

LUXE SHUTTLES

WORDEN STRUCTUREEL

ONDERDEEL VAN HET

WOON-WERKVERKEER

Als het openbaar vervoer een groter deel van het forensenverkeer naar zich toe wil trekken, dan zal het sneller, comfortabeler en accurater moeten worden. Ook de Nederlandse streekvervoerders zijn zich daarvan bewust. Vandaar dat de afgelopen paar jaar op diverse plaatsen in het land projecten zijn gestart met speciale spitsbussen die een hogere kwaliteit bieden dan het reguliere openbaar vervoer.

Van deze bussen, die sterk variëren in naam en aanbod, is de grijze Shuttle het sterkste ingeburgerd geraakt. AGORA sprak met ir. Klinkenberg van de Noord- en Zuidhollandse Vervoersmaatschappij (NZH) over de ontwikkeling en de mogelijkheden van de Shuttle. Klinkenberg, thans projectleider Strategische Ontwikkeling, was tot voor kort namens de NZH betrokken bij de Shuttleprojecten rond Amsterdam Zuidoost en Schiphol.

PRIMEUR

Het nieuwe kantoorgebied in Amsterdam Zuidoost had de primeur: in april 1988 ging daar het eerste Shuttleproject van start. Het ging om een proefproject van dertien lijnen naar woongebieden als Purmerend en Almere waarvoor 26 luxe grijsgepoten bussen beschikbaar waren.

In 1987 startten de voorbereidingen voor de proef. Hiervoor is een samenwerkingsverband opgericht tussen de streekvervoerders Centraal Nederland (CN), NZH en Westnederland. Later voegden de VAD en het Gemeentelijk Vervoerbedrijf in Amsterdam zich hierbij. Het experiment maakte deel uit van het 1000-bussenplan van het Verenigd Streekvervoer Nederland (VSN), dat in datzelfde jaar gelanceerd werd. Om dat plan te realiseren waren zo'n 1000 nieuwe bussen nodig.

De hoofddoelstelling van het plan was automobilisten zover te krijgen de auto te laten staan en in het woon-werkverkeer voor het

openbaar vervoer te kiezen. Om dat te bereiken is een hogere frequentie en een fijnmaziger lijnennet alleen onvoldoende. De bus moet ook comfortabeler en vooral sneller worden. Het streekvervoer gaat er van uit dat het openbaar vervoer niet interessant is voor automobilisten zolang de reistijd van het openbaar vervoer anderhalf keer zo lang is.

SNELHEID

Het Shuttleproject in Amsterdam Zuidoost heeft deze uitgangspositie overgenomen. De bus kreeg daarom op een groot deel van de trajecten een eigen baan. Op de snelweg tussen Almere en Zuidoost mag de Shuttle over de vluchtstrook langs de file rijden, zij het met een maximum snelheid van vijftig kilometer per uur. Het effect is daardoor eerder psychologisch van aard dan dat het de reistijd wezenlijk verkort. Vluchtstrookgebruik is dan ook een tijdelijke maatregel

tot de Shuttle een geheel eigen baan heeft. Behalve aan de snelheid is bij het proefproject in Amsterdam Zuidoost veel aandacht besteed aan het comfort van de reiziger. Volgens Klinkenberg is bij de Shuttle niet zozeer sprake van collectief openbaar vervoer, als wel van gecombineerd individueel vervoer. Extra comfort wordt onder meer bereikt door meer beenruimte, verstelbare stoelen, een radio en een leeslampje. Daarnaast wordt een zitplaats gegarandeerd. Om deze garantie waar te kunnen maken is een systeem van reserveringen en abonnementen noodzakelijk.

De Shuttle is alleen voor abonneementhouders toegankelijk. Het systeem brengt met zich mee dat het abonnement per dag slechts voor één heen- en terugrit geldig is. Inmiddels zijn de gebruiksmogelijkheden verruimd door de abonneementhouders een pas aan te bieden waarmee ze gratis toegang hebben tot de normale lijndienst op het betreffende traject. De chauffeurs op de Shuttlebussen hebben een aanvullende cur-



De Shuttlebus, bekend van krant en koffie. Foto: Jan Klinkenberg

sus klantgerichtheid doorlopen. In beginsel heeft elke bus zijn eigen chauffeur. Doordat ook de passagiers iedere ochtend en avond in dezelfde bus stappen leren passagiers en chauffeur elkaar na verloop van tijd kennen en ontstaat er een onderlinge band. In sommige gevallen uit zich dit in slingers in de bus als er iemand jarig is. Uit een evaluatie-onderzoek dat in de tweede helft van 1990 is gehouden bleek dat ruim 70% van de Shuttlepassagiers voorheen van de auto gebruik maakte. Dit resultaat bewijst dat de Shuttle niet alleen aantrekkelijk is voor mensen die toch al met het openbaar vervoer reizen. De belangrijkste doelstelling van het Shuttleproject is dus gerealiseerd, reden om de proef te continueren en aan uitbreiding van routes en vertrektijden te werken.

SCHIPHOL

Het succes van het Shuttleproject in Amsterdam Zuidoost (zie figuur) had al snel een vergelijkbaar initiatief rond Schiphol tot gevolg. Sinds mei 1990 rijden ook daar Shuttles in het woon-werkverkeer.

Het belangrijkste verschil tussen de Shuttleprojecten in Amsterdam Zuidoost en Schiphol is dat in Amsterdam Zuidoost een nieuw werkgebied ontsloten moest worden, terwijl rond Schiphol sprake was van een bestaand openbaar-vervoersnet dat verbetering behoeft. Dat betekende dat de Shuttle met twee doelgroepen te maken kreeg: niet alleen de automobilist, die pas bereid is in het openbaar vervoer te stappen wanneer het zich in snelheid en comfort kan meten met de eigen auto, maar ook de forensen die al per openbaar vervoer reisden. De reguliere spitsdiensten zijn in de Schiphol-Shuttles opgegaan. Gekozen werd voor een soberder formule omdat de overheid het niet passend vond mensen te laten betalen voor luxe waar niet naar werd gevraagd. De kaartverkoop wordt op Schiphol niet via een centraal bureau geregeld en de krant en de koffie ontbreken. Ook zijn reserveringen niet meer noodzakelijk. Een zitplaatsgarantie van 100% kan daardoor niet meer worden gegeven. Men streeft naar een zitplaatsgarantie van 95%. Door al deze concessies is bereikt dat de normale strippenkaart in de Schiphol-Shuttles geldig is en de bussen ook openstaan voor bijvoorbeeld OV-jaar-kaarthouders.

De Shuttle wordt algemeen als een succes beschouwd. Desondanks bleek uit het evaluatie-onderzoek van het project in

Amsterdam Zuidoost dat het aantal reizigers enigszins is achtergebleven bij de verwachting. De belangrijkste oorzaak hiervan is de starre dienstregeling en de plaatsreservering die slechts voor één rit geldig is. Het streven is momenteel dan ook gericht op een flexibeler reserveringssysteem en spitsverbreding (een vroeger begin en een later einde van de spits).

Tevens is het exploitatietekort van de Shuttlebus hoger dan verwacht. Hoewel de tekorten niet noemenswaardig hoger zijn dan die van het normale openbaar vervoer heeft het het vooraf vastgestelde maximum overtroffen. De verliezen komen niet volledig ten laste van de Shuttle-organisatie zelf, zoals ook de opbrengsten niet automatisch naar de eigen organisatie toevloeien. Tegenover de opbrengsten van het overig openbaar vervoer worden ze via de ver-

standaard-Shuttle die het VSN wil invoeren. Aan de tegenstrijdige verlangens van de twee doelgroepen waar ook Schiphol mee te maken heeft, de automobilisten enerzijds en de minder veeleisende gebruikers van het bestaande openbaar vervoer anderzijds, komt het VSN tegemoet door een onderscheid te maken tussen twee kwaliteitsniveau's, vergelijkbaar met het verschil tussen de bestaande Shuttles in Amsterdam Zuidoost en Schiphol.

WERKTIJDEN

Volgens Klinkenberg kan de dienstverlening van de Shuttle op langere termijn nog verder worden uitgebreid. Spitsverbredingen vinden nu al plaats en er wordt momenteel gedacht over avondlijnen.

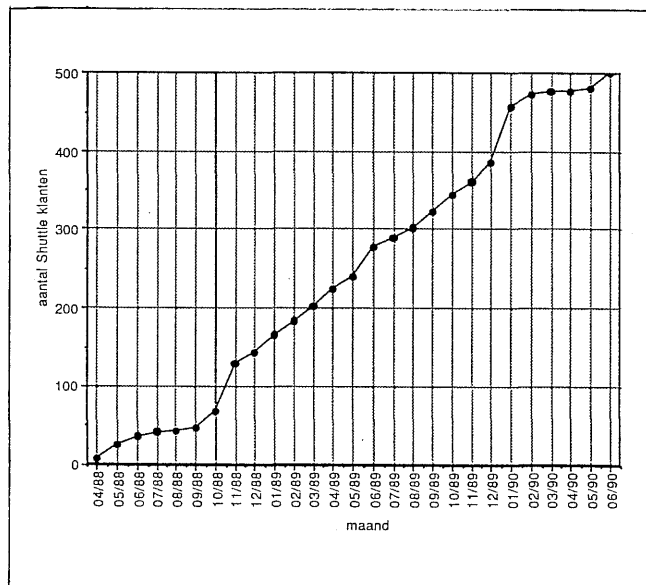
Op deze manier wordt ingespeeld op de trend naar flexibeler werktijden, een potentiële bedreiging voor de Shuttle in zijn huidige vorm. Ook wordt de capaciteit zo beter benut dan nu. Voor de realisatie van de uitbreiding zal een financiële bijdrage van het bedrijfsleven onmisbaar zijn. Klinkenberg verwacht daar geen grote problemen mee, omdat het bedrijfsleven ook zelf voordeel heeft bij goede Shuttleverbindingen. Reiskostenvergoedingen kunnen omlaag en er is minder parkeerruimte nodig.

Ook elders in Nederland is volgens Klinkenberg voldoende markt voor Shuttlebusprojecten. Met name kantoren op C-locaties (werkgelegheidsconcentraties die de laatste jaren in hoog tempo ontwikkeld zijn aan

snelwegen zonder hoogwaardige openbaar-vervoerverbindingen) bieden voldoende mogelijkheden voor nieuwe Shuttlelijnen.

Klinkenberg ziet de Shuttle als maatwerk voor één specifiek marktsegment: het woon-werkverkeer. Het voert volgens hem te ver om de Shuttle het openbaar vervoer van de toekomst te noemen. Het vrijetijdsvverkeer, waarin extra service-elementen en snelheid van minder groot belang zijn, heeft meer baat bij een verbetering van het reguliere streekvervoer. Wel kunnen elementen van de Shuttle hierin toegepast worden: ook de normale streekvervoerdiensten zullen op korte termijn streven naar een grotere vervoerssnelheid en een 95%-zitplaatsgarantie.

LINDA GROOT EN PETER PAUL WITSEN
Redactie AGORA



Ontwikkeling van het aantal Shuttle-klanten van de Shuttle-service in Amsterdam Zuidoost. Bron: Shuttleservice Amsterdam.

deelsleutel van de WROOV (de Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkoop) verdeeld over alle openbaar-vervoersbedrijven en de PTT, die een deel krijgt als vergoeding voor de kaartverkoop. De WROOV stelt haar verdeelsleutel elke vijf jaar bij.

STANDAARD

Op korte termijn zal de Shuttlebus de experimentele fase ontgroeien en een structureel deel worden van het Nederlandse openbaar vervoer. Aan de huidige verwarring van spitsbussen die met allerlei namen en kwaliteiten rondrijden (buiten de Shuttles rond Schiphol en Zuidoost heeft bijvoorbeeld Groningen een eigen Shuttleproject en kent Rotterdam een variant met de zogeheten Direktbus) komt een einde met de