

# 33 miljoen uur in de file

Verafschuwd, maar het meest beluisterd is de radiatorbriek verkeersmeldingen. Elk jaar als de zomer overgaat in herfst en als op de meeste filetrajecten de snelheidsmeters tot rust komen, begint deze rubriek aan zendtijd en luisterdichtheid te winnen. Vooral dit najaar lijken de files buiten proporties, niet alleen qua aantal, maar ook qua lengte. Een file van drie kilometer (kortere worden al niet meer vermeld) wordt bij 'toplokaties' als de Brienenoordbrug, de Coen- of de Velsertunnel al als een fikse meevaller beschouwd.

Files worden door weggebruikers die er dagelijks mee worden geconfronteerd als een onvermijdelijke zaak beschouwd, hoe ergeriswekkend ze ook zijn. De ervaring leert dat uitbreiding van wegcapaciteit snel leidt tot een toename van het aantal gebruikers. Zij die aanvankelijk de file trachten te ontwijken door het kiezen van alternatieve routes, het vroeger of later vertrekken of door het overgaan op een ander middel van vervoer, zijn snel weer van de partij als nieuwe wegcapaciteit wordt gecreëerd. Bestaat er nog enige hoop om van de bekende knelpunten in het snelwegnet verlost te worden? Om deze vraag te kunnen beantwoorden zou ten minste inzicht dienen te bestaan in de omvang, de oorzaken, de consequenties en de mogelijke bestrijdingsmiddelen van het fileverschijnsel. Het bureau McKinsey heeft onlangs in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een poging gewaagd op dergelijke vragen een antwoord te geven 1). De resultaten van deze studie zijn belangwekkend.

## Omvang

Centraal punt in de benadering is de poging tot kwantificering van het verschijnsel. Op basis van de filemeldingen van de Algemene Verkeersdienst en een aantal veronderstellingen 2) aangaande de omvang van niet gemiddelde files, de op- en afbouw van files, het gemiddeld aantal inzittenden per voertuig enz., werd een tijdsverlies van ruim 33 miljoen uren per jaar becijferd. Schattingen van Rijkswaterstaat zelf kwamen zelfs uit op ca. 40 miljoen uren.

Dit is overigens aanzienlijk meer dan de radio ons dagelijks voorschotelt. De verloren tijd als gevolg van deze files betreft volgens McKinsey slechts zo'n 15 à 20% van de geraamde werkelijke reistijdvertraging. Uitgaande van de 33 miljoen uren betekent dit dat elke auto in ons land gemiddeld zo'n 7 uur per jaar in een file staat. Op het eerste gezicht niet zo zorgwekkend, ware het

niet dat de opstoppingen zich voor 80% blijken te manifesteren tijdens de ochtend- en avondspits. Bovendien bevinden vrijwel alle structurele knelpunten zich nabij de grote steden in de Randstad. Er is dus sprake van een sterke concentratie naar tijd en plaats.

## Oorzaken

De files zijn een gevolg van de groeiende onevenwichtigheid tussen vraag en aanbod van snelwegcapaciteit.

De vraag is naar tijd en ruimte geconcentreerd en veelal eenzijdig gericht. De suburbanisatie nam in de eerste helft van de jaren zeventig buitengewone vormen aan. Zo steeg bij voorbeeld het aantal forenzen dat in Rotterdam werkt en elders woont van 66.000 in 1971 tot 143.000 in 1985. Een stijgingspercentage van 217%! Voor de overige grote centra gelden vergelijkbare ontwikkelingen. Bovendien is het ruimtelijke-ordeningsbeleid sinds het einde van de jaren zestig steeds gericht geweest op 'uitstraling' ten opzichte van de Randstad en op behoud van het 'groene hart'. Dit beleid had als consequentie een sterke eenzijdigheid in de verkeersstromen, waarbij de problematiek van de oeververbindingen als eersteklas verkeersbottlenecks wellicht is onderschat. Zo is het op Rotterdam gerichte woonwerkverkeer voor 60% afkomstig uit gemeenten ten zuiden van de rivier de Maas. De Rotterdamse werkgelegenheid is evenwel grotendeels op de rechter Maasoever gesitueerd 3). In Amsterdam bestaat een vrijwel identieke situatie, maar dan in omgekeerde richting en is het Noordzeekanaal de boosdoener. De vraag neemt bovendien sneller toe dan algemeen werd verwacht. Deze toename is toe te schrijven aan de economische opleving, die aanleiding geeft tot grotere autoverkoop en een hoger kilometrage per auto.

De ontwikkeling van het aanbod heeft geen gelijke tred gehouden met de toegenomen autoverkeersintensitei-

# ESB

## Rubrieken

teit. McKinsey wijt driekwart van de spitsproblematiek aan onvoldoende wegcapaciteit. De overige file-oorzaken zoals wegwerkzaamheden, aanrijdingen, brugopeningen, weersomstandigheden enz. zorgen gezamenlijk voor de rest.

Het investeringsniveau in snelwegcapaciteit is na 1975 fors gedaald. De toename van de uitgaven voor onderhoud heeft deze daling niet kunnen compenseren, zoals blijkt uit tabel 1. Bij voortzetting van het huidige investeringsniveau (ca f. 400 mln. per jaar) zullen de wachttijden eerder nog toe- dan afnemen.

Het oplossen van de congestie uitsluitend via aanpassing van de wegcapaciteit zou volgens McKinsey tot het jaar 2000 een jaarlijkse extra investering van ca f. 230 mln. vergen. De in het recente regeerakkoord toegezegde f. 100 mln. extra voor de komende vier jaar is ontoereikend, hoe bijzonder deze verhoging ook lijkt in het licht van het bezuinigingsbeleid. Het onderstreept wel het belang dat de regering lijkt te hechten aan het verkleinen van de negatieve effecten van dit verschijnsel. Wat zijn deze effecten van reistijdverlenging?

## Economische gevolgen

Indien wordt afgezien van effecten als ergenis, te laat komen, niet meer redelijk te schatten reisduur, invloed

1) McKinsey & Company, *Afrekenen met files*, Amsterdam, 1986.

2) Veronderstellingen op basis van een landelijke representatieve steekproef uit 1982 en het zogenaamde Landelijk Model Personenvervoer, ontwikkeld door de Hague Consulting Group.

3) L.H. Klaassen en J. van der Meer, *De veranderende functie van het openbaar vervoer in een veranderende agglomeratie*, bijdrage congres „Rotterdam bouwt een metro”, S&E publicatie nr. 16, Zoetermeer, 1986.

Tabel 1. Gemiddelde jaarlijkse uitgaven aanleg en onderhoud van rijkswegen in mln. gld. van 1970

|                   | 1965-1975 | 1975-1980 | 1980-1985 |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|
| Wegaanleg         | 530       | 325       | 210       |
| Wegonderhoud      | 140       | 180       | 200       |
| Totaal rijkswegen | 670       | 505       | 410       |

Bron: Rijkswaterstaat

Tabel 2. Tijd- en brandstofkosten voor categorieën weggebruikers, in mln. gld.

| Categorie                      | Tijdkosten | Brandstofkosten | Totale kosten |
|--------------------------------|------------|-----------------|---------------|
| Zakelijk personenverkeer       | 408        | 15              | 423           |
| Goederenvervoer                | 61         | 7               | 68            |
| Totaal professioneel verkeer   | 469        | 22              | 491           |
| Woon-werkverkeer               | 107        | 9               | 116           |
| Overig verkeer                 | 71         | 4               | 75            |
| Totaal niet-productief verkeer | 178        | 13              | 191           |
| Totaal                         | 647        | 35              | 682           |

Bron: McKinsey & Company, *Afrekenen met files*, combinatie van de schema's 1-15 en 1-16.

op het natuurlijke milieu, invloed op het woon- en leefmilieu langs sluiproutes, barrièrewerking voor de directe omgeving van het filetraject, vergrote kans op kop-staart-botsingen enz., dan resulteert uiteindelijk het zuivere verlies aan tijd en brandstof. De verloren tijd kan vertaald worden in wachttijdskosten. Het gewicht van deze kosten zal per categorie weggebruikers variëren. Zo weegt het tijdsverlies voor het zakelijk personenverkeer en het goederenvervoer in economisch opzicht zwaarder dan het tijdsverlies voor de forens, die van zijn huis naar zijn werk (en omgekeerd) rijdt. In de verkeerskunde en de transporteconomie vormt de financiële waardering van reis- en wachttijden veelvuldig onderwerp van studie. Gewoonlijk wordt hierbij uitgegaan van enquêtes onder reizigers. Voor het vervoer uit professie wordt normaliter uitgegaan van een waarderingsgrondslag van 100% van het bruto uurloon van de inzittende(n). Voor het 'niet-productieve' verkeer varieert de waardering van 0% tot zo'n 40 à 50% van 'een gemiddeld' uurloon.

McKinsey berekende (onder meer uitgaande van een 100% waardering voor het productieve en een 25% waardering voor het woon-werk verkeer) een macro-economische strop van f. 682 mln. in 1985 (zie tabel 2). In deze kostenberekening wordt overigens geen rekening gehouden met bijvoorbeeld het later of te laat afleveren van goederen. Zeker in een tijd waar in de logistieke organisatie met behulp van de informatietechnologie en de tendens tot specialisatie in de combinatie van vervoers- en distributieactiviteiten steeds meer gestroomlijnd wordt, hetgeen onder meer uitmond in het aanhouden van kleinere voorraden, neemt de noodzaak van snelheid en betrouwbaarheid in de bezorging toe. Ernstige reistijdverlengingen vormen een handicap in deze kostenbesparende ontwikkeling. Bovendien is het niet ondenkbaar dat de verminderende kwaliteit en betrouwbaarheid doorwerken op de economische positie van ons land. Hierbij kan in de eerste plaats worden gerefereerd aan het grote belang van de internationale distributiefunctie voor de nationale economie.

Een reeks van ernstige knelpunten in het snelwegsysteem kan averechts

werken op het handhaven en uitbouwen van deze functie. Natuurlijk is de kwaliteit van het snelwegnet slechts een element in een breed scala van factoren die de attractiviteit van grote productie- en distributiecentra bepalen. Het deelbelang van de wegeninfrastructuur is niet eenduidig vast te stellen. In brede kring heerst echter de opvatting dat aanzienlijke verbetering van deze infrastructuur vooral een economische noodzaak is. Zie hiertoe bij voorbeeld de gedachtenontwikkeling aangaande het huidige en toekomstige ruimtelijke beleid, onder meer neergelegd in de *Struktuurschets stedelijke gebieden* van 1984. Hierin wordt in het kader van het benutten van het randstedelijk economisch ontwikkelingspotentieel de nadruk gelegd op 'het opheffen van ruimtelijke knelpunten bij grote concentraties van werkgelegenheid', met name bij Schiphol, de haven van Rotterdam en de vier grote steden. Ook de aanzet tot de volgende jaar uit te brengen *Vierde nota over de ruimtelijke ordening* (ter vervanging van de Derde nota, daterend uit 1978) onderstreept op ondubbelzinnige wijze de relatie tussen economisch functioneren en ruimtelijke verandering 4). In de drie ruimtelijke toekomstconcepties is de aandacht voor de omvang en kwaliteit van de vervoersassen opvallend te noemen. Er lijkt dus consensus te bestaan omtrent het tegengaan van congestie. Welke wegen staan hiertoe open?

## Maatregelen

Uit het voorgaande is naar voren gekomen dat aan een aanzienlijke uitbreiding van het aanbod van wegcapaciteit niet valt te ontkomen wil men de congestie bestrijden. Investerings in de wegeninfrastructuur lijken uit economisch oogpunt rendabel. McKinsey komt tot dit oordeel, gebaseerd op een afweging tussen de noodzakelijke investeringen en de gecalculerde verliezen door reistijdverlenging.

Bij dit oordeel moet worden aangetekend, dat er geen sprake is van een kosten-batenanalyse in maatschappelijke zin doch uitsluitend een vergelijkende calculatie van de kosten van

aanleg en de positieve baten met betrekking tot tijdswinst en minder energieverbruik. Er zijn vanzelfsprekend meer effecten (zowel positieve als negatieve) in het geding. Het oplossen van congestie uitsluitend via uitbreiding van de capaciteit stuit op allerlei problemen: de beschikbaarheid van financiële bronnen, planologische- en milieukundige beperkingen, het risico van het ontstaan van nieuwe vraag, extra milieuaantasting enz. Dit impliceert dat behalve de aanbodzijde ook maatregelen en instrumenten moeten worden overwogen die de vraag naar infrastructuur beïnvloeden en die tevens een doelmatiger afstemming tussen vraag en aanbod, zowel naar plaats, tijd als transportwijze bevorderen.

Autobeschikbaarheid, voorkeur voor de auto, verplaatsingsnoodzaak, ontbreken van geschikte alternatieven enz. zijn factoren die de vraag bepalen. De verplaatsingsnoodzaak is in de eerste plaats een gevolg van de ruimtelijke structuur. Op de invloed van de ruimtelijke structuur wordt zo direct teruggekomen.

Maatregelen ter vermindering van het autogebruik ten gunste van het openbaar vervoer zijn bij voorbeeld het invoeren van ernstige parkeerbelemmeringen en 'roadpricing' in stedelijke (werkgelegenheids)centra, accijnsverhoging, het afschaffen van de aftrekbaarheid van reiskosten van woning naar werk, en verhoging van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Het probleem is echter dat een geringe overgang van de auto naar het openbaar vervoer in stedelijke gebieden snel leidt tot de behoefte aan uitbreiding van de capaciteit van dit vervoer. Aanvankelijk alleen extra materieel en personeel, maar spoedig ook extra spoor. De extra vraag dient zich nu eenmaal in de spits aan, wanneer het openbaar vervoer al op volle toeren draait. Deze toegevoegde capaciteit blijft in de daluren onbenut, terwijl bij voorbeeld personeelskosten doortellen. Onaanvaardbaar hoge aanslagen op overheidsbudgetten zijn het gevolg, tenzij de ritopbrengsten sterk zouden toenemen via tariefaanpassingen. De voorgenomen kortingen op de subsidies voor het openbaar vervoer wijzen niet in de richting van versterking ervan. Bovendien is het effect van tot op heden getroffen maatregelen in de richting van het bevorderen van de overstap van auto naar trein, tram, auto of bus niet al te groot geweest 5).

## Ruimtelijke structuur

Uit het voorgaande kan worden op-

4) Rijksplanologische Dienst, *Ruimtelijke perspectieven*, Den Haag, 1986.

5) Zie bij voorbeeld J. Vogelaar, *Vraaganalyse personenvervoer in agglomeraties*, in: L.H. Klaassen, W.T.M. Molle en J.H.P. Paelinck, *Dynamiek van de stedelijke ontwikkeling in Nederland*, NEI, Rotterdam, 1981.

gemaakt dat vooral de ruimtelijke structuur en de veranderingen daarin bepalend zijn voor de huidige verkeersproblematiek. De relatieve concentratie van werkgelegenheid en de suburbanisatie van het wonen zijn hiervoor primair verantwoordelijk. Biedt de toekomstige organisatie van de ruimtelijke structuur mogelijkheden om de congestie te bestrijden? Een antwoord op deze vraag vereist kennis omtrent de te verwachten ruimtelijke dynamiek, het te verwachten lokatiegedrag van de ruimtelijke actoren (huishoudingen, ondernemingen enz.) en de effectiviteit van het sturingsbeleid van de overheid. Concentratie van woon- en werkactiviteiten zal in het algemeen tot minder lange werktijden leiden dan voortgaande suburbanisatie. Echter, in hoeverre een streven naar concentratie (bij voorbeeld in de vorm van de 'compacte stad') een zinvolle en realistische optie is valt te betwijfelen.

## Woonlokaties

Internationale vergelijkende studies (6) in West-Europa en de Verenigde Staten, toegespit op grootstedelijke agglomeraties, hebben geleerd dat veranderingen in de ruimtelijke structuur nauw verweven zijn met zowel bevolkingsgroei als economische groei. Voortgaande economische groei heeft in landen waar reeds een hoog niveau van economische ontwikkeling is bereikt gewoonlijk geleid tot voortgaande suburbanisatie. Economische stagnatie veroorzaakt vermindering van de ruimtelijke dynamiek. Migratiebeslissingen worden onder druk van onzekere toekomstperspectieven (nog) niet ten uitvoer gebracht (7). Dit leidt tot een geringere neergang van de centrale kern en tegelijk een afnemende groei van de ringgebieden van de agglomeraties, kortom tot relatieve concentratie.

De invloed van het ruimtelijke beleid, in de vorm van toewijzing van woningcontingenten in vooral uitstralingsgebieden is aanzienlijk, doch zeker niet doorslaggevend gebleken. Zo is bij voorbeeld het aandeel van de drie rondom Rotterdam gesitueerde groeikernen bij het accommoderen van de stroom Rotterdam-verlaters in het verleden niet uitzonderlijk groot geweest. Het 'gebundelde deconcentratie'-beleid uit de jaren zestig en zeventig, gericht tegen ongebreidelde suburbanisatie, gaf blijkbaar toch voldoende ruimte tot suburbanisatie naar andere gemeenten dan de aangewezen groeikernen. Eerst in de jaren tachtig, toen de stroom stadsvlieders sterk terugliep, steeg het aandeel fors van 12% tot 27%, hoewel toen inmiddels het 'compacte stad'-idee vorm kreeg en het groeikernenbeleid min of meer werd verlaten.

Gewijzigde economische omstandigheden, gevoegd bij de lange implementatietijd van het ruimtelijke orde-

ningsbeleid zijn de vermoedelijke redenen van dergelijke ogenschijnlijke tegenstrijdigheden. De woonlokaties zijn dus verspreid over de ruimte. Hoewel zo'n sterke suburbanisatie als in de eerste helft van de jaren zeventig niet meer wordt verwacht, mede gezien de teruglopende bevolkingsgroei, hangt voortgaande suburbanisatie sterk af van de ontwikkeling van de economische groei.

## Werklokaties

De sturende invloed van de overheid op het vestigingsgedrag van bedrijven is gering. De lokatiekeuze wordt primair ingegeven door marktoverwegingen. De bereikbaarheid (inclusief parkeerterreinen) is hierbij een niet onbelangrijke factor. Het lijkt er op dat de ruimtelijke structuur zich ten aanzien van bepaalde categorieën bedrijven mede aanpast aan de verminderde bereikbaarheid: er is al jaren sprake van een stroom bedrijfsverplaatsingen van de grote steden naar randgemeenten. Desondanks is de werkgelegenheid toch nog in overwegende mate in de binnensteden gevestigd. Zijn er mogelijkheden om de allokatie- en herlokatiebeslissingen van ondernemers toch zodanig te sturen dat een zekere congestiebeperking via een doelmatiger gebruik van de wegeninfrastructuur kan worden bereikt? In welke richting zou deze sturing moeten gaan?

In het begin van de jaren zeventig werd reeds gepleit voor het ontwikkelen van secundaire werkgelegenheidsblokken (8). Secundair ten opzichte van het 'central business district' en gesitueerd aan de randen van de grote steden, waar een zo goed mogelijke bereikbaarheid is gewaarborgd; waar snelwegaansluitingen, trein- en/of metroverbindingen en uitgebreide parkeermogelijkheden bij elkaar komen. Hier zouden hoogwaardige kantoorcomplexen kunnen worden gevestigd, bij voorkeur gecombineerd met winkel-, hotel-, congres- en andere voorzieningen. In de stadscentra zou (naast het ruimte geven aan de reeds bestaande kantorensector) steeds meer de verzorgingsfunctie voor de gehele agglomeratie moeten worden benadrukt. In deze verzorgingsfunctie passen diensten en goederen van een hoogwaardig karakter, waaronder de winkelfunctie, de culturele functie, de vermaaks- en recreatieve functie, de sociale functie enz.

Dit zijn in het algemeen activiteiten van hoog niveau, met veel bezoekers per werkende, een relatief gering ruimtebeslag en een hoge bezoekfrequentie. In de uitoefening van deze functie passen eigenlijk geen grootschalige (kantoor)activiteiten waarbij niet direct sprake is van 'hoogwaardige' dienstverlening en waar grote hoeveelheden werkers maar relatief weinig bezoekers mee zijn gemoeid. De werkenden veroorzaken eenzijdige verkeersstro-

men, zonder bij te dragen aan de levendigheid van de binnenstad, behalve tijdens de lunchpauzes. Een dergelijk spreidingsbeleid heeft alleen kans van slagen indien in het randgebied van de agglomeraties zeer attractieve nevencentra kunnen worden ontwikkeld, die voldoende representatief zijn ten opzichte van de 'oude centra'. Kennis van de markt van kantoor- en bedrijfslokaties en een meer marktgerichte benadering zijn in dit kader onvermijdelijk.

Het eerste probleem dat zich overigens aandient is dat er zelfs geen sprake van een poging tot sturing kan zijn zolang er een fikse onderlinge concurrentie bestaat tussen de zelfstandige opererende onderdelen binnen één en hetzelfde functionele systeem: de agglomeratie. Zolang elke gemeente op zijn manier probeert het eigen kantoorpark of bedrijfssterrein te vullen wordt de effectiviteit van de ruimtelijke ordening niet bevorderd. De voortgaande decentralisatie van bevoegdheden naar gemeenten maakt dit beleid op lokaal niveau begrijpelijk, maar op het niveau van de agglomeratie doet het buitengewoon ondoelmatig aan. Nevencentra komen in sommige grote steden weliswaar tot stand, maar verkrijgen zelden de vereiste status om als aanvaardbaar alternatief te dienen voor binnenstedelijke lokaties. Beleggers blijven daarom bij voorbeeld in eerste instantie geïnteresseerd in centrumlokaties (9).

Op grond van het bovenstaande kan van het ruimtelijke beleid tot congestiebeperking, zelfs indien het tot stand komen van secundaire werkgelegenheidsblokken zou slagen, voorlopig niet al te veel worden verwacht. Een grotere doelmatigheid is weliswaar mogelijk, maar de congestie op het snelwegnet wordt er niet door opgeheven. Bovendien is de implementatietijd uiterst lang.

## Conclusies

Van de files raken we niet meer af! Volgens recente uitlatingen van de minister van Verkeer en Waterstaat (10) is het een illusie te menen dat er 1 miljard gulden op tafel komt voor investeringen in de snelweginfrastructuur nabij de grote stedelijke centra. Dit ondanks

6) L. van den Berg, R. Drewett, L.H. Klaassen, A. Rossi en C.H.T. Vijverberg, *Urban Europe, a study of growth and decline*, 1982, en P. Hall en D. Hay, *Growth centres in the European urban system*, 1980.

7) L. van den Berg, L.H. Klaassen en J. van der Meer, *Stedelijk reveil of adempauze in de neergang?*, *ESB*, 11 mei 1983.

8) L.H. Klaassen, *Verkeer en ruimte*, Preadvies NMNH, Haarlem, 1973.

9) C.A. van Lammeren, *Commercial real estate investment criteria*, bijdrage van het congres „The City: the engine behind economic recovery”, Rotterdam, 1986.

10) Bij de opening van een nieuw snelwegtraject in oktober 1986.

de nadelige economische effecten die een minder betrouwbaar wegennet en een afnemende bereikbaarheid over de weg van de grote nationale productie- en distributiecentra in internationaal opzicht voor Nederland kunnen betekenen.

De bijdrage van de ruimtelijke ontwikkeling aan de bestrijding van het fileprobleem lijkt beperkt. Concentratie van activiteiten in de grote steden en eventueel de groeikernen zal de reistijd, anders dan voortgaande suburbanisatie in de vorm van 'uitstraling', kunnen verminderen. De ontwikkelingsrichting lijkt echter vooral afhankelijk van de omvang van de economische groei: hoe krachtiger de groei, des te meer kans op voortgaande suburbanisatie, toenemende autoverkeersintensiteit en reistijdvertragingen. In hoeverre dit proces zich zelf zal kunnen corrigeren is niet te voorspellen.

Bedrijfslokaties laten zich ruimtelijk nauwelijks sturen. Hoewel veel bedrijven de grote steden hebben ingeruild voor lokaties in randgemeenten lijken de grootstedelijke centra nog steeds de voorkeur te genieten als het gaat

om investeringen in bij voorbeeld grootschalige kantoorcomplexen, met uitzondering wellicht van Amsterdam, waar een grootschalige kantoorontwikkeling in Zuid-oost nabij Diemen gaande is die kan wedijveren met het centrum. Pogingen tot sturing van het lokatiegedrag vereisen kennis van de markt en hebben alleen kans op succes bij een marktgerichte benadering. De doelmatigheid van het ruimtelijk beleid zou verbeteren indien gemeenten binnen een en dezelfde agglomeratie zich niet langer concurrerend doch coöperatief zouden opstellen. Dit zit er (voorlopig) niet in getuige bij voorbeeld een berichtje in NRC Handelsblad van 4 oktober jl. Volgens dit bericht maant de Haagse wethouder van ruimtelijke ordening tot haast bij het realiseren van een nieuw groot kantorencomplex boven de Utrechtse Baan 11). Deze haast is nodig omdat in Zoetermeer voorbereidingen worden getroffen voor een grootschalig kantorenpark (het campusproject) boven dezelfde snelweg.

Echter niet alleen de afstemming tussen gemeenten laat veel te wensen

over, ook de afstemming tussen de diverse vervoerssoorten, bij voorbeeld tussen trein en stedelijk openbaar vervoer is verre van optimaal, laat staan die tussen autoverkeer en openbaar vervoer. Hoe gunstig de afstemming zich in de toekomst ook zou ontwikkelen, en hoe effectief de maatregelen ter beïnvloeding van de vraagzijde ook zouden kunnen zijn, het tekort aan snelwegcapaciteit zal in eerste instantie blijven leiden tot wachttijdverliezen. Daarom blijft een aanbodgericht beleid, dat wil zeggen het aanpakken van de belangrijkste knelpunten, met name de oeververbindingen, een economische noodzaak.

**Jan van der Meer**

De auteur is verbonden aan de vakgroep Regionaal- en Sociaal-economisch Onderzoek van de Erasmus Universiteit Rotterdam.

11) Het tot in het Haagse centrum doorlopende verlengde van de snelweg A12 (Den Haag-Utrecht).

*(Vervolg van blz. 1221)*

In de inleiding is reeds vermeld dat de werkloosheid van leerkrachten in het voortgezet onderwijs desastreuze vormen dreigt aan te nemen en dat een aantal maatregelen denkbaar is om deze te verminderen. Aan de diverse mogelijkheden kunnen wij thans nog enkele overwegingen toevoegen. Hoewel de werkloosheid sterk toeneemt dient deze geplaatst te worden tegen de te verwachten ontwikkeling van de werkloosheid bij andere hoger opgeleiden. Weliswaar bieden bestaande studies 6) vrij veel aanwijzingen dat de werkloosheid zich bij leraren slechter ontwikkelt dan bij andere hoog opgeleiden, maar definitieve conclusies zijn daaruit niet te trekken. Het is wenselijk voor hoog opgeleiden zo betrouwbaar mogelijke, modelmatig onderbouwde en voldoende naar studierichting gedifferentieerde, arbeidsmarktprognoses op te stellen.

Ten tweede moet worden gewezen op het karakter van de hier gepresenteerde berekeningen: tendensen die ontstaan als ontwikkelingen uit het verleden zich voortzetten. Er zijn evenwel reeds aanwijzingen dat het aanbod reageert op de sterk verslechterde arbeidsmarktsituatie (de recente daling van de instroom in de NLO bij voorbeeld). Anderzijds kan niet worden aangenomen dat de deelarbeidsmarkt van het voortgezet onderwijs een zelfregulerend mechanisme is waarbij de arbeidsmarktdiscrepanties automatisch en tijdig verdwijnen.

Hoewel de hier gepresenteerde uitkomsten sterk wijzen op een groeiende en hoge werkloosheid, moet worden aangetekend dat er enkele categorieën zijn waarbij de werkloosheid in het recente verleden zeer laag was: economie, klassieke talen, wiskunde, natuurkunde, agrarische, nautische en technische richtingen. Dit duidt op het bestaan – en voortbestaan – van tekorten. Het ligt voor de hand dergelijke richtingen te ontzien (of juist te stimuleren) bij het treffen van instroomvermindering maatregelen.

De thans voorliggende gegevens wijzen erop dat een samenstel van maatregelen de beste effecten kan sorteren op de reductie van de instroom groter moeten maken, of

(strenger) moeten selecteren.

maatregelen ter vergroting van de vraag, ter vermindering van de arbeidstijd en ter vermindering van het aanbod. Uiteraard zullen kostenoverwegingen daarbij, naast sociale en onderwijskundige, een rol spelen. Het is niet waarschijnlijk dat vraagvergroting en arbeidstijdverkorting alleen voldoende kunnen zijn om het te verwachten verlies van 26.000 arbeidsplaatsen tot het jaar 2000 op te vangen. Immers, een sterke verkleining van de klassegrootte lijkt onwaarschijnlijk, evenals een arbeidstijdverkorting die ten minste 26% zou dienen te bedragen.

Het (tijdelijke) WPO-programma leverde waarschijnlijk een vraagvergroting van enkele procenten op en door de recent genomen maatregelen tot verkorting van de arbeidsduur zouden structureel in 1987 tot ca. 2.600 arbeidsplaatsen voor herbezetting in aanmerking komen, hetgeen neerkomt op 2,5% van de werkgelegenheid.

Vermindering van het aanbod in die categorieën waar dat het meest nodig lijkt, ligt het meest voor de hand. Studie- en beroepskeuzevoorlichting, zowel aan degenen die na het middelbaar onderwijs een keuze moeten doen als aan degenen die studeren voor een akte en die – gezien het ruimere doel van de opleiding die zij volg(d)en – nog voor een ander beroep kunnen kiezen, is de eerst aangewezen weg. Daarnaast kunnen herscholingsprogramma's wellicht voor bepaalde categorieën (denk aan de langdurig werkloze leerkrachten) oplossingen bieden. De mogelijkheden tot instroomverminderingen van lerarenopleidingen zijn beperkt. Benadrukt zij bovendien dat deze maatregelen bij opleidingen met een lange studieduur (zoals NLO en MO) pas op termijn effect zullen sorteren.

**Guido den Broeder  
Jan de Voogd**

6) Zie b.v. NEI, *Een verkenning van de arbeidsmarkt naar beroep en opleiding tot 1990*, Rotterdam, januari 1986.