



Erik Verhoef (vervoerseconoom)

‘Maak het ov duurder in de spits’

Spitsmijden is inmiddels een begrip in het wegverkeer. Wat vervoerseconoom Erik Verhoef betreft wordt ook het openbaar vervoer een stuk duurder in de spits. “Net als met de auto krijg je dan dat mensen keuzes gaan maken. Ze gaan op een ander tijdstip reizen, of blijven thuis.”

AUTEUR ANDRÉ DE VOS FOTO'S WIM VAN HOF

Het experiment deed anderhalf jaar geleden veel stof opwaaien. Geef automobilisten een paar euro en ze wringen zich in bochten om uit de spits te blijven. Althans, dat deed de helft van de vrijwilligers die zich meldden voor het experiment waarbij Erik Verhoef, hoogleraar vervoerseconomie aan de Vrije Universiteit, was betrokken. Voor gemiddeld 5 euro bleken automobilisten vindingrijk in het zoeken naar alternatieven.

Eind 2006 lag de proef gevoelig, want het kabinet wilde rust rond het dossier rekeningrijden. Nu minister Eurlings zijn plannen voor Anders Betalen voor Mobiliteit heeft gelanceerd, is spitsmijden zodanig ingeburgerd dat het binnenkort ongetwijfeld wordt opgenomen in de Dikke Van Dale. Voor het wegverkeer althans, want aan spitsmijden in het openbaar vervoer is de politiek nog niet toe. In het openbaar vervoer klinkt de roep om meer investeringen. Want vervoerbedrijven en decentrale overheden stellen dat het openbaar vervoer de automobilisten moet vervoeren die straks wegens de kilometerheffing in de spits de auto laten staan. Maar het openbaar vervoer rekent zich te snel rijk, vindt Verhoef.

“De politiek en het openbaar vervoer gaan er vanuit dat de invoering van kilometerheffing op de weg leidt tot meer gebruik van het openbaar vervoer. Dat effect zal beperkt zijn. Tijdens het experiment zag je dat automobilisten op allerlei manieren proberen de spits te vermijden. Ze gaan op een ander tijdstip van huis, pakken de fiets, gaan thuiswerken. Slechts een paar procent stapt in het openbaar vervoer. De meeste automobilisten zien het openbaar vervoer als een grote straf. Nu was het wel zo dat het openbaar vervoer op het moment van de proef op zijn slechtst was. De proef was tussen Zoetermeer en Den Haag en RandstadRail reed niet.”

“Maar alle onderzoeken wijzen op beperkte substitutie tussen auto en openbaar vervoer. Bij de invoering van kilometerheffing lopen de schattingen uiteen van 2 tot 6 procent extra vraag in het openbaar vervoer, terwijl de afname van het autogebruik tussen de 5 en 20 procent is. Openbaar vervoer en auto zijn allebei een vorm van mobiliteit, maar daarmee houdt het dan ook wel op.”

Waarom stappen er zo weinig reizigers over?

“Openbaar vervoer en auto verschillen enorm in zaken als flexibiliteit, betrouwbaarheid, snelheid en comfort. Er leven bovendien hardnekkige vooroordelen. Automobilisten onderschatten de kwaliteit van het openbaar vervoer. Dan kun je zeggen, mensen houden zichzelf voor de gek, maar daar hebben ze ongetwijfeld redenen voor. Wat

wordt vergeten is dat de gemiddelde reiziger niet in het openbaar vervoer zit, maar in de auto. De mensen die met het openbaar vervoer willen en kunnen reizen, doen dat al. De huidige automobilisten hebben het openbaar vervoer als alternatief afgewezen. Daarom zal het aantal overstappers bij invoering van kilometerheffing beperkt blijven. Om dezelfde reden vallen de effecten op het wegverkeer van gratis openbaar vervoer ook altijd tegen.”

De voorkeur voor de auto lijkt weinig rationeel. Een reis met het openbaar vervoer is langer, maar je kunt werken, en dat kan in de auto niet. Puur economisch gezien is het slimmer om met het openbaar vervoer te reizen.

“De auto wordt natuurlijk wel steeds meer een rijdend kantoor, maar ik ben het ermee eens dat het openbaar vervoer vaak effectiever is dan de auto. Ik reis zelf over lange afstanden het liefst met de trein, want dan kan ik lezen. Maar ik ga als econoom geen waardeoordeel uitspreken over de voorkeuren van anderen. Ik kan alleen concluderen dat andere factoren een rol spelen dan puur tijdverlies. Status bijvoorbeeld, en flexibiliteit.”

In het buitenland heeft invoering van tol of kilometerheffing wel geleid tot meer gebruik van het openbaar vervoer.

“In Londen heeft het openbaar vervoer geprofiteerd van de invoering van de congestion charge. Maar die situatie is niet te vergelijken. In Londen geldt de tol over de hele werkdag, omdat ook de congestie er de hele dag is. Het mijden van de spits heeft dus geen zin. Belangrijker is dat Londen een veel beter openbaarvervoersysteem heeft. Zo'n grote stad heeft een bewonersdichtheid die een goed metrosysteem mogelijk maakt. Daar kunnen we in de Randstad nooit tegenop. De ruimtelijke structuur van de Randstad is niet openbaarvervoervriendelijk.”

Is dat niet juist een pleidooi om het openbaar vervoer te verbeteren, zoals in Stockholm en Londen?

“Dat is vooral gebeurd om het betaalsysteem op de weg geaccepteerd te krijgen. We maken de auto duurder, maar het openbaar vervoer wordt beter. Dat is een politieke keuze. Dat kun je in Nederland ook doen: een deel van de opbrengsten van de kilometerheffing investeren in het openbaar vervoer. Maar het is niet noodzakelijk. Invoering van kilometerheffing kan prima zonder extra druk op het openbaar vervoer.”

“De meeste problemen op de weg kun je oplossen met differentiatie naar prijs binnen de spits. Mensen betalen

Rekeningrijden

Erik Verhoef (1966) studeerde economie aan de Rijksuniversiteit Groningen en is al zijn hele wetenschappelijke carrière bezig met rekeningrijden. Hij promoveerde in 1996 aan de Vrije Universiteit Amsterdam op congestie en rekeningrijden. Sinds 2002 is hij daar hoogleraar ruimtelijke economie met als specialisatie vervoerseconomie. Zijn inaugurele rede ging over de 'economie van de verkeerscongestie'. Verhoef begeleidde eind 2006 de proef Spitsmijden waarbij automobilisten konden kiezen tussen een rit in de spits of een geldbedrag van enkele euro's. Verhoef woont samen, heeft twee zontjes en is verwoed hardloper.



Dat is er nu niet?

“In Nederland moet het openbaar vervoer een sociale voorziening zijn, én de oplossing voor de problemen op de weg én een marktsector die efficiënt opereert. Die drie doelen lopen door elkaar heen, zodat uiteindelijk niemand echt blij is. Want elk doel vereist een eigen serviceniveau en eigen prijsbeleid.”

“Voor de sociale functie wil je goedkoop of zelfs gratis openbaar vervoer, zonder veel onderscheid tussen dal en spits. Het serviceniveau hoeft niet hoog te zijn, want je wilt binnen het budget zoveel mogelijk verbindingen bedienen. Wil je met het openbaar vervoer de problemen op de weg oplossen, dan mag het in de spits niet te duur zijn, want juist dan wil je de mensen uit de auto hebben. De kwaliteit moet echter hoog zijn, want je moet de automobilist verleiden. En beschouw je het openbaar vervoer als economische sector dan bepaalt de sector zelf wat het beste tarief is en de beste kwaliteit.”

Op welk doel moeten we mikken?

“We weten dat weinig automobilisten overstappen op het openbaar vervoer, dus dat doel kun je eigenlijk afschrijven. Je kunt het openbaar vervoer niet opzadelen met de problemen op de weg. Bij het sociale doel kun je ook grote kanttekeningen plaatsen. Als je dat doel voor ogen hebt, moet je dat niet met de prijs van bepaalde

nu niet met geld maar met reistijd om op tijd aan te komen. Wie precies op tijd wil komen, staat het langst in de file. Wie eerder of later vertrekt, heeft minder last van files, komt te vroeg of te laat aan, maar is minder tijd kwijt. De toestroom naar knelpunten in de spits varieert meestal, waardoor files eerst groeien en dan weer korter worden. Dergelijke files kun je sterk verminderen door de kilometerheffing in de vroege en de late spits lager te maken dan op het drukst van de spits. Daardoor krijg je een betere spreiding binnen de spits en verdwijnen de meeste files. In plaats van met tijd betalen mensen dan met geld.”

We hoeven dus niet in het openbaar vervoer te investeren?

“Niet voor een succesvol prijsbeleid op de weg. En dat is maar goed ook, want als er daadwerkelijk veel mensen zouden overstappen van auto naar openbaar vervoer is dat een drama. Dan moet iedereen in de spits staan. Of je moet extra investeren in het openbaar vervoer, maar de kosten van elke extra reiziger in de spits zijn erg hoog. Je kunt je afvragen of het zinvol is om daar veel geld in te stoppen.”

“Ik pleit er niet voor om het openbaar vervoer los te zien van het autogebruik. In een goede integrale visie op mobiliteit moet je ze allebei meenemen. Als je maar onderkent dat auto en openbaar vervoer geen communicerende vaten zijn.”

Vreemd dat iedereen het daar tegenwoordig zo over eens is. Enkele jaren geleden werden auto en openbaar vervoer wel degelijk als communicerende vaten gezien.
“Omdat dat politiek goed uitkwam. Het doet namelijk geen pijn. Je investeert in het openbaar vervoer om het echte probleem, prijsbeleid op de weg, te omzeilen. Vindt de kiezer ook prima. Want die vindt het openbaar vervoer een prachtig alternatief. Voor de buurman.”

Waarom zou je wél in het openbaar vervoer moeten investeren?

“Als je investeert in het openbaar vervoer moet dat zijn omdat je er een bepaald doel mee hebt.”

Spitsmijden voor het openbaar vervoer...

“Zoiets. Het zou interessant zijn om te kijken hoe zo'n proef werkt in het openbaar vervoer. Ik ben benieuwd of ov-reizigers hetzelfde uitwijkgedrag vertonen als automobilisten. Dat zou wel mijn veronderstelling zijn, maar het kan natuurlijk zijn dat de gemiddelde ov-gebruiker minder of andere alternatieven heeft.”

Als het in de auto én in het openbaar vervoer duurder wordt in de spits, waar moeten alle spitsreizigers dan naartoe?

“Uit de spits. Door de spits een prijs te geven, gaan mensen een afweging maken hoeveel het ze waard is. Bovendien valt er binnen de spits nog veel te schuiven, in de auto én in het openbaar vervoer.”

Is zo'n zeer gedifferentieerd tarievenbeleid met een dure spits te verkopen aan het publiek?

“Die vraag is niet anders dan op de weg. Prijsbeleid is typisch een transitievraagstuk. Eerst ontmoet je veel weerstand, maar als de problemen maar groot genoeg worden, ontstaat er vanzelf draagvlak. En na een paar jaar is iedereen eraan gewend. Je moet natuurlijk wel oppassen dat het in de beginfase niet te ingewikkeld is. Simpel beginnen. Maar je kunt al snel een grote mate van variatie invoeren. In de Verenigde Staten is ervaring opgedaan

‘Prijsdifferentiatie vindt iedereen logisch, maar als de overheid het doet is het ineens geldklopperij’

producten doen, maar met het inkomen van mensen. Laat mensen met een laag inkomen zelf bepalen of ze inkomenssteun willen uitgeven aan mobiliteit of een boek.”

Dus we moeten het openbaar vervoer als een gewone marktsector zien?

“We moeten het openbaar vervoer als een apart systeem zien, dat zo efficiënt mogelijk moet werken. Er zal waarschijnlijk altijd geld bij moeten, maar dat is niet erg omdat het maatschappelijk voordelen heeft als mensen kiezen voor collectief vervoer in plaats van individueel vervoer.”

En welk prijsbeleid hoort daar bij?

“Ook in het openbaar vervoer zou je meer moeten betalen in de spits. Net als op de weg moet er een prijssysteem komen dat sterk differentieert naar tijd en locatie. Bij voorkeur een systeem dat ook nog eens dynamisch werkt, dat rekening houdt met de feitelijke drukte. Ervaringen op de weg leren dat zo'n dynamisch prijssysteem het meeste effect heeft.”

“In het openbaar vervoer valt met name buiten de spits veel te halen. Bussen en treinen rijden dan grotendeels leeg heen en weer, dus elke extra reiziger is meegenomen. In de spits daarentegen moet aan elke extra reiziger een stevig prijskaartje hangen. Dat is helemaal niet erg. Net als met de auto krijg je dan dat mensen keuzes gaan maken. Ze gaan op een ander tijdstip reizen, of blijven thuis.”

met dynamisch prijsbeleid op snelwegen. Die tarievenkaarten zijn voor een buitenstaander razend ingewikkeld. Maar ze zijn geleidelijk ingevoerd en iedereen is er nu aan gewend.”

Het betekent dat de ov-tarieven in Nederland enorm uiteen gaan lopen.

“Dat is toch helemaal niet erg. Waarom moet een reis in Amsterdam even duur zijn als een reis elders in Nederland? Dat is toch helemaal niet logisch. Het gekke is dat iedereen die logica begrijpt. Als het om vliegtuigen of hotels gaat, maakt niemand er een probleem van. Maar als de overheid met prijsdifferentiatie komt, is het ineens geldklopperij.”

Dat is eigenlijk een argument om wegen en openbaar vervoer zo snel mogelijk aan private partijen over te laten.

“Vanuit die optiek wel. Maar de marktsector heeft winstmaximalisatie als oogpunt, en dat hoeft het openbaar vervoer niet te hebben. Daarom zijn aanbestedingen, ondanks alle gebreken, toch een sterk instrument. Je dwingt vervoerders zo efficiënt mogelijk om te gaan met de beperkte middelen. En straks met de OV-chipkaart hebben ze het instrument om daar een zo effectief mogelijk tarievenbeleid bij te definiëren.”

WOUTER KLOOTWIJK



Stationsconcept met afhaalchinees en damestoiletten

Een evenementenpodium? We gaan hier oefenen in ‘nieuwe stationsconcepten’, zegt mevrouw de spoorstationexploitante bij de aanvang van de sloop van station Leiden. In het nieuwe station komt een klerenwinkel, een Hema en een dure Albert Heijn die we al kennen van oude stationsconcepten. Maar een evenementenpodium?

Je hebt Noord-Afrikaanse accordeonisten voor en in het station, en Oost-Europese. Bedelmuziek. En je had een tijdlang, tot de muziek reizigers de neus uit kwam, Latijns-Amerikaanse orkesten met veel fluiten en in klederdracht. Amsterdam heeft vaak jazz, een toeter en een trommel. Soms alleen een drumstel met een meeslepend rammende man er achter, ik liet er vaak treinen om gaan.

Je kan niet van een concept spreken. De muzikanten worden gedoogd of weggestuurd. Maar het straatmanagement en de stationsbeheerder vinden het slordig als zwerfvuil. Ik weet hoe het in de koppen knaagt. Het zou veel netter kunnen. Meer als een concept. Een podium. En een verordening. Het mag voortaan niet meer zomaar ergens op de tegels, het mag alleen op het podium, en na afspraak natuurlijk en binnen de perken. Een luidruchtige gek – ook die voelt zich tot een stationsplein aangetrokken om zijn wartaal uit te kramen, nooit in de straten van een slaapstad – kan nu ook naar het podium worden begeleid. En wij van het nieuwe stationsconcept noemen hem gewoon een dichter. Dan is het meteen stukken beschaafder.

Het bevalt me niet. Dat brave. Hema en een Heijn voor de rijken, maar geen haring en Vietnamese loempia's. Geen leven in de brouwerij. Als het beweegt wordt het naar het podium verbannen.

Was ik van een regionaal busstation, bijvoorbeeld het nieuwe station bij Terneuzen waar ze vergaten dat een wc de belangrijkste voorziening is na de dienstregeling achter glas, was ik daar de beheerder met verstrekkende bevoegdheden, dan zou ik de NS eens een nieuw stationsconceptje laten zien. Een riante toiletgroep met extra veel vrouwenwc's – hoe kan het toch dat ze het nog altijd pikken het ernstige tekort aan vrouwenplasplek. Maar het meest in het oog springt de markt. Overal kraampjes om de bussen heen. Gezellig, maar ook precies wat de reiziger nodig heeft. Een mobiele afhaalchinees, een haringkraam en kooplui met de beste spullen van de boeren uit de omgeving. Nergens zijn de eieren zo vers en nergens kom je aan zulke grote soepkippen. Gewoon bij het busstation. Je gaat er zelfs de bus voor nemen, heen met een tas, terug met een dikke kip er in of warme bami. Zo moet het, vierkantemetermevrouw van de Spoorwegen. Voor de mensen, niet voor de NS.