

Klimaatakkoord en OV

Ambities genoeg in het Klimaatakkoord: het verkeer moet een hoop minder CO₂ gaan uitstoten. Toch komt het OV er vrij bekaaid vanaf; 'beter benutten' is het motto, terwijl voor een toekomstbestendig vervoersysteem.

Door Jan Brouwers

Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050: het lijkt een reclameslogan, maar zo begint het onderdeel 'mobiliteit' van het Klimaatakkoord. 'Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd', aldus het wenkend perspectief dat hier wordt geschetst.

Auto's niet meer fossiel

Het Klimaatakkoord werd in juli 2019 gepresenteerd. Het bevat honderden afspraken die zijn gemaakt na uitvoering overleg met meer dan honderd belanghebbenden en de vier partijen die deel uitmaken van de huidige regering. Die afspraken moeten ertoe leiden dat de uitstoot van broeikasgassen in Nederland in 2030 met minimaal 49 procent verminderd is. Invoering van rekeningrijden, een heffing op de uitstoot van CO₂, huizen die 'van het gas af' gaan, auto's die niet langer op fossiele brandstoffen rijden: dat waren voorstellen die het

meest in het oog sprongen. Maar welke rol speelt het openbaar vervoer hierin? Als het gaat om mobiliteit valt de meeste winst uiteraard te halen door de uitstoot van broeikasgassen door auto's te beperken. Het openbaar vervoer is al op weg naar 'zero-emissie'. Vanaf 2025 worden er alleen nog maar bussen aangeschaft die geen broeikasgassen uitstoten. Dat moet ertoe leiden dat in 2030 alle bussen 'emissievrij' zijn. Treinen rijden al op groene stroom.

Combi met alternatieven

In het hoofdstuk 'mobiliteit' van het akkoord gaat dan ook de meeste aandacht uit naar maatregelen om het autoverkeer schoner te maken, maar ook vermindering van het auto-gebruik komt aan de orde. 'Naast een gedragsverandering in onze personenmobiliteit die moet leiden tot minder kilometers, meer deelauto's, meer fietsen en OV, is het nodig dat er zo snel mogelijk een transitie plaatsvindt naar 0 % fossiele brandstoffen in het vervoer', aldus het akkoord. Niet alleen door de CO₂-uitstoot te verminderen, maar ook door gecombineerde vervoerssystemen. Met andere woorden: door auto-gebruik te combineren met alternatieven.

Rover: niet erg onder de indruk

Het openbaar vervoer krijgt gelukkig de nodige aandacht in het Klimaatakkoord. Maar dat er niet wordt gesproken over investeringen in busbanen of spoor is volgens Rover een gemiste kans. Het openbaar vervoer loopt tegen zijn grenzen op. Om voor een duurzame toekomst garant te staan moeten er investeringen komen in spoorverdubbelingen, uitbreiding van stations, aanleg van extra busbanen en lightrail. Een impuls is nodig om de overstap van de auto naar het OV te bevorderen. Hiervoor is een integraal mobiliteitsnetwerk nodig met het openbaar vervoer als gezond en kloppend hart.



FOTO: MARTIN OUDKAMPEN

Steeds vaker verschijnen emissieloze bussen op straat, zoals hier in Haarlem

Het hoofdstuk 'mobiliteit' mag dan beginnen met een paradijselijke visie op 2050, het doel om de uitstoot van broeikasgassen in ruim tien jaar met minstens de helft terug te dringen, geeft het stuk een behoorlijke urgentie. In zo'n geval ligt het voor de hand om vervoerswijzen te stimuleren die nu al duurzaam zijn. Je moet immers maar afwachten hoe allerlei experimentele alternatieven uitpakken. Dan komen natuurlijk de fiets en het openbaar vervoer in beeld. Maar vooral de trein loopt tegen beperkingen aan.

Spoorplafond in zicht

Bij de presentatie van de halfjaarcijfers van NS in augustus van dit jaar merkte president-directeur Rogier van Bostel al op dat het plafond wat spoorcapaciteit in 2027 bereikt zal zijn. 'Het is fijn dat meer reizigers voor de trein als duurzaam vervoermiddel kiezen, ook met oog op het klimaatakkoord', zei hij. 'Nu het spoorplafond vervroegd in zicht komt, hebben we dringend meer capaciteit nodig om meer treinen te kunnen rijden'. Overigens was de groei in het eerste halfjaar van 2019 al zo hoog dat de maximale spoorcapaciteit al in 2025 bereikt zou kunnen zijn.

Ook in het Klimaatakkoord wordt dit probleem aangekaart. 'Partijen merken op dat stimulering van nu al duurzaam vervoer ertoe kan leiden dat knelpunten op de infrastructuur ontstaan. Er is afgesproken dat gekeken zal worden of en hoe bestaande infrastructuur nog beter kan worden benut om de verwachte groei in fiets- en OV-gebruik op te vangen.'

Afvlakken hyperspits

Met name vraagt het akkoord aandacht voor de 'hyperspits', het uur tussen 7:30 en 8:30 in de ochtend wanneer we met zijn allen onderweg zijn naar school of werk. Rijksoverheid en NS moeten die spits afvlakken door afspraken op het gebied van 'vraagbeïnvloeding, capaciteitsbenutting en (concessie)afspraken t.a.v. optimalisatie van de dienstregeling'. Daarbij gaat de aandacht op de eerste plaats uit naar vraagbeïnvloeding: 'NS en de rijksoverheid komen in 2019 tot een gezamenlijk voorstel om vormen van vraagsturing, waaronder prijsprikkels, op

specifieke trajecten in te zetten.'

Sinds 17 september woert NS inderdaad een proef uit met een extra korting voor reizigers die de hyperspits mijden. Reizigers die een Altijd Voordeelabonnement hebben, kunnen tussen 6:30 en 7:30 uur en tussen 8:30 en 9:00 met 40 procent korting reizen. De test duurt drie maanden. Spreiding van de aanvangstijd van lessen in het onderwijs maakt ook deel uit van het akkoord: 'Omdat NS en de rijksoverheid de hyperspits zien als een maatschappelijk probleem willen NS en de rijksoverheid tot maatschappelijk gedragen voorstellen komen.' Rijksoverheid, NS en eventueel andere vervoerders en concessie-verlenende overheden gaan met onderwijsinstellingen in gesprek over het spreiden van onderwijstijden. Dit zou ertoe moeten leiden dat in 2023 het aantal studenten in de hyperspits met 20 procent zal zijn afgenomen. Studenten maken ongeveer een derde deel uit van de reizigers tussen 7:30 en 8:30 uur, dus dat zou de hyperspits al behoorlijk afvlakken. Als laatste worden betere benutting van de bestaande treincapaciteit en mogelijk pilots met autonoom treinverkeer genoemd. Ook mobility as a service (MaaS), waarin het OV een schakel is, maakt deel uit van de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het Klimaatakkoord, maar hier gaat het voorlopig nog om zeven pilots die op dit moment worden uitgevoerd.

Meer nodig dan 'beter benutten'

Het Klimaatakkoord lijkt dus op de korte termijn vooral in te zetten op betere benutting van de bestaande capaciteit als het gaat om het openbaar vervoer. Maar een 'toekomstbestendig mobiliteitsstelsel', waarin het openbaar vervoer een belangrijke rol speelt, vergt meer. Daarom mag het niet bij intensiever gebruik van de bestaande infrastructuur blijven. Er is meer nodig.

Het akkoord stelt dan ook dat 'de bestuurlijke kaders en uitgangspunten uit het regeerakkoord ontoereikend zijn om het mobiliteitsstelsel toekomstbestendig te maken'. Het bestaande Infrastructuurfonds, waarmee het rijk rijkswegen, spoor- en waterprojecten betaalt, moet worden omgevormd tot een Mobiliteitsfonds. Zo zou het mogelijk moeten worden om gelden flexibeler in te zetten. Het huidige fonds is gericht op de aanleg van infrastructuur; het Mobiliteitsfonds maakt ook investeringen in betere benutting van de huidige wegen, spoor- en waterwegen mogelijk. De regering is al van plan om hiertoe een voorstel te doen aan het parlement. Maar een nieuw fonds is niet voldoende: er moet ook geld komen voor investeringen. 'De huidige budgettaire ruimte is op dit moment niet toereikend', zo stelt het akkoord onomwonden. <

Meer informatie: www.klimaatakkoord.nl