

Bevordert MaaS auto-gebruik?

Goed ov werkt niet zonder goede aansturing. Dat was de rode draad tijdens het Thredbo-congres in Stockholm. Lessen uit de Europese bakermat van de ov-aanbestedingen.

GASTAUTEURS NIELS VAN OORT EN WIJNAND VEENEMAN FOTO MARCO DE SWART

De 15e editie van het tweejaarlijkse ov-congres bracht ov-wetenschappers, ov-autoriteiten, vervoerders en consultants samen. Centraal stonden verschillende vormen van aansturing van vervoerders door ov-autoriteiten. Aanbesteden is inmiddels wel de geaccepteerde standaard, met recente introducties in Sydney en Singapore en rijpere voorbeelden uit Zweden en Nederland.

Wat opvalt is een beweging naar het midden. Bij modellen die gericht zijn op harde concurrentie wordt gezocht naar goede manieren van samenwerking tussen vervoerder en autoriteit. Modellen gericht op een langdurige relatie bouwen steeds meer elementen als benchmarking in om het positieve effect van concurrentie mee te pakken. Interessant is het falen van een Zweedse poging om binnen een aanbestedingsmodel busvervoerders de mogelijkheid te geven lijnen binnen een concessie over te nemen en te ontwikkelen. Dat gebeurde in vijf jaar bij vier lijnen en wordt inmiddels beschouwd als een groot fiasco.

'Transport for Randstad'

De behoefte aan een geïntegreerd ov-net is onomstreden. Het Nederlandse KiM laat zien dat reizigers graag snel, frequent en betrouwbaar van deur tot deur willen reizen. Daar past een netwerk bij met grotere afstanden naar en van de haltes. De fiets is in deze keten essentieel. Uit de hele wereld wordt het model van Transport for London geprezen waarbij één organisatie al het vervoer – ov, auto én fiets – aanstuurt. Niet verwonderlijk dat recent ook de stadsvervoerders samen met NS pleitten voor een geïntegreerd ov-systeem in de Randstad.

De klassieke tegenstelling tussen 'bus-' versus 'rail'-onderzoekers lijkt voorzichtig te verdwijnen. Onderzoekers uit Sydney toonden dat, op het VK na, er wereldwijd een lichte voorkeur is voor rail ten opzichte van bus. Eerder onderzoek toont aan dat bij vergelijkbare omstandigheden rail tot ongeveer 15 procent meer reizigers trekt. Maar in Dublin en Brisbane trekt de bus door de hoge frequenties meer reizigers dan de langzamere trams.

De ov-sector zou zich dan ook minder op de techniek en meer op de kwaliteit moeten richten. TU Delft liet daarbij de potentie van de fiets zien. Bij metro, light rail en hoogwaardige busverbindingen ligt nog veel potentie om reizigers uit de auto te krijgen. De positieve impact van fiets en ov op de maatschappij zou moeten meewegen in de besluitvorming.

Zuid-Amerika liet de keerzijde van het succes van hun hoogwaardige bussen zien. Doordat de groei van het netwerk de groei van de steden niet bij kan hou-

den (Bogotá groeit vier keer harder dan het BRT-netwerk) gaan de bussystemen ten onder aan hun eigen succes.

MaaS-gebruikers

Het MaaS-concept maakt duidelijk dat mobiliteit erg gefragmenteerd is, met verschillende vervoerwijzen, kaartsystemen, tariefhuizen, reisplanning en dataformats. De belofte van volledige integratie groeit. De Finse overheid gaat wettelijke eisen stellen aan interoperabiliteit van allerlei vormen van informatie, betalings- en reserveringsystemen. Opvallend is hoeveel MaaS-functionaliteit Nederland al biedt door de nationale dekking van de OV-chipkaart en reisplanners als die van NS en Google. Ov-autoriteiten doen bovendien geslaagde pogingen om vraagafhankelijk vervoer beter te laten aansluiten bij ov.

Het verwachte effect van MaaS wordt veelal gepresenteerd als positief: niet alleen qua gemak voor de reiziger, maar ook voor het milieu en tegen congestie. Sleutel daarbij is de verwachte modal shift, waarover nog weinig bekend is. Als er een verschuiving komt van collectief naar individueel (gemotoriseerd) vervoer, is er een afname te verwachten van leefbaarheid. Ruim 30 procent van de Londense ov-gebruikers geeft aan met MaaS vaker de taxi en deelauto te nemen. Onderzoek in Amsterdam en Sydney laat zien dat vooral de huidige ov-reizigers MaaS gaan gebruiken. Dit leidt tot een toename van (deel)auto-gebruik met implicaties voor ruimte en leefbaarheid. Verschillende pilots wereldwijd zullen tonen hoe reizigers hun weg gaan vinden en of MaaS alle beloften kan waarmaken.

Meer informatie over het congres, inclusief papers, is te vinden op www.thredbo-conference-series.org.

Niels van Oort is assistant professor OV bij de TU Delft en adviseur bij Goudappel Coffeng.

Wijnand Veeneman is associate professor Governance bij de TU Delft.

