



Het openbaar vervoer heeft nieuwe argumenten nodig om zijn bestaan te rechtvaardigen, vindt Carlo van de Weijer. “De auto is al goedkoper en comfortabeler en straks ook schoner en veiliger.”

‘Voor het spoor zie ik geen levensvatbaar scenario’

AUTEUR ANDRÉ DE VOS FOTO'S NILS SCHOONHOVEN

Carlo van de Weijer maakt meer kilometers met de trein dan met de auto. Maar als hij dan in zijn Tesla zit, wil hij wel graag demonstreren wat een moderne elektrische auto allemaal vermag. In vier seconden naar 100 kilometer per uur. “Dit blijft natuurlijk onvervangbaar. Weer even een jongetje zijn en spelen.”

Als ‘vijand van het openbaar vervoer’ werd Van de Weijer laatst geïntroduceerd op een spoorcongres. Grappig bedoeld, maar onterecht, vindt hij. Van de Weijer heeft niets tegen het openbaar vervoer en ziet best kansen. Maar wie naar de cijfers kijkt zoals hij, kan niet anders dan concluderen dat het openbaar vervoer het aflegt tegen de auto, op alle fronten en in toenemende mate. “De ontwikkelingen in de auto-industrie gaan zo snel, dat de auto steeds meer in het vaarwater van het openbaar vervoer terechtkomt. En ik zie dat het ov daar geen goed antwoord op heeft.” Van de Weijer werd in 2011 door de TU Eindhoven binnengehaald om het vakgebied ‘smart mobility’ in te richten. Daar werkt hij nu drie dagen per week aan onderzoek naar vernieuwende vormen van mobiliteit. Hij is tevens één dag in de week werkzaam bij TomTom. “Ik kom uit de auto-industrie. Daar ben ik al 25 jaar werkzaam. Dat maakt me misschien verdacht in de ogen van ov-mensen. Maar in Eindhoven kijken we naar alle vormen van vernieuwende mobiliteit, in de breedste zin. Dan gaat het om de ontwikkeling van steden en ict, autonoom rijdende auto’s en fietsen. En het openbaar vervoer.”

Zeven miljard

“Mijn ogen zijn geopend door het rapport ‘Externe kosten van verkeer’ van CE Delft uit 2014. Daarin zijn alle kosten per mobiliteit op een rijtje gezet. Milieukosten, exploitatiesubsidie, infrastructuur. Een reizigerskilometer in de trein kost de overheid 21 cent, bij de bus is dat zelfs 77 cent. Auto, fiets en zelfs vliegtuig zijn veel goedkoper. Voor de overheid én doorgaans ook voor de gebruiker. En ze zijn veel meer vraaggestuurd. Als je de infrastructuur meerekent, is de maatschappij ruim zeven miljard per jaar kwijt aan het openbaar vervoer. Die optelsom heb ik overigens zelf moeten maken, want in het rapport gebeurt dat niet. Te gevoelig, vermoed ik.”

Gratis

“En dan lees ik dat RET het helemaal zonder subsidie wil gaan doen. Dat klopte natuurlijk niet met mijn cijfers. Nu begrijp ik dat RET de infrastructuur niet meerekent. Tja, dan wordt het een andere rekensom. Overigens wel knap als de RET het zonder exploitatiesubsidie kan, maar de infrastructuur is natuurlijk niet gratis.”

Asfalteren

“In een column heb ik – wat gechargeerd – voorgesteld dat het vanuit kostenaspect slimmer is om alle spoorlijnen te asfalteren en er touringcars over te laten rijden. Goedkoper voor de overheid en de consument en de dienstregeling wordt betrouwbaarder. Een beetje provoceren. Het gekke is dat ik tot nu toe eigenlijk geen goede argumenten heb gehoord om het níet te doen. Ik ben verbaasd dat de ov-sector zo weinig weerwerk biedt. Dat de bus nu zo duur is, is trouwens geen ongerijmdheid in mijn bewering. De bus is een heel efficiënt vervoermiddel, maar in het openbaar vervoer zo duur omdat we vinden dat-ie elk dorpje moet aandoen. Dus rijden er veel lege bussen rond. Maar laat bussen op drukke verbindingen met een paar seconden tussenruimte achter elkaar rijden – en dat kan met nieuwe technologie – dan wordt het een heel ander verhaal. Ik ben nu bezig met studenten, Connexion en VDL om dat verder uit te zoeken.”

Specificaties

“Railgebonden vervoer is ongelooflijk duur, inflexibel en kwetsbaar. Een vertraging in Wolvega werkt door in Dordrecht. Een wissel vervangen betekent een weekend geen treinverkeer. Een trein bouwen is extreem duur, want elk land heeft zijn eigen specificaties en wetten voor spoormaterieel. Daardoor kost een treinstel miljoenen. Een auto of touringcar wordt met standaardonderdelen in elkaar gezet en ook nog eens op veel grotere schaal.”

Levensvatbaar

“Het fijnste aan de trein is dat je erin kunt werken. Maar dat kan zo meteen ook met de autonome, zelfsturende auto. Blijft het sociale aspect over, en dat is niet altijd een onverdeelde genoeg. Nee, voor het spoorvervoer zie ik geen levensvatbaar scenario.”

VW-schandaal

“Met de auto kom je overal, op het moment dat je zelf kiest. Fijnmaziger kan niet. De auto is goedkoper en comfortabeler dan het openbaar vervoer en dat gat wordt alleen maar groter. Straks lease je privé een auto voor 100 euro per maand. De auto wordt snel milieuvriendelijker. Het VW-schandaal zal de geschiedenis ingaan als een rimpeling op weg naar nul uitstoot. Zelfs op gebied van veiligheid loopt de auto in op het openbaar vervoer. Maar het openbaar vervoer is wel extreem veilig. Een van de redenen waarom het zo duur is.”

Uber

“Een groot probleem van het huidige openbaar vervoer is dat het grotendeels aanbodgestuurd is. Vaste routes op vaste tijden. Daar zitten steeds minder mensen op te wachten. De auto is vraaggestuurd; het grote voordeel van de auto, maar bijvoorbeeld ook van de fiets. Nieuwe it-ontwikkelingen maken de auto nog aantrekkelijker. Honderd procent zelfstandig rijdende auto’s zijn de komende decennia niet haalbaar, maar als je 80 procent van je rijtijd autonoom kunt rijden, kun je die tijd efficiënt benutten. Combineer dat met Uber-achtige oplossingen, waardoor je ook zonder eigen auto altijd snel mobiliteit kunt krijgen van A naar B en de noodzaak van een fijnmazig ov-systeem vervalt. Alles is dan ingericht op de vraag.”

‘De auto komt steeds meer in het vaarwater van het ov terecht en ik zie dat het ov daar geen goed antwoord op heeft’

FlixBus

“Als je uitgaat van de vraag kan er ineens veel meer. Ik zat laatst in de FlixBus van Wenen naar Bratislava. Voor negen euro met werkend wifi de grens over. En dan maken ze nog winst ook. Dus de kosten zitten niet in de modaliteit bus, maar in



Werktuigbouwkundige

Carlo van de Weijer (1966) is afgestudeerd aan TU Eindhoven als werktuigbouwkundig ingenieur en gepromoveerd aan de Technische Universiteit in Graz. Hij werkte als divisiehoofd bij TNO automotive, voordat hij in 2001 overstapte naar Siemens VDO om leiding te geven aan de onderzoekseenheid voor navigatiesystemen. In 2007 ging hij met deze onderzoekseenheid over naar TomTom, waar hij sindsdien werkzaam is. Van de Weijer is verbonden aan de TU Eindhoven als directeur van het strategisch onderzoeksgebied Smart Mobility. Hij is tevens bestuurslid bij Connekt/ITS Nederland en AutomotiveNL, en commissaris bij enkele bedrijven in de hightech sector.

Van de Weijer is getrouwd en heeft drie kinderen. Hij is muzikfanaat en mag graag houthakken.

de wijze waarop die wordt ingezet. Ik zie dat ov-bedrijven innovatief met die vraagsturing aan de slag zijn. Neem bijvoorbeeld de deeltaxi Abel van Transdev. Grote bussen heb je voor het fijnmazige systeem niet nodig. En een dienstregeling evenmin. Is het dan nog openbaar vervoer?”

Onzinnig

“Helmond heeft recent een nieuw busstation gebouwd. Gemiddeld zitten er drieënhalve reiziger in de Helmondse bus. Een onzinnige investering. Een stad als Helmond heeft helemaal geen openbaar vervoer nodig. Daar kun je prima overal met de fiets en de auto komen. En dat geldt voor vrijwel alle steden tot pakweg 150.000 inwoners. Het is bij wijze van spreken goedkoper om mensen die geen auto kunnen betalen er een te geven, dan zo'n heel bussysteem te subsidiëren. Wel een klein autootje, natuurlijk. En wie zelf niet kan of wil rijden, kan gebruik maken van de overbodige capaciteit van al die rondrijdende auto's. Met andere mensen meerijden, je laten ophalen, al dan niet tegen betaling. Een kwestie van slimme apps, die ook overal ontstaan.”

‘Je kan met de trein 15.000 mensen per uur vervoeren. Met bussen die kort achter elkaar rijden haal je 50.000’

Dertig verdiepingen

“In theorie kun je alle mobiliteit verzorgen met de auto. Maar al die auto's moeten ergens staan. Dan moet je Amsterdam Centraal vervangen door een parkeergarage van dertig verdiepingen. Is misschien goedkoper, maar dat willen we niet met z'n allen. Al dat blik in de binnenstad, zie ik ook niet zitten.”

Snappcar

“Openbaar vervoer moet er niet op rekenen dat de auto minder populair wordt. Dat wordt met geen enkele statistiek onderbouwd. Het autobezit bij jongeren stijgt juist weer. En zo gauw er kinderen komen, komt die auto er ook. Maar die auto wordt wel anders gebruikt. Jongeren zijn eerder geneigd hun auto te delen. Zeker de vervanging van de tweede auto biedt veel mogelijkheden, via deelauto's. Ik heb mijn Tesla sinds kort ook op Snappcar staan. Leuk toch?”

Deeltaxi

“In de VS heb je Uberpool. Dan deel je de taxi. Nog goedkoper. Dat gaat hier ook komen. Dat de deeltaxi's het hier niet goed doen, is geen reden waarom Uberpool geen succes kan worden. Het verschil is dat Uberpool een 'born digital' is. Toen Amazon online boeken ging verkopen, gingen gewone boekwinkels ook een website voor verkoop opzetten. Met veel minder succes. Voor hun was online een kostenpost, voor Amazon is het het businessmodel. Dat geldt ook voor Uber.”

Corridor

“Openbaar vervoer blijft nodig, nuttig en efficiënt op de grote corridors. In grote steden heb je dan de metro en de tram, tussen steden heb je nu de trein, maar op veel verbindingen zijn bussen goedkoper en hebben ze een grotere capaciteit. Je kan met de trein in theorie 15.000 mensen per uur per corridor vervoeren. Met de auto 5000 mensen. Met bussen die kort achter elkaar rijden haal je 50.000. Maar ja, die sporen liggen er nu eenmaal.”

Levendig

“Het openbaar vervoer heeft een sterke invloed op de ruimtelijke inrichting. In de VS en in minder mate in Frankrijk zijn de winkels naar het buitengebied verdwenen. Een ongewenste ontwikkeling. Je wilt levendige binnensteden. Dus dat is een pleidooi om de centra van de grote steden te ontsluiten met het ov. Maar dan heb je het dus alleen over de echt grote steden. In de andere

steden kun je overal prima komen met de auto. Kun je hem zelfs voor de deur parkeren.”

Volgtijd

“Het is niet helemaal eerlijk om het huidige ov-systeem te vergelijken met de auto van de toekomst, zelfs al is dat de nabije toekomst. Je kunt een aantal toepassingen bij de auto – zelfstandig rijden, korter achter elkaar rijden, modulair bouwen, meer vraaggestuurd – ook prima op het ov toepassen. Maar het gebeurt amper. Dat is misschien het verschil tussen de vrije markt en overheidsregulering. Het openbaar vervoer heeft met zoveel wetten en wensen te maken. Aan de andere kant zou het openbaar vervoer ook eens meer moeten shoppen in de autosector. Bij de treinen wordt gepraat over het terugdringen van de volgtijd van 3 minuten naar 1 minuut. Bij de auto werken we aan het verkorten van die tijd van 0,7 naar 0,3 seconde.”

Traditioneel

“Mijn verhaal? Ik zie zeker een rol voor openbaar vervoer in de toekomst. Er gebeuren ook best nieuwe dingen. Maar de traditionele argumenten voor het openbaar vervoer verliezen hun geldigheid en de sector komt amper met nieuwe argumenten, terwijl die wel nodig zijn om zulke grote investeringen te rechtvaardigen.”