

## *Combinatie van reizigers- en goederenvervoer*

Het verkeer in en rond de grote steden loopt vast. Meer ruimte maken voor de auto is geen optie omdat daardoor de leefbaarheid in de steden afneemt. Aan de andere kant worden steden door hun slechte bereikbaarheid steeds ook steeds minder aantrekkelijk. Werkgelegenheid die prima in stedelijke centra past trekt naar de randen van de steden, waar ook steeds meer winkelcentra verschijnen. En met name de hogere inkomens vertrekken naar buiten de stad. Hierdoor blijft een binnenstad achter die steeds verder dreigt te verschromelen waardoor de geschetste ontwikkeling alleen maar versterkt wordt. Buiten de stad ontstaan steeds meer koopcentra die niet tot de openbare ruimte behoren, ook verschijnen er nieuwe woongebieden die neigen naar de 'gated communities', met veel open ruimte die nauwelijks openbaar is te noemen. Verschillende nieuwe Vinex locaties worden verkeersluw ingericht volgens de VPL methode (Novem). Steeds meer ontwikkelingen spelen zich af aan de randen van de stad terwijl openbare vervoerssystemen nog steeds georiënteerd zijn op het centrum. Alleen veel startende ondernemingen zijn aangewezen op oude panden in de binnenstad, die niet meer geschikt zijn voor hun oorspronkelijke functie.

Met name in de ochtend spits loopt het verkeer dat de steden in wil vast op gebrek aan toegankelijkheid voor zoveel auto's. Hierdoor ontstaan op de snelwegen files van auto's die op hun beurt staan te wachten om de stad in te kunnen en blokkeren daarmee de doorgaande routes. 's Avonds is dit probleem veel milder, want de stad laat de auto's ook weer mondjesmaat los en doseert daarmee de toevloed op de snelweg. Veel van het binnen komende verkeer rijdt maar een paar kilometer (58% van de autoritten gaat over minder dan 7,5 km). Misschien was een groot deel van dit verkeer zelfs te voorkomen geweest met een aantrekkelijker woonomgeving in de stad.

In de stad is de auto ook een populair vervoermiddel want het weer is 's morgens nog niet op zijn best en de tramhalte biedt weinig beschutting. Bovendien moet op de heenweg de peuter naar school gebracht worden. Hij zou het zelf kunnen lopen maar 's morgens rijden er zoveel auto's voor de school dat het daar voor zo'n hummel levensgevaarlijk is. Dan maar liever even met de auto brengen. En 's avonds de peuter weer halen en meteen even langs de supermarkt en de stomerij. Dat kan allemaal niet met het huidige openbaar vervoer. Je kunt aan de fiets denken maar die staat ergens achter in de schuur terwijl de auto startklaar voor de deur staat. Met name in de oude stadswijken waar huizen geen fietsenbergplaats hebben, kun je alleen nog maar een auto voor de deur zetten. Winkels moeten ook nog bevoorrad worden. Dat hebben de bevoorradingsdiensten voor hun bedrijf best goed voor elkaar, maar het resultaat is wel dat er gemiddeld in de stad voor iedere winkel 7 keer per dag een dikke vrachtwagen het verkeer staat te blokkeren. Verreweg de meeste vrachtwagen kilometers in Nederland worden ook in de stad verreden.

Ruim een eeuw geleden was Nederland voornamelijk een agrarisch land waarin een boer slechts zelden van zijn eigen erf kwam. Door de komst van de auto is onze actieradius veel groter en is de auto een integraal onderdeel van deze leefomgeving geworden. Doordat het productaanbod van het OV en onvoldoend is aangepast aan het hogere niveau dat de auto biedt, is de trein of metro geen alternatief. In tegendeel, bewoners in Rotterdam vrezen een nieuw metrostation in hun wijk niet alleen door de overlast van het bouwen maar vooral de hangplek, de drugsoverlast en het bijbehorende geweld en vandalisme.

### *Problemen*

- Om Nederland leefbaar te houden is gekozen voor woongebieden met een hoge concentratie. Om deze gebieden aantrekkelijk te houden resp. maken moet de automobiliteit in en naar die gebieden flink teruggedrongen worden.

- Het concept van de aantrekkelijke autoluwe stad vraagt om een complex van veranderingen. Het ontbreekt aan beelden hoe zo'n autoluwe stad kan functioneren, wat er voor nodig is en ook aan ideeën hoe een autogeoriënteerde omgeving getransformeerd kan worden in een autoluwe omgeving.
- Bij het huidige beleid vormt het openbaar vervoer geen bijdrage aan de autoluwe stad. Het openbaar vervoer wordt niet aangestuurd op maatschappelijke relevantie maar op financiële resultaten. In Vinex locaties komt er pas openbaar vervoer als er voldoende bewoners zijn voor de vereiste financiële dekking. Te laat, dan is er al een auto-georiënteerde omgeving ontstaan. De laatste trein, voor de reizigers de verzekering dat zij thuis komen, wordt door de exploitant als verliespost opgeheven.
- Er is veel vernieuwing nodig om van de huidige inrichting van de omgeving naar de gewenste te komen. Vernieuwingen komen niet van monopolistische openbare vervoerbedrijven, daarvoor zijn nieuwe orde versturende, vaak kleine startende, bedrijven nodig. De overheid onttrekt deze starters de ruimte om zich te ontplooiën. Regelgeving maakt het in veel gevallen onmogelijk om het vervoer van mensen en goederen te combineren. Nieuwe dedicated infrastructuur voor collectief vervoer zoals busbanen, metro- en tramlijnen zijn exclusief toegankelijk voor de monopolisten. De frequentie van de diensten die zij er op uitvoeren is zo laag dat in feite gesproken moet worden van het onttrekken van schaarse ruimte aan het maatschappelijk verkeer.
- Het is voor startende vervoerbedrijven volstrekt onmogelijk om op interessante plaatsen nieuwe diensten aan te bieden zoals ketenvervoer en bundelen van wat samen vervoerd kan worden. Denk aan op het station inleveren van kinderen die naar school moeten, en verzamelen van alles wat de huiswaarts kerende reiziger in de stad moet oppikken. Stations zijn eerder de machtssymbolen van de monopolies van openbaar vervoer, dan de entree naar de autoluwe leefgemeenschap; nieuwe toetreders worden er geweerd.
- De overheid mist kennis en daadkracht om tegenover de eisen van monopolisten ten aanzien van medegebruik van infrastructuur door andere ondernemingen eigen regels te vervaardigen. Hierdoor moest Lovers Rail mislukken, werd pas na jaren touwtrekken en een extreem kostbare tunnel overeenstemming bereikt over randstadrail en is het nog steeds niet mogelijk om op een elegante manier de infrastructuur voor spoor, metro en tram te integreren. Voor het toelaten van nieuwe taxibedrijven in Amsterdam is de toestemming van de monopolist TCA nodig.

### *Oplossingsrichting*

Er leven in Nederland voldoende ideeën voor diensten die ons minder afhankelijk maken van een overmaat aan autobewegingen. Er is geen gebrek aan ideeën of ondernemingszin, maar aan mogelijkheden om daadwerkelijk nieuwe diensten aan te bieden. Het ontbreekt aan:

- toegang tot essentiële infrastructuur voor kleinschalige vernieuwende bedrijven die de gevestigde orde kunnen openbreken. Te denken valt aan:
  - toelating op dedicated infrastructuur (busbanen)
  - bedrijfsverzamelgebouwen voor startende ondernemingen op interessante knooppunten.
  - ondersteuning bij de ontwikkeling van ICT systemen om vraag en aanbod bij elkaar te brengen en systemen voor het monitoren van mensen en goederen in het ketentransport.
- beelden van het functioneren van de autoluwe stad, wat er voor nodig is en hoe een autogeoriënteerde omgeving getransformeerd kan worden in een autoluwe omgeving
- helder zicht op de maatschappelijke waarde van autoluwe gebieden en daarmee op de vraag wie nu de betalende klant(en) is of zijn voor de collectieve vervoerssystemen. (reiziger, projectontwikkelaar, bewoner of gebruiker van de omgeving)
- het recht op een autoluwe omgeving. Op veel campings is het rijden met de auto alleen bij aankomst en vertrek toegestaan. Voor het overige zijn er karretjes beschikbaar voor het vervoeren van boodschappen en dergelijke naar en van de parkeerplaats. Vervolgens zijn er veel mensen die juist voor zo'n camping kiezen. Verplicht autoluw zal een stimulans zijn voor het ontwikkelen van diensten en middelen als elegante karretjes.

### *Combinatie van reizigers en goederen*

Het trefwoord voor het functioneren van de autoluwe stad is *bundeling*. Door het bundelen van vervoerbewegingen wordt de openbare ruimte zo min mogelijk belast en kan het openbare leven blijven functioneren, ook in een welvarende samenleving met een hoge mobiliteit van mensen en goederen.

Binnen dit kader speelt ook de combinatie van reizigers- en goederenvervoer een rol. De goederenmarkten die in aanmerking komen voor combinatie met personenvervoer zijn in de eerste plaats de markten van hogewaardedichtheid en lage massa: post- en pakketvervoer inclusief expresgoederen, en op het platteland tevens stukgoederen. Deze markten groeien nog aanzienlijk, en daardoor is er ruimte voor startende ondernemingen om niches te vinden van waaruit zij kunnen doorgroeien.

De sleutel tot een succesvol project ligt in het logistieke concept. Bij een kansrijk combinatieproject hebben reizigers en goederen ongeveer hetzelfde gewicht, zodat de reizigers- en goederenprocessen elkaar versterken en niet dooddrukken. Een andere strategie is het starten met een bestaande dienst (reizigers of goederen) en daaraan een nieuwe dienst koppelen met zó weinig extra kosten dat de nieuwe dienst bijna gratis kan meeliften op het bestaande systeem.

Met dit in het achterhoofd kunnen we een aantal *zoekrichtingen* aangeven voor ondernemers die een nieuw product in de markt willen zetten.

- We kunnen in de stad denken aan deeltaxisystemen met als zwaartepunt druk bezochte gebieden zoals stadscentra en ziekenhuizen
- Op het platteland kunnen we denken aan lokale post- en pakketdiensten in combinatie met regulier openbaar of vraagafhankelijk vervoer.
- Voor deze beide zoekrichtingen is een stimuleringsprogramma van de overheid een goede zaak, bijvoorbeeld in het bestaande Novem programma Ketenvervoer.
- We kunnen denken aan *verzamelcentra* van waaruit ondernemers gecombineerde concepten kunnen ontwikkelen; in zo'n verzamelcentrum kunnen bijvoorbeeld kleuters, boodschappen, gespecialiseerd drukwerk en onderdelen voor installateurs worden verzameld om door derden weer te worden opgehaald of weggebracht. De vernieuwing ligt hier niet in de transport- maar in de verzamel functie.
- Verzamelcentra vormen de schakel in beide richtingen tussen gebundeld vervoer en distributie. Ze kunnen worden ingericht
  - op ontvangst en distributie van goederen en personen van en naar nationale en internationale bestemmingen (schakel stedelijk/nationaal)
  - of op een zuiver stedelijke of regionale distributiefunctie
  - of beide.
- Vanuit zulke verzamelcentra zouden ritten gepland kunnen worden. Als de verzamel/distributiefunctie van de grond komt, zijn veel meer verplaatsingen van tevoren bekend. Daarmee kan gepland worden.
- Verzamelcentra zijn ook plaatsen waar individuele automobilisten zich kunnen aanmelden voor het meenemen van een pakket en/of een carpooler. Op deze manier kan de grote onbenutte ruimte in de personenauto te nutte worden gemaakt. Dit zou op een of andere manier aantrekkelijk moeten worden gemaakt voor automobilisten.

Dedicated infra dient zo veel mogelijk benut te worden. Het gunnen van een busbaan aan Connexion of rails aan het GVB of NS is in principe net zo'n vreemd idee als het gunnen van de A12 aan Van Gend & Loos; zeker als de infra ook nog eens onvoldoende wordt benut. Door medegebruik van vrije banen door andere vervoerders (m.n. goederenvervoerders) kan de infra beter worden benut. Om congestie op de vrije banen te voorkomen zouden er *paden* op ter beschikking moeten worden gesteld, die geveild kunnen worden.

### *Tot slot*

Hoewel onze zoektocht naar gecombineerd vervoer van reizigers en goederen geen concrete resultaten heeft opgeleverd, zijn toch meer gedetailleerd dan voorheen zoekrichtingen

overgebleven. Deze zijn een aanwijzing voor ondernemers die met nieuwe logistieke concepten de markt willen veroveren. De noodzaak tot combinatie van ritten, hetzij van reizigers, hetzij van goederen, hetzij gecombineerd, is onverminderd groot. De mogelijkheden daartoe worden soms belemmerd door bestaand beleid, met name door het in stand houden van monopolies in het openbaar vervoer. Door het geven van meer kansen aan nieuwe initiatieven wordt de inventiviteit van de ondernemer beter gebruikt bij de aanval op de steeds toenemende congestie.

Uit: Combinatie van reizigers- en goederenvervoer, hoofdstuk 9. Drs. D.A. van der Hoeven en Ir. R.S. de Haas. Studie verricht in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Maastricht, december 2001