

Het wegvervoer in de Randstad: bereikbaarheid in de knel

Van alle transportwijzen neemt het wegvervoer de belangrijkste plaats in. Personen- en goederenvervoer groeien echter zo snel dat in de weginfrastructuur talrijke knelpunten zijn ontstaan. Dit kan de concurrentiepositie van de Randstad schaden. De oplossing is niet alleen capaciteitsuitbreiding. Er zijn ook tal van mogelijkheden om het wegennet doelmatiger te gebruiken, bij voorbeeld door groepsvervoer in nieuw te creëren vervoersregio's.

H. PLASSE*

Het artikel *Randstad: gateway of randgebied?* in dit nummer van *ESB* geeft een beeld van de Randstad, thans en in de toekomst. Met dit artikel als achtergrond volgt hier een schets van de vraagstukken die zich concentreren op de weginfrastructuur. De bijna onbedwingbare groei van de automobiliteit en het goederenvervoer roept de vraag op hoe een en ander kan worden aangepakt. De transport- en distributiesector en hun klanten in de handel, industrie en de agrarische sector ondervinden steeds vaker nadelige gevolgen van de congestie in belangrijke verkeersknooppunten. De concurrentiepositie van beide in binnen- en buitenland wordt negatief beïnvloed door een slechte bereikbaarheid als gevolg van de kwaliteit van de verkeersinfrastructuur. De klanten van de vervoerders hebben sterke behoefte aan een goede infrastructuur van alle vervoerswijzen en een goede keuzemogelijkheid.

Niet alleen de regering en bestuurders van provincies en gemeenten maar ook het bedrijfsleven is sterk bij de verdere ontwikkeling van de weginfrastructuur betrokken. De huidige situatie en de huidige beleidsvoornemens in het SVV-II deel d, geven handel en industrie echter onvoldoende ruimte. En met name voor de Randstad zal dat negatieve gevolgen kunnen hebben voor de economische ontwikkeling en de leefbaarheid.

Tabel. Emissieplafonds voor de sector wegverkeer, NO_x en koolwaterstoffen (C_xH_y) (in kilotonnen) en CO₂ (in megatonnen)

	1986	89/90	1994	2000	2010
NO _x personenauto	163	100	40	40	
vrachtauto	122	110	72	25	
C _x H _y personenauto	136	.	35	35	
vrachtauto	46	.	30	10	
CO ₂ wegverkeer	23	26,5	26,5	23	20,7

Bron: *NMP+*, Tweede Kamer, nr. 21 137.

De beleidsvoornemens

Het SVV-II deel d geeft voor de weginfrastructuur de beleidsvoornemens aan. In de periode tot 2010 moet de groei van de automobiliteit zeer sterk worden gereduceerd. Bij ongewijzigd beleid zou deze groei in 2010 op 170 indexpunten uitkomen ten opzichte van 1986. De reductie dient de groei op 35% te brengen. Een dergelijke reductie kan als weinig realistisch worden beschouwd, tenzij het openbaar en collectief vervoer zeer sterk worden gestimuleerd.

Daarnaast voorziet het SVV een groei in het goederenvervoer over de weg in de periode tot 2010 van 460 naar 725 miljoen ton. Daarbij is rekening gehouden met een verschuiving van 65 miljoen ton van het wegvervoer naar spoor en binnenvaart. Een dergelijke ontwikkeling zal een sterke belasting voor het milieu betekenen.

Het *Nationaal Milieubeleidsplan plus* maar ook het SVV II deel d geeft de doelstellingen aan voor de reductie van emissies (zie tabel). Dit in beschouwing nemend is de vraag dan ook niet zozeer 'Randstad: gateway of randgebied?', maar meer hoe kan in de Randstad en in Nederland een gezonde economische ontwikkeling bereikt worden in een verantwoord leefmilieu. Wordt aan dat laatste geen of onvoldoende aandacht besteed, dan zal dat ten koste gaan van het welzijn van de mens. Tevens zal de aantrekkelijkheid van de Randstad als vestigingsplaats ten opzichte van andere grootstedelijke gebieden verminderen.

Kernpunten van aandacht

Binnen de Randstad blijft het wegvervoer vooralsnog de belangrijkste vorm van transport. Ook de distributie vanuit de Randstad naar andere delen van Nederland zal voor een groot deel met wegvervoer plaatsvinden.

* De auteur is directeur van de EVO, ondernemersorganisatie voor logistiek en transport.

Bij de infrastructuur dienen zowel bestuurlijk als bedrijfsmatig in ieder geval twee aandachtsgebieden te worden onderscheiden. Ten eerste moet aandacht worden geschonken aan de weginfrastructuur binnen de Randstad voor de afwikkeling van het personenverkeer en het goederenvervoer. Ook de onderlinge bereikbaarheid van bedrijven is van belang, omdat veel bedrijven van elkaar afhankelijk zijn.

Ten tweede zal men oog moeten hebben voor de infrastructuur in de handels- en transportcorridor vanuit West-Nederland naar het oosten respectievelijk naar het zuiden van Europa.

Het SVV-II deel d schenkt aan de positie van de Randstad en de zogenaamde mainports Rotterdam en Schiphol veel aandacht. Daarbij wordt het accent gelegd op leefbaarheid en bereikbaarheid. Dit is natuurlijk evenzeer van toepassing voor de rest van de Randstad. Voor de komende periode is het dan ook een geweldige uitdaging om de doelstelling van economische groei te verenigen met de mogelijkheden voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid.

Kijkend naar de beleidsvoornemens van het SVV-II, kan worden getwijfeld aan de haalbaarheid. De regering wenst financieel prioriteit te geven aan de versterking van het openbaar en collectief vervoer. Op zichzelf is dat een prima uitgangspunt. De kwaliteit van dat type vervoer dient aanzienlijk te worden verbeterd om een deel van het woon-werkverkeer en andere zaken van de automobiliteit over te nemen. Maar dat gaat ten koste van de budgetten voor het onderhoud, de aanleg en de uitbreiding van wegen. Het SVV geeft daar zelf de nodige gegevens voor. Zelfs indien de groei van de automobiliteit tot 35% in 2010 ten opzichte van 1986 beperkt zou kunnen blijven dan zou ruim f 13 miljard voor de weginfrastructuur onvoldoende zijn, zoals thans de bedoeling is. In deel a van het SVV was nog een bedrag voorzien van ruim f 19 miljard; inclusief de tunnels zou ruim f 21 miljard nodig zijn in de komende twintig jaar. Deze ombuiging is voor het bedrijfsleven niet aanvaardbaar. Te meer daar de regering ervan uitgaat dat bij dit beleid een filekans van 5% geaccepteerd dient te worden. Het vorige kabinet stelde in het beleid een filekans van 2%. Reeds nu wordt de schade die congesties in files veroorzaken op ten minste f 1 miljard per jaar geraamd. Aangezien de filekans betrekking heeft op het gehele hoofdwegenet gedurende een werkdag kan ervan worden uitgegaan dat met name tijdens spitsuren ook binnen de huidige kabinetsplannen op zeer ernstige congesties in de komende jaren gerekend moet worden. Juist de mainports in de Randstad zullen dit voelen. De groeiverwachtingen voor deze mainports zijn redelijk hoog. Schiphol verwacht voor het goederenvervoer door de lucht een stijging van 0,8 miljoen ton in 1989 tot 3,2 miljoen ton in 2010. Het containervervoer in Rotterdam kan groeien van 2,4 miljoen containers in 1989 tot zes miljoen in 2010. Deze groei kan en zal niet worden gerealiseerd zonder forse investeringen in de infrastructuur en overslagcentra.

Er zal dan ook een samenhangend pakket van maatregelen moeten worden doorgevoerd met het doel de wegcapaciteit effectiever te benutten en voorts het verwezenlijken van investeringen voor aanpassing en uitbreiding van wegen. Dat alles in de veronderstelling dat een reële economische groei doelstelling voor het beleid blijft, mede voor het behoud van voldoende werkgelegenheid, ook in de Randstad.

Verbetering capaciteit

De doorstroming van het verkeer binnen de Randstad moet verbeteren en dat kan op tal van manieren. De meeste knelpunten komen voor bij de kruising van landwegen met waterwegen. De capaciteit van vele bruggen en tunnels is

naar plaats en tijd bezien onvoldoende. De geplande tunnels in de agglomeraties Rotterdam en Amsterdam zullen daarom zo spoedig mogelijk gerealiseerd moeten worden. Tegenstanders van de tunnels veronderstellen dat nieuwe tunnels weer nieuwe stromen personenauto's zullen veroorzaken. Nog afgezien van het realiteitsgehalte van deze veronderstelling, is het duidelijk dat de bouw van de tunnels nodig is voor de afwikkeling van het weggebonden (collectief)personenvervoer en het goederenvervoer.

Een en ander dient in een samenhangend pakket van maatregelen voor verkeer en vervoer opgenomen te worden. Voor de interne en externe bereikbaarheid van de Randstad is de zogenaemde 'doorstroomroute' van belang die Rotterdam, Den Haag, Schiphol/Amsterdam en Utrecht met elkaar verbindt. Verder zijn belangrijk de A4 van Rotterdam naar Antwerpen en de Kanaaltunnel, de A15 van Rotterdam naar Duitsland (Ruhrgebied), de A2/A12 van Amsterdam/Utrecht/Den Haag naar Duitsland en de A1 van Amsterdam/Utrecht naar Noord-Duitsland en Scandinavië.

Naast verbeteringen aan de infrastructuur zijn van ook een aantal alternatieve oplossingen voor de congestieproblemen het overwegen waard. De verkeersstromen kunnen door instelling van flexibele werktijden, openingstijden van winkels en dergelijke beter worden gespreid. Verder zal op grote schaal bedrijfsvervoer ingezet kunnen worden. De bedrijven zouden hun vervoerplanning kunnen verbeteren. In het woon-werkverkeer kan carpooling op veel grotere schaal worden benut. Tot slot zou aandacht moeten worden besteed aan meer en betere toepassing verkeersgeleidingssystemen, instelling van busbanen en banen voor het goederenvervoer.

In relatie tot het goederenvervoer kan men denken aan wegnemen van regelgeving die een doelmatig gebruik van vracht- en bestelwagens in de weg staat. Bedrijven zouden in het goederenvervoer zogenaamde transportrationalisatieprojecten (voertuigplanning, verbetering beladingsgraad en dergelijke) kunnen uitvoeren. Het gebruik van binnenvaart en railvervoer op langere afstanden, daarbij begrepen het gecombineerd vervoer, moet worden gestimuleerd. Verder zouden veel meer multi purpose overslagcentra (weg-water-rail) voor lange-afstandstransport opgezet kunnen worden.

De uitvoering van deze plannen is uiteraard onmogelijk zonder goede bewustwordingscampagnes gericht op bedrijven en particulieren.

Voorts zal op een gestructureerde wijze gewerkt moeten worden aan een verdere verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer, zowel rail- als weggebonden. Naast financiële middelen zal daarvoor een verbetering van de samenwerking tussen openbaar-vervoerbedrijven en besturen van provincies en grote steden in de Randstad een noodzakelijke voorwaarde zijn.

In dat verband is de ontwikkeling naar zogenaamde vervoerregio's een goede zaak. Het bedrijfsleven heeft onder andere via haar ondernemersorganisatie EVO al ruim tien jaar geleden gepleit voor een samenhangend verkeers- en vervoerbeleid op provinciaal en gemeentelijk niveau. Daar werd in die tijd weinig enthousiasme voor opgebracht. Juist die bestuurlijke versnippering stelt het bedrijfsleven in relatie tot de uitvoering van het verkeer- en vervoerbeleid voor problemen. Zo kan worden gewezen op de slechte afstemming van de toegestane bezorgtijden voor het distributief vervoer tussen gemeenten in een bepaalde agglomeratie.

Indien men echter in de vervoerregio's ernst wil maken met het totale vervoerbeleid, dan zal men zich niet mogen beperken tot de problematiek van het personenvervoer. Daar hoort ook bij het overleg met de door het bedrijfsleven gevormde platforms voor verkeer en vervoer. De ondernemersorganisaties in het wegvervoer, de verladingsorganisatie EVO en Kamers van Koophandel werken daarbij veelal

samen. De platforms beogen de onderlinge samenwerking binnen het bedrijfsleven te versterken en dienen voorts als gesprekspartner voor met name provinciale overheden. De vervoerregio's zouden daar gebruik van kunnen maken.

Naast de positieve aspecten verbonden aan de vervoerregio's is het gevaar aanwezig van onvoldoende samenhang tussen het beleid van de verschillende vervoerregio's. De vervoerregios zouden net zoals veel gemeenten langs elkaar heen kunnen werken. Een samenhangend vervoersbeleid moet voorkomen dat elke vervoerregio start met het uitvinden van het wiel.

Verder verdient het aanbeveling om de reeds gestarte samenwerking van openbaar-vervoerbedrijven met industriële en handelsondernemingen gericht op het bevorderen van het bedrijfspersonenvervoer krachtig voort te zetten. Indien deze vorm van collectief vervoer voldoende kwaliteit levert naast een gedifferentieerd aanbod van openbaar-vervoerdiensten, zal een vermindering van het gebruik van de particuliere auto voor het woon-werkverkeer optreden. De doorstroming in de spitsuren is daarmee gediend.

Voorts zal het beleid meer gericht moeten worden op verbetering van de mogelijkheden voor het per fiets deelnemen aan het woon-werkverkeer of gecombineerd verkeer fiets/openbaar vervoer.

Internationale aspecten

Het verkeers- en vervoerbeleid maar ook het milieubeleid kan uiteraard niet geïsoleerd in de Randstad plaatsvinden. De rest van Nederland zal steeds betrokken moeten worden bij het beleid voor en in de Randstad. Dat geldt ook voor Nederland in relatie tot de Europese landen. Het verbeteren van de weginfrastructuur is immers van direct belang voor de concurrentiepositie van Nederland. De vrij

unieke positie van Nederland in Europa kan alleen effectief worden benut indien de aansluiting met de infrastructuur over de grens zo soepel mogelijk wordt gerealiseerd. Dat geldt ook voor de infrastructuur van de andere vervoerswijken, met name voor de railinfrastructuur.

Het beleid gericht op verbetering van het milieu zal ook vanuit de verkeers invalshoek bezien niet geïsoleerd plaats mogen vinden. De nu door de regering gepresenteerde nota's gaan daar ook vanuit. Het kan echter beter. In de Randstad zal in de komende periode meer dan nu de discussie gevoerd moeten worden over de vraag wat de mogelijke grenzen zijn aan de logistieke en distributie-activiteiten in de Randstad, gelet op verkeer, vervoer en leefbaarheid.

Waar liggen de grenzen aan de ontwikkeling van de twee mainports en waar liggen de grenzen aan de verdere ontwikkeling van de overige twee grote stedelijke agglomeraties binnen de Randstad? De verdergaande concentratie van activiteiten, wonen en werken in de vier agglomeraties binnen de Randstad zal nog hogere eisen stellen aan de ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur. De nu nog relatief aantrekkelijke positie van de Randstad door de aanwezigheid van het 'groene hart' en duinengebied zal zeker verder onder druk komen te staan. Behoud van de kernfuncties in de Randstad gecombineerd met het zoveel mogelijk handhaven van de nog resterende groene ruimte en een verantwoorde verdere ontwikkeling van de noodzakelijke weginfrastructuur, zal een verdere ontwikkeling buiten de Randstad noodzakelijk maken. Daarbij zal grote oplettendheid geboden zijn voor een verantwoorde planologische begeleiding. Het is duidelijk dat bestuurlijke versnippering binnen de Randstad en daarbuiten daarvoor geen goede voorwaarde vormt. In de verdere ontwikkeling van de weginfrastructuur binnen de Randstad en daarbuiten zal naar een nationaal verantwoorde aanpak moeten worden gestreefd.