autorijders het ov aan bijvoorbeeld gehandicapten

of mensen die zich geen auto kunnen veroorloven, of automobilisten willen graag dat anderen in het ov stappen, zodat er dan meer ruimte voor henzelf is op de weg.' De directeur van het kennisinstituut van Verkeer en Waterstaat betwijfelt of nog meer geld in het openbaar vervoer stoppen rendabel is. 'Het is bewezen dat je met openbaar vervoer nauwelijks mensen uit de auto krijgt.'

Mythe 3: Reizigers betalen meer in de spits

'Mensen reizen in de spits goedkoper, dan daarbuiten', legt Koopmans uit. 'De meeste mensen zullen dat niet verwachten omdat je pas na negen uur korting krijgt in de trein, maar in de spits zitten er heel veel abonneehouders in de trein, die helemaal niet meer betalen.'

'De verhouding tussen spits en dal is zoek', valt verkeerskundige Marie-José Olde Kalter van het KiM hem bij. 'Het grootste aandeel van reizigers in de spits is woon-werkverkeer.' Zelf reist zij dagelijks gedurende twee spitsen met de trein. Moet Olde Kalter, als verkeerskundige, niet juist het goede voorbeeld geven? 'Eigenlijk wel ja', geeft ze toe. 'Maar het KiM doet dit al doordat bijna iedereen met de trein reist.'

'Als we een deel van de reizen van de spits naar de daluren verplaatsen, is dat veel efficiënter', legt Koopmans

uit. 'Als er een trein uitvalt hebben we nu een heel groot probleem in de spits, omdat de NS dan alle treinen moet inzetten.' Het zou de spoorwegen veel kosten besparen als een deel van de mensen die nog de treinen in de spits bevolken op een ander moment zou reizen. Buiten de spits staat een deel van de treinen immers doeleloos op een rangeerterrein.

Mythe 4: Treinkaartjes dekken de kosten

Integendeel, de kosten voor openbaar vervoer worden grotendeels door de overheid bekostigd. 'De NS betaalt wel een gebruiksvergoeding, maar die dekt de kosten van infrastructuur lang niet', vertelt Koopmans. De econoom benadrukt dat subsidies in het openbaar vervoer bij iedereen terechtkomen. 'Ook als ik als directeur van het KiM en hoogleraar eerste klas in de trein zit, word ik gesubsidieerd.'

Mythe 5: 86 procent van de reizigers komt op tijd

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat eist van de NS dat 86 procent van de treinen op tijd rijdt. Voor het tweede jaar op rij hebben de Nederlandse Spoorwegen deze streefcijfers niet gehaald. Van alle treinen reed vorig jaar 84,8 procent volgens de dienstregeling. Echter, het percentage treinen dat te

laat komt is veel kleiner dan het percentage passagiers, omdat juist de volle treinen in de spits te laat komen. 'Een trein gevuld met tien mensen telt dus even zwaar als een dubbeldekker gevuld met twaalfhonderd personen', vertelt Fons Savelberg. Het cijfer geeft aan welk percentage van de treinen, minder dan drie minuten te laat is. 'Als je naast het station woont is drie minuten misschien niet zo erg, maar als je daardoor de aansluiting op je bus mist, kom je een half uur later', beschrijft Savelberg. 'Daar ga je rekening mee houden en dat is ook tijdsverlies.'

Mythe 6: Openbaar vervoer is veel schoner dan de auto

De auto is niet meer veel smeriger dan het openbaar vervoer. 'Per reizigerskilometer is de auto grosso modo niet veel meer vervuilend dan het ov', bevestigt programmamanager Jan Anne Annema van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. De verkeerskundige die afkomstig is van het Milieu en Natuurplanbureau (MNP), legt uit dat de tijden zijn veranderd. 'Twintig jaar geleden was dat misschien zo, maar nu niet meer. De elektriciteit voor treinen moet ook worden opgewekt, elektriciteitscentrales kennen een forse CO²-uitstoot. Bij auto's zijn er forse sprongen vooruit gemaakt, maar treinen zijn nog altijd zwaar en kosten veel stroom.' ●