

Waarde ov sterk onderschat

De waarde van openbaar vervoer wordt stelselmatig onderschat. Het draait vaak alleen om kosten van infrastructuur en exploitatie. Waarom eigenlijk? De waarde van ov is meer dan alleen de vervoerwaarde. 5xE is een betere manier om het ov op waarde te schatten voor **e**ffectieve mobiliteit, een **e**fficiënte stad, **e**conomie, milieu (**e**nvironment) en sociale cohesie (**e**quity).

AUTEURS ROB VAN DER BIJL, MARC MAARTENS EN NIELS VAN OORT FOTO CHRIS PENNARTS



De Waterbus van Arriva en rederij Doeksen heeft de potentie om uit te groeien tot een icoon.

Op elk vakcongres hoor je tegenwoordig dat het openbaar vervoer zijn langste tijd heeft gehad. Het gaat het onderspit delven door de opkomst van e-bike (grote actieradius), Mobility as a Service (al het

vervoer in één app) en zelfrijdende auto (treintjes op de snelweg). Dat roept de vraag op wat het bestaansrecht is van ov. Welke waarde voegt een net van bussen, trams, metro's en treinen nog toe? Voor

ov-reizigers, voor een stedelijk gebied en voor heel Nederland? De waarde van ov lijkt een simpele invuloefening. De bekendste methode om nieuwe projecten te beoordelen is de maatschappelijke

kosten-batenanalyse (MKBA). Rolt daar een positief getal uit, dan levert het de samenleving per saldo meer welvaart op. Bij ov-projecten komt de MKBA – ondanks de M van maatschappelijk – met de baten

vaak niet verder dan vervoerwaarde (aantal extra reizigers) en reistijdwinst (hoeveel sneller arriveren mensen op hun bestemming). Bij grote investeringen is de uitkomst bijna altijd negatief. En dan gaat het feest niet door.

Als je verwachte kosten én opbrengsten op een rij zet, kun je projecten afwegen of vergelijken. Neem dan wel alle baten mee.

Alleen dan krijg je een verstandige keuze. Of ov doelmatig is, is nu vaak een kwestie van ideologie, lobby of geloof in tram, bus, fiets of (zelfrijdende) auto. Een goed onderbouwd besluit zou je moeten baseren op een neutrale waardering van doelmatigheid, zonder voor te sorteren op welke uitkomst of vervoervorm dan ook.

Het is niet makkelijk om alle mogelijke baten aan te wijzen. Gelukkig staat de wetenschap niet stil.

Wereldwijd krijgen we steeds meer inzicht in de brede effecten van ov. Ook Nederlandse instituten als CPB, PBL, KiM, TU Delft en VU Amsterdam roeren zich om al die effecten in kaart te brengen en in geld uit te drukken.

De vijfdelige argumentatie 5xE is voortgekomen uit meerjarig onderzoek naar hoogwaardig ov, samengevat in het boek 'Investeren in de stad: lessen uit 47 light rail projecten'. Deze 5 domeinen helpen ov-projecten te beoordelen op mogelijke baten en voorkomen dat je zaken over het hoofd ziet.

1. Effectieve mobiliteit

Bij doeltreffende mobiliteit moet je niet alleen vervoerwaarde en reistijd meerekenen, maar ook **robuustheid** van het netwerk, betrouwbaarheid van de reistijd en comfort voor de reiziger. We beginnen met robuustheid. Kan het netwerk tegen een stootje? Een voorbeeld is de discussie over het weghalen van wissels door ProRail. Wissels kosten geld en kunnen kapot. Maar ze maken een railnet ook flexibel en robuust omdat je om een stilgevalen trein heen kunt rijden. Wat is het optimale aantal wissels en wat is dat waard? Robuustheid kun je uitdrukken in euro's, blijkt uit onderzoek van Menno Yap, promovendus aan de TU Delft.

Betrouwbaarheid kan nieuw ov maken of breken. RandstadRail is snel en frequent, maar ook de betrouwbaarheid is een succesfactor: als reiziger kun je erop rekenen. Volgens berekeningen van de TU Delft trekken kortere reistijden en meer zekerheid 5 tot 15 procent extra reizigers. Naast die extra inkomsten leidt hogere betrouwbaarheid tot indirecte baten: lagere exploitatiekosten omdat je minder voertuigen nodig hebt. De MKBA voor de Uithoflijn, de tram van Utrecht Centraal naar universiteitscomplex De Uithof, was bij een traditionele berekening negatief. Maar de hogere betrouwbaarheid van de tram ten opzichte van de bus levert een waarde van 200 miljoen euro op. Daardoor is de MKBA positief, de tramlijn wordt nu gebouwd.

Tot slot **comfort**. Reizigers zitten graag, zeker bij langere afstanden. 15 minuten staan lijkt langer dan 15 minuten zitten. Als je de drukte in overvolle spitsstreinen weet te beperken, geef je reizigers het gevoel dat ze sneller zijn. Extra capaciteit kost geld, maar is ook wat waard. Verder wijst onderzoek van Tim Bunschoten uit dat een tram 5 tot 10 procent meer reizigers trekt dan een bus als de snelheid en frequentie gelijk zijn. Dat noemen we de trambonus. Voor een eerlijke vergelijking zou je die bonus standaard moeten meerekenen in railprojecten.

2. Efficiënte stad

Bij de efficiënte stad draait het om **doelmatig gebruik van stedelijke ruimte**. In vergelijking met de (al dan niet elektrische of zelfrijdende) auto kan het ov grote stromen reizigers met een beperkt ruimtebeslag naar hun school, werk, winkels en wijk brengen. Dat is efficiënt. Naast het geringe ruimtebeslag kan stedenbouwkundige kwaliteit investeringen in ov-infrastructuur rechtvaardigen. Ov **structureert** de stad. Railnetten zijn zichtbaar en geven de gebruiker houvast. Een adequaat ontwerp vormt geen barrière, maar kan de ruimte markeren, verfraaien of zoneren. Zo voegt de 'Netkous', een viaduct voor RandstadRail in Den Haag, meer **kwaliteit** aan de

Advertentie



InnoTrans 2016

20-23 SEPTEMBER · BERLIN

International Trade Fair for Transport Technology
Innovative Components · Vehicles · Systems

innotrans.com



THE FUTURE OF MOBILITY

Contact

Nederlands-Duitse Handelskamer
Nassauplein 30 · 2585 EC Den Haag
Tel. +31 (0)70-3114 158
Fax +31 (0)70-3114 198
g.corbelli@dnhk.org

Messe Berlin



De Netkous in Den Haag.

stad toe dan de zoveelste asfalt-weg. RandstadRail is weliswaar duurder dan asfalt, maar trekt meer reizigers en vergroot de leefbaarheid. Een waarde van ov is dat je de stad kunt verdichten. Dat is duur. Maar je maakt de stad ook **aantrekkelijker** en wint ruimte, waardoor je steden **compact** houdt en duurdere en onwenselijke stedelijke uitdijing tegengaat. Ov maakt stedelijk ruimtegebruik dus efficiënter. In Frankrijk weegt E2 soms zwaarder dan E1. Zie de binnenstad van Straatsburg: eerst was er veel weerstand, nu is iedereen blij met de tram in een prettige, hoogwaardige openbare ruimte. Die grotere stedelijke kwaliteit en doelmatigheid worden ook wel samengevat in de waarde van het **'vestigingsklimaat'**. Naast de meer directe economische effecten (zie E3) gaat het hier om indirecte maatschappelijke waarde dankzij hoogwaardig ov, zoals de **icoon-waarde** van bijvoorbeeld de Netkous.

3. Economie

Welvarende steden hebben altijd prima ov. Vooral raillijnen verhogen de waarde van een stad omdat ze voor decennia vastliggen. Als gevolg van dat gunstigere vestigingsklimaat voor mensen en bedrijven laten raillijnen de grond-

en **vastgoedprijzen** 2 tot 10 procent stijgen in het invloedsgebied en rond knooppunten. Ov-iconen (de rode dubbeldekker en automatische Docklands Light Railway in Londen) kun je vertalen in economische waarde. Zo heeft de Waterbus van vervoerder Arriva en rederij Doeksen tussen Rotterdam en de Drechtsteden de potentie om uit te groeien tot een icoon, zeker met de zomerse stops bij de molens van Kinderdijk. Ontbrekend ov beperkt juist economische groei en gebiedsontwikkeling van steden. Verder kan het ov eraan bijdragen dat **winkels meer omzetten**. Bewijzen zijn de Koopgoot aan weerszijden van het Rotterdamse metrostation Beurs en Het Souterain, de Haagse tramtunnel voor RandstadRail in Den Haag. Station en winkels lopen daar in elkaar over. Het (tijdelijk) verdwijnen van ov leidt tot dalende omzetten. Het aandeel van hoogwaardig ov in de omzet van winkels kan oplopen tot 10 procent. Uit Frans onderzoek blijkt dat de komst van een tramlijn leidt tot meer investeringen in **chiquere winkels**, een betere toegankelijkheid, hogere vastgoedwaarde, hogere huren, et cetera. Dat proces heeft overigens een keerzijde: kleine zaakjes verdwijnen en arme mensen kunnen vervreemd raken van hun stad.

4. Milieu (Environment)

De vraag is niet óf de duurzame stad er komt, maar wanneer. Het ov is met elektrische bussen, trams, metro's en treinen hard op weg naar **zero emissie** – eerder dan de auto, die door uitstootoverschrijdingen wordt geplaagd. In een stad is dat van levensbelang, zeker op hot spots van (ultra) fijnstof. Volgens het onderzoek Investeren in een schone toekomst van SEO vertegenwoordigen **energiebesparing** en lagere uitstoot de belangrijkste baten van een duurzame energiehuishouding. Ook de natuurlijke en sterke **combinatie ov en fiets** tikt aan bij deze E van environment (milieu). Tot slot het **ruimtebeslag**. Dat pakt voor collectief vervoer veel gunstiger uit dan voor individueel vervoer.

5. Sociale cohesie (Equity)

Equity betekent letterlijk gelijkheid. Hov-projecten in steden als Detroit, Los Angeles, Parijs en Straatsburg streven ook naar sociale samenhang tussen alle lagen van de bevolking. Ov maakt voorzieningen en werk **voor iedereen bereikbaar**. Want niet iedereen kan autorijden of fietsen. Voorbeelden in Nederland zijn tram 20, 23 en 25 over de Erasmusbrug in Rotterdam, die de armere linker met de rijkere rechter Maasoever verbindt. Ook de voorgestelde nieuwe tramlijn

van Rotterdam Zuidplein naar Rotterdam Centraal verbindt Zuid met het Centrum. In het verlengde van sociale cohesie zorgen ov en fiets voor een **gezondere bevolking**, wat besparingen op de zorg kan opleveren. De kwantificering van dit domein staat nog in de kinderschoenen, maar het lijkt erop dat het aandeel van het ov berekend kan worden.

In E1 en E2 zie je de combinatie mobiliteit en ruimte, inclusief 'harde' ov-zaken als exploitatie, infrastructuur, techniek en betrouwbaarheid. In E3, E4 en E5 herken je de drie-eenheid people, planet & profit. Samen vormt deze 5xE een raamwerk om ov-projecten de maat te nemen. Het doel is niet om je met alle ov-projecten rijk te rekenen, maar wel om een complete en eerlijke opsomming te maken van plussen en minnen. Er blijven betere en slechtere ov-projecten. 5xE is met succes gebruikt in ov- én fietsprojecten. Voorbeelden van ov-projecten zijn de Binckhorsttram, het hele HTM-railnet in Den Haag en het ov in de Randstad. De komende jaren gaan we de methode verfijnen. Alleen zo kunnen we de discussie over de toekomst van het ov voeren op basis van feiten in plaats van op geloof of gevoel. Uiteraard in samenhang met de fiets (e-bike), auto (zelfrijdend) en ict (apps). In de totale mobiliteitsmix heeft elk vervoer zo zijn eigen kracht.

Voor de verwijzingen naar onderzoeken, zie ovmagazine.nl en zoek op 5xE



Rob van der Bijl is stedenbouwkundige en eigenaar van RVDB Urban Planning en Lightrail.nl.



Marc Maartens is redacteur van OV-Magazine.



Niels van Oort is assistant professor ov aan de TU Delft en adviseur bij bureau Goudappel Coffeng.