

Professor Henk Meurs: “Mensen vinden reizen met de bus helemaal niet zo erg.”

Voor HOV in het Gooi is een vervoerwaardestudie gedaan door het bureau Goudappel Coffeng. Omdat over de uitkomsten discussie bestaat, is professor Henk Meurs gevraagd voor een second opinion. Zijn conclusie is dat er een forse reizigersgroei is te verwachten van hoogwaardig openbaar vervoer, maar waarschijnlijk wel minder groot dan tot nu toe gedacht op grond van de eerdere studie. Meurs beveelt daarom aan om de vervoerwaarde van de verschillende varianten nader door te rekenen met meer verfijnde modellen.

De vervoerwaardestudie voorspelt hoeveel mensen gebruik zullen maken van het HOV-systeem. “De vraag die beantwoord moet worden is hoeveel mensen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer over de busbaan. Dat moet je weten voor je een besluit neemt om die busbaan wel of niet aan te leggen”, vertelt professor Meurs. Hij is hoogleraar mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling van de Radboud Universiteit Nijmegen. “De vervoerwaardestudie laat onbetwistbaar zien dat grote groepen reizigers voordeel zullen hebben van deze HOV-infrastructuur. De HOV zorgt voor een kortere reistijd, grotere betrouwbaarheid, meer comfort en hogere kwaliteit. Daardoor is forse reizigersgroei te verwachten, maar ik vraag mij wel af of de groei zo groot is als voorspelt in de huidige studie.”

Meurs stelt dat de reizigersgroei vooral komt van mensen die een keuze hebben en die nu een reis veelal met de auto maken. “Tegenover de auto zal daarom aantrekkelijk openbaar vervoer moeten worden gesteld. Dit betekent dat niet alleen moet worden gekeken naar wat de mensen die geen auto hebben willen - want die moeten wel met het openbaar vervoer -, maar ook naar wat de automobilist wil. Om die automobilist over te halen om gebruik te maken van openbaar vervoer, zal het ov-systeem kwaliteit moeten leveren”, legt hij uit. Hij wijst erop dat kwaliteitsfactoren als betrouwbaarheid van de dienstregeling en de kwaliteit van bussen en haltes nog niet zijn mee berekend in de huidige vervoerwaardestudie.

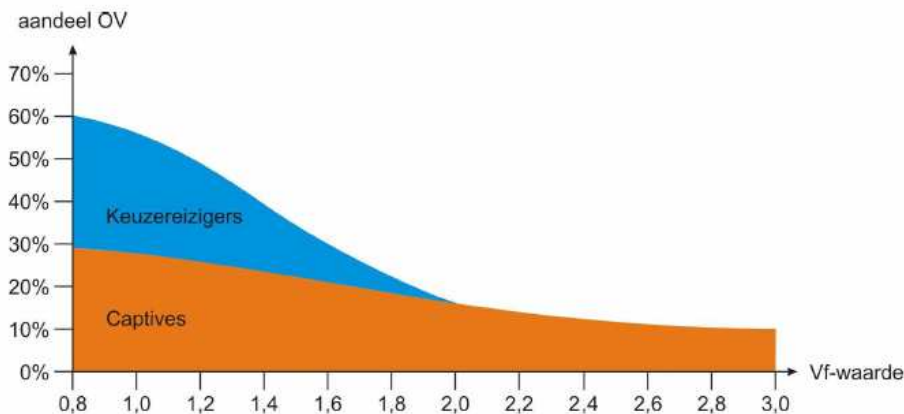
Van deur tot deur

Voor reizigers telt de kwaliteit van het hele openbaar vervoersysteem: reistijd, reiskosten en comfort van voertuig en haltes. Vooral de reistijd van deur tot deur weegt zwaar, aldus Meurs. “Het blijkt dat mensen het reizen in de bus helemaal niet zo erg vinden, zo lang dit voldoende comfort biedt. Ze hebben vooral een hekel aan overstappen en het naar en van de bushalte komen.” Belangrijk is verder dat men van de reistijd in de bus op aan kan; de dienstregeling moet betrouwbaar zijn. Ook de tariefstelling moet interessant zijn, met bijvoorbeeld de mogelijkheid van korting in daluren. “De opgave is dus om in het Gooi een aantrekkelijk ov-systeem neer te zetten waarin al deze componenten zitten”, aldus Meurs. “Feit is dat de mobiliteit verder zal toenemen door stijging van inkomen en toename van het autobezit. Niets doen betekent dat het aandeel van de auto in het totale vervoer verder zal groeien. Dat is nadelig voor de bereikbaarheid in het Gooi.” Vooral voor Hilversum is dat echt van belang, benadrukt Meurs. “Niet investeren in HOV betekent dat in de toekomst veel meer mensen met de auto naar Hilversum zullen gaan. Als er geen goed alternatief is voor de auto, zal de stad nog meer verstopt raken met autoverkeer.” In dit licht wijst hij erop dat alle grote regionale kernen goed met openbaar vervoer en goed met de auto ontsloten zijn: “Het is én én.”

Vervoerwaarde voorspellen

Hoe wordt die vervoerwaarde nu berekend? Om te voorspellen hoeveel mensen met het ov-systeem zullen gaan reizen is in de bestaande vervoerwaardestudie de Vf-factor gebruikt. De Vf-factor is een maat die aangeeft hoe lang de reistijd is met het openbaar vervoer afgezet tegen de reistijd met de auto. “Deze methodiek wordt algemeen gebruikt en geeft snel een antwoord”, aldus Meurs. “Een Vf-factor van 1 betekent dat het openbaar vervoer even snel is als de auto; zo'n 60% van de mensen kiest er dan voor om met het openbaar vervoer te

reizen. Wordt de Vf-factor 2, dan duurt de reis met openbaar vervoer twee keer zo lang als met de auto. Ongeveer 20% reist dan met het openbaar vervoer, vooral mensen die geen andere keuze hebben. Wordt de Vf-factor groter dan 2, dan daalt het percentage busreizigers nog verder.”



Bepaling vervoerwaarde met Vf-factor

De Vf-methode is prima als quick scan, maar om de vervoerwaarde preciezer te berekenen beveelt Meurs aan om preciezer modellen te gebruiken. “In de studie is tot nu toe uitgegaan van rijtijd, dat wil zeggen, de reistijd van halte naar halte. Je krijgt een preciezer beeld als je kijkt naar de reistijd, dus van deur tot deur inclusief het voor- en natransport en overstappen”, zegt hij. “Ook kwaliteitscomponenten als betrouwbaarheid van de dienstregeling en de kwaliteit van bussen en haltes zijn nog niet zijn mee berekend in de huidige studie.” Om de vervoerwaarde precies te kunnen berekenen is het belangrijk om een onderscheid te maken tussen de HOV-infrastructuur (busbaan, haltes, voorzieningen zoals informatie) en de HOV-lijnvoering (de snelheid en de frequentie van de bussen die over die infrastructuur rijden). Meurs merkt op dat in de bestaande studie dat onderscheid niet nadrukkelijk gemaakt. En zo zijn er wel meer punten. “Denk aan de kilometerheffing en betaald parkeren. Voor de reiziger zijn dat belangrijke overwegingen bij de keuze tussen auto en openbaar vervoer”, noemt Meurs als voorbeeld. “Een andere ontwikkeling is dat verandering in het gedrag van mensen ertoe leidt dat zij meer en over langere afstanden gaan reizen en daar vaker dan nu de auto voor zullen gebruiken. Veel onderzoek laat dat zien. Als alternatief voor de auto zal daarom hoogwaardig openbaar vervoer moeten worden aangeboden.”

Professor Meurs heeft zijn aanbevelingen op 13 en 14 januari gepresenteerd aan belangengroepen en gemeenteraadsleden. Kijk bij Publicaties voor uitgebreide verslagen van deze presentaties.