

Perspectieven voor het openbaar vervoer

De Nederlander heeft de afgelopen decennia niet stilgezeten. Integendeel: de opkomst van de personenauto heeft een enorme mobiliteitsstijging tot gevolg gehad. Verwacht wordt dat de groei van het autoverkeer zich nog geruime tijd zal voortzetten. Gezien de daarmee samenhangende bedreiging van de leefbaarheid acht de auteur dit een onaanvaardbare zaak. Hij stelt dat het openbaar vervoer, als zuinige en milieuvriendelijke vervoerswijze, een nog grotere rol toebedeeld zou moeten krijgen dan thans in het tweede structuurschema voorgesteld wordt.

PROF. IR. M. VAN WITSEN*

Wie enerzijds de historische ontwikkeling van de mobiliteit in ons land tot zich laat doordringen en anderzijds de prognoses voor de toekomst beschouwt, kan onmogelijk tot de conclusie komen dat de mobiliteit door ons wordt beheerst. Beheersen wordt hier gebruikt in de bedoelde betekenis van 'in bedwang hebben', 'regeren'. Vlak voor de opkomst van de automobiel, zo'n zeventig jaar geleden, legde de gemiddelde Nederlander per jaar 800 kilometer af (exclusief lopen en fietsen), voornamelijk per trein en tram. Vijftig jaar geleden (in 1939) was deze jaarafstand gestegen tot 1.300 kilometer, waarbij de auto reeds goed was voor een aandeel van 40%. Momenteel bedraagt de afgelegde afstand per jaar omstreeks 11.000 kilometer, bij een auto-aandeel van ruim 80%. De mobiliteit per inwoner is in vijftig jaar derhalve tot het negenvoudige gestegen, terwijl het aantal inwoners bijna verdubbeld is. Per saldo heeft dit – door de individualisering van het vervoer – geleid tot een verveertigvoudiging van het verkeer; dit is de omvang van alle personenvervoerbewegingen.

En nog is de verzadiging niet bereikt. Prognoses, onder andere opgesteld in het kader van het *Tweede structuurschema verkeer en vervoer* (SVV II), komen tot een voortgaande mobiliteitsgroei per inwoner van circa 60%, wederom uitgedrukt in verplaatsingsafstand, waarbij deze groei nagenoeg geheel voor rekening van de auto zou komen. Te zamen met een geringe groei van de bevolkingsomvang en een verdergaande afnemende van de bezetting van de auto zou ons in de komende 25 jaar nog een totale mobiliteitsgroei van 75% te wachten staan.

Aan de voordelen van autogebruik behoeven hier niet veel woorden besteed te worden: gemakkelijk, altijd beschikbaar, snel, comfortabel, individueel. De bovenstaande cijfers spreken voor zichzelf. Aan de personenauto zijn in het SVV II dan ook twee kernbegrippen toegevoegd: *bereikbaarheid* en *individuele vrijheid*. Bij een tamelijk constant tijdbudget voor reizen hebben wij ons, dank zij een steeds grotere koopkracht en een – door schaalvergroting en technologische verbeteringen mogelijk geworden – afnemende prijs van de aanschaf en het gebruik van de auto,

een wijze van vervoer kunnen aanmeten, waarmee wij aanzienlijk grotere afstanden kunnen overwinnen. Voor een deel is dat overigens noodzaak, als gevolg van de mede door de auto veroorzaakte, steeds grotere spreiding van wonen en werken en overige activiteiten.

Ons land – en daaraan behoeven evenmin veel woorden te worden gewijd – is zeer dichtbevolkt. We hebben bijkans de grootste autodichtheid ter wereld, zodat de aantasting van de hoogste cultuurgroederen van stad en land bedenkelijke proporties heeft aangenomen, zeker waar tegemoet is gekomen aan de bereikbaarheidswens door ongebreidelde bouw van wegen en parkeergelegenheid. Voeg daar de steeds ernstigere vormen van milieu-aantasting bij¹, zoals luchtverontreiniging, geluidsoverlast, onveiligheid en energiegebruik, en we belanden bij het derde kernbegrip van SVV II: *leefbaarheid*. In dit verband rijst dan terstond de vraag: wegen de financiële offers voor het individueel vervoer wel op tegen de collectieve offers van leefbaarheid?

Als we aldus de prognose in het SVV II bezien, nog eens een groei van de totale mobiliteit met 75%, waarna het verzadigingspunt wellicht nog niet is bereikt, dan dringt zich nog sterker de vraag op: beheersen wij de mobiliteit? De technologische aanpak van de reeds veel te grote milieu-aantasting en het behoud van bereikbaarheid gaan immers goeddeels weer teloor door de verkeersgroei. Moet de welkenkende meerderheid zich laten beheersen door egoïsten, gemakzuchtigen, cultuurbarbaren, autofanaten en vooral door de machtige auto-industrie met aanverwante bedrijven, of zou de mensheid zich moeten beheersen in zijn ongebreidelde zucht naar steeds meer, liefst hand in hand met de auto-industrie, die ook geen belang heeft bij de met groei gepaarde negatieve maatschappelijke effecten²?

* Vakgroep Verkeer, Technische Universiteit Delft.

1. *Zorgen voor morgen*, Nationale milieuverkenning 1985-2010, RIVM, Samson Tjeenk Willink, 1988.

2. *Inkrimping wegverkeer*, Notitie Stichting Natuur en Milieu, Utrecht, 10 januari 1989.

In het kader van dit artikel zal worden gezien, wat de bijdrage van het openbaar vervoer als collectieve vervoerwijze kan zijn aan de geschetste problematiek. Aan de in het SVV II ontwikkelde strategie voor het personenverkeer is het volgende te ontleen, uit de paragraaf *Verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer*³: "Hoger aandeel openbaar vervoer in verstedelijkte gebieden: om het openbaar vervoer met name in de spitsuren een groter aandeel te geven zal in en om de stedelijke knooppunten een samenhangend netwerk van hoogwaardige verbindingen tot stand komen, waarvan trein en snelbus, en in de grote agglomeraties ook metro en sneltram deel uitmaken. Deze verbindingen zullen primair gericht zijn op het interlokale woon-werkverkeer naar de belangrijkste werkgebieden en zullen zich kenmerken door een hoge betrouwbaarheid en snelheid. Hiervoor moeten zowel nieuwe verbindingen worden gerealiseerd als bestaande infrastructuur worden aangepast of uitgebreid. Buiten de steden zullen goede overstapmogelijkheden worden geschapen voor de overstap van de auto naar het openbaar vervoer (transferia)."

Voor het openbaar vervoer is er derhalve geen reden tot klagen over gebrek aan bestuurlijke belangstelling. Vanuit de positie van noodzakelijk kwaad klimt het openbaar vervoer naar noodzakelijk goed. Niet langer gaat het alleen maar om vervoer voor 'captives', maar ook om vervoer voor keuzereizigers. Hierbij wordt openbaar vervoer echter niet als een volwaardig alternatief naast het particulier vervoer beschouwd, maar alleen als een noodoplossing, als het echt niet meer lukt om de problemen met de auto op te lossen. Het openbaar vervoer krijgt immers tot taak de spitsdrukte in het woon-werkverkeer af te zwakken en mee te helpen om de grote voorziene stijging van de mobiliteit per auto met zo'n 10% te reduceren.

Een en ander is het gevolg van de drie eerdergenoemde kernbegrippen bereikbaarheid, individuele vrijheid en leefbaarheid, die in het SVV II worden geschetst als gelijkwaardig, aan elkaar nevengeschied. Niet alleen dat zulks zeer aanvechtbaar is – leefbaarheid is immers dominant en dient het uitgangspunt van denken en plannen te zijn – maar in feite blijkt men in het SVV II juist voor individuele vrijheid en bereikbaarheid te kiezen en blijft men aan de leefbaarheid slechts lippendienst bewijzen. In dit belangrijke opzicht schiet het overigens met veel elan opgestelde en gepubliceerde SVV II te kort en blijkt het inmiddels door de in hoog tempo aan het licht tredende milieu-ontwikkelingen achterhaald te zijn. Het is trouwens kenmerkend, dat in de huidige felle discussies over het milieu (nagenoeg synoniem van leefbaarheid) telkens opnieuw wordt gesteld, dat onze economie een effectief milieubeleid niet kan bekostigen, in plaats van dat het milieu ons huidige groei-beleid geenszins kan dragen! Het blijft moeilijk om maatschappelijk-economische factoren op de juiste waarde te schatten en in berekeningen te verdisconteren (degene die de baten geniet draagt zelden de lasten). Evenzo gelukt het niet om het gebruik van natuurlijke bronnen, zoals water, grond, grondstoffen, ruimte en andere milieu-productiefactoren in onze economie te laten meewegen, zodat onze groei schijn is⁴. Toch zullen andersgerichte maatregelen per saldo niet tegen groei gericht behoeven te zijn, maar op een andere richting van de groei, meer gericht op welzijn dan op welvaart. Dat betekent een krachtiger infrastructuurbeleid, dat gebaseerd is op minder verspillende energie- en transportsystemen, waarmee de infrastructuur optimaal wordt benut. De hiermee gepaard gaande regelgeving zal erop gericht moeten zijn om de natuur als productiefactor efficiënter te gebruiken.

Terug naar het openbaar vervoer. Omdat dit begrip nagenoeg synoniem is met collectief vervoer, en particulier vervoer met individueel vervoer, is openbaar vervoer veel zuini-

ger in het ruimtegebruik en energiegebruik. Het belast het milieu aanzienlijk minder, is veiliger en bevordert de nagestreefde ruimtelijke verstedelijke concentraties. Er is dus veel voor te zeggen om in het denken over verkeer en vervoer uit te gaan van het collectieve vervoer en alleen het individuele vervoer te gebruiken waar het collectieve tekort schiet. Maar individueel is een geladen begrip: vrijheid, onafhankelijkheid, privacy en zelfs status zijn in het geding, ook al kan men hierbij grote vraagtekens plaatsen, als er – zoals thans in ons dichtbevolkte land – sprake is van massaliteit⁵.

Eén ding is zeker: als collectief vervoer de basis van ons verkeerssysteem wil zijn, dan heeft dat grote consequenties voor de ruimtelijke ordening, voor de financiering van investeringen en exploitatie en voor de kwaliteit van het openbaar vervoer. Het openbaar-vervoerssysteem is immers sterk verzwakt ten opzichte van het particuliere vervoer. Om dit systeem te versterken, zal het collectieve vervoer drastisch moeten worden verbeterd, zodat er een gezond evenwicht tussen individueel en collectief vervoer kan ontstaan. Het gaat er natuurlijk niet om, de balans volledig naar de andere kant te laten doorslaan; collectief en individueel vervoer zijn immers beide nodig en zij hebben elkaar nodig. De vraag is – en duidelijk spreekt uit het SVV II een niet geheel onbegrijpelijke aarzeling – of zo'n verbetering van het collectieve vervoer bereikt kan worden.

Pull-factoren: kwaliteit

Afgezien van de bijbehorende producteisen van comfort, service, informatie en prijs, waar de nodige behoefte aan innovatieve ontwikkelingen bestaat, zijn de belangrijkste kwaliteitseisen die aan een openbaar-vervoerssysteem moeten worden gesteld:

- reistijd (snelheid en frequentie);
- betrouwbaarheid (spreiding in reistijd);
- beschikbaarheid naar tijd (exploitatieperiode en frequentie);
- beschikbaarheid naar plaats (haltedichtheid).

Geconstateerd moet worden dat deze vier kwaliteitseisen niet allemaal tegelijk in een zelfde vervoerssysteem en/of vervoersdienst te verenigen zijn. Een korte reistijd kan bij voorbeeld niet samengaan met veel haltes, zodat dit tot een tweedeling leidt:

- *verbindende stelsels*, welke een hoge kwaliteit kunnen bieden in reistijd, beschikbaarheid naar tijd en betrouwbaarheid. Er is sprake van een grofmazig net, met een maatschappelijk-economische functie;
- *ontsluitende stelsels*, welke aan nagenoeg de gehele bevolking en aan alle voorzieningen, binnen loopafstand voldoende frequent en betrouwbaar vervoer aanbieden. Het net is fijnmazig, en heeft een sociale functie.

Beide stelsels vormen een sluitend geheel, namelijk het basissysteem, dat altijd en overal voor iedereen beschikbaar is. Beide stelsels zijn nodig en versterken elkaar. Daarnaast kan er nog sprake zijn van *aanvullende diensten* voor specifieke doelgroepen, op specifieke trajecten en op specifieke tijden. Dit is openbaar vervoer op maat, voor het geval dat het basissysteem tekort schiet⁶.

3. *Tweede structuurschema verkeer en vervoer*, Deel a. Beleidsvoornemen, Ministerie V&W, Den Haag, 30 november 1988.

4. Wouter van Dieren, *Over twaalven; de overschreden drempels in het milieu*, *Maandblad De Humanist*, Utrecht, oktober 1988.

5. M. van Witsen, *Mobiliteit is een groot goed voor de mensheid, maar tot elke prijs? Openbaar Vervoer*, Utrecht, januari 1989.

6. M.G. van den Heuvel, Th.J.H. Schoemaker, *Visie systeemopbouw openbaar vervoer Randstad*, Vakgroep Verkeer TU Delft, januari 1989.

Omdat het accent in het SVV II op *massaal kwaliteitsvervoer* ligt, zullen hier alleen de verbindende stelsels nader worden uitgewerkt. Op regionale schaal zullen deze bijvoorbeeld de zwaartepunten van woongebieden met meer dan 10.000 inwoners met elkaar moeten verbinden, de werkgebieden met meer dan 5.000 arbeidsplaatsen, en de grote winkel-, zaken- en recreatie-voorzieningen. Dit moet frequent, snel en op een betrouwbaar wijze gebeuren. De eisen die aan de beschikbaarheid naar tijd worden gesteld hangen samen met de reisafstand en het vervoersmotief.

Een zeer belangrijke kwaliteitseis is betrouwbaarheid. Dit kan een troef van het openbaar vervoer zijn, omdat het hierin sterker naar voren kan komen dan het autosysteem. Er moet dan wel aan een aantal voorwaarden voldaan zijn: het openbaar vervoer moet grotendeels op eigen infrastructuur worden afgewikkeld, een prioriteitsbehandeling in het verkeer genieten, zoveel mogelijk storingsvrij van opzet zijn en ten slotte gekoppeld zijn aan een goed doordacht beheers- en regelsysteem⁷. Ten slotte de reistijd en/of snelheid: kan en moet het verbindende openbaar vervoer sneller zijn dan de personenauto? Wanneer we ons beperken tot de gemiddelde situatie in en naar de Randstad Holland, blijkt uit analyses van de vakgroep Verkeer dat het openbaar vervoer alleen op de lange afstand sneller kan zijn dan de personenauto. Hierbij is de totale verplaatsing van herkomst tot bestemming in beschouwing genomen, dus inclusief de voor- en natransporttijd en de wachttijd op het herkomstadres en/of op de instaphalte. Let wel, het gaat hier om beschouwingen van gemiddelden; natuurlijk zijn er talrijke voorbeelden van veel gunstigere situaties te bedenken en omgekeerd, maar voor een beschouwing van de concurrentiekracht van het openbaar vervoer in algemene zin is dit niet van belang.

Onder de randvoorwaarden van goed, snel en uiteraard ook 'haalbaar' openbaar vervoer tendeeft de verhouding in reistijd tussen openbaar vervoer en auto weliswaar op de lange afstand naar 1, maar op streekniveau bedraagt deze gemiddeld 1,5 en onder lokale omstandigheden gemiddeld 1,8. De verklaring schuilt in de geschetste 'verliestijden' bij het openbaar vervoer als gevolg van het – in de praktijk gemeten gemiddelde – voor- en natransport en het wachten op het niet overal aanwezige en niet continu beschikbare produkt.

Gelukkig blijkt uit – overigens nog beperkt – onderzoek dat de reistijd van het openbaar vervoer niet per se korter behoeft te zijn dan die van de auto, om toch een flink aandeel in het vervoer te verwerven. Een reistijd-verhouding van 1,5 in het massale regionale en stadsgewestelijke vervoer zou een zeer belangrijke bijdrage van 40% in de 'modal split' (keuze van vervoerswijze) ten gunste van het openbaar vervoer bewerkstelligen. Hier wordt dan nog niet eens gesproken over specifieke situaties met verkeerscongestie en het gebrek aan parkeerplaatsen in stedelijke centra, die het openbaar- vervoersaandeel verder omhoog stuwten. Tijd is trouwens niet de enige factor die speelt bij de vervoermiddelkeuze: ook betrouwbaarheid, stress, een nuttig gebruik van de reistijd (studeren, lezen), reiskosten en dergelijke hebben hier invloed op. In absolute zin is het verschil in verplaatsingstijd trouwens niet zo groot en varieert het van 0 tot 30 minuten met een gemiddelde van ongeveer 15 minuten.

Gebaseerd op de mogelijkheid en wenselijkheid moet er per afstandsklasse een stelsel worden ingericht op de schaal van het onderliggende gebied: agglomeratief, regionaal, interregionaal, nationaal en internationaal. Bijbehorende eisen moeten worden gesteld aan de snelheid, halteafstand en bij grotere schaal een vervoertechniek gekenmerkt door allengs grotere dimensionering, snelheid, comfort en infrastructuurnormen. Hoe groter de schaal, des te minder gebieden kunnen er worden verbonden (maar wel

de relatief belangrijkste), zodat de verschillende stelsels onderling via knooppunten op elkaar moeten aansluiten.

Niets nieuws onder de zon derhalve. Wel nieuw is om volgens deze principes het openbaar-vervoerssysteem opnieuw te ontwerpen en op basis hiervan het bestaande te toetsen en aan te passen. Op (inter)nationale en interregionale schaal is dit reeds geschied in *Rail 21*, een nota van de Nederlandse Spoorwegen⁸, dat in essentie is overgenomen in het SVV II. Uit een onderzoek van de vakgroep Verkeer van de TU Delft, in opdracht van het Samenwerkend Openbaar Vervoer, bleek eveneens dat op regionale schaal, waar immers de grootste verkeersproblemen voorkomen, een aanzienlijk beter en sneller openbaar-vervoerssysteem kan worden ontwikkeld door een consequent onderscheid tussen verbindende en ontsluitende stelsels aan te houden. Uiteraard zijn hiervoor belangrijke investeringen in de infrastructuur vereist, maar hierin is in het SVV II dan ook voorzien. Hierbij moet worden gedacht aan aparte sporen voor het regionaal treinverkeer op hoofdlijnen, verlengde en nieuwe sneltramblijnen rondom de grote agglomeraties, vrije busstroken en ten slotte de ontwikkeling van een groot aantal knooppunten, waar de verbindende en ontsluitende lijnen (al dan niet van verschillende schaal) op fysiek aantrekkelijke wijze synchroon op elkaar aansluiten.

Ondanks het ontstaan van veel gespreide sub-activiteitencentra is het dringend gewenst om toch gekanaliseerd kwaliteitsvervoer aan te bieden, in hoofdrelaties rechtstreeks, in andere relaties via een enkele overstap. Door een adequate inrichting van het overstappen en door de hoge snelheid en frequentie van de verbindende lijnen kan ook op dergelijke verbindingen een goed kwaliteitsniveau worden bereikt. Hierbij zij aangetekend, dat de zozeer gewenste complementariteit tussen collectief en individueel vervoer niet alleen verwezenlijkt kan worden volgens de slogan 'nu eens de auto, dan weer het openbaar vervoer', maar ook door het gebruik van fiets en auto als voor- en zo mogelijk natransportmiddel. Openbaar-vervoersknooppunten moeten zich hiertoe ontwikkelen als transferia en als ware dienstencentra, eveneens een actiepunt van het SVV II.

Investerings- en exploitatiekosten

Door flink te investeren in de infrastructuur en in de organisatie van het openbaar vervoer blijken belangrijke kwaliteitsverbeteringen wel degelijk te realiseren en kan het openbaar vervoer zich meten met het autosysteem. Gelet op de grote nadelige maatschappelijke bijverschijnselen van massaal autogebruik en de roep om steeds strengere milieumaatregelen, is er dus alles voor te zeggen om het openbaar vervoer een belangrijker rol toe te kennen dan in het SVV II wordt voorgesteld. Dit betekent, dat de opzet van het openbaar vervoer ook tegemoet moet komen aan andere verplaatsingsmotieven als het woonwerkvervoer. In de systeemopzet, beschreven in de vorige paragraaf, is hier rekening mee gehouden. Overigens zouden de investeringen in infrastructuur, materieel en personeel weinig effectief zijn wanneer ze alleen in de piekuren benut werden. Uiteraard zal ook de marketing-inspanning van de vervoerbedrijven gericht moeten zijn op een goede benutting van de produktiemogelijkheden buiten de spijstijden. Veel zal echter afhangen van de (flankerende) beleidsmaatregelen van de overheid.

7. *Openbaar vervoer als kwaliteitsprodukt*, Inleidingen symposium vakgroep Verkeer, TU Delft, 16 maart 1988.

8. *Rail 21; Sporen naar een nieuwe eeuw*, Nederlandse Spoorwegen, Utrecht, juni 1988.

Meer en beter openbaar vervoer: het huidige openbaar vervoers-apparaat kost de overheid al een jaarbijdrage van f 3 miljard. Onbetaalbaar? Openbaar vervoer kost gemiddeld 33 cent per reizigerskilometer, het brengt gemiddeld slechts 12 cent op, het vergt derhalve een overheidsbijdrage van 21 cent per reizigerskilometer. De personenauto kost gemiddeld, inclusief afschrijving, belasting en verzekering, ongeveer 55 cent per afgelegde kilometer; bij een bezetting van 1,4 persoon betekent dit 40 cent per reizigerskilometer. Ongewijfeld kiest men bij verplaatsingen zijn vervoermiddel op basis van de differentiële kosten van de auto. Bij het openbaar vervoer is het dan ook niet onredelijk om de vaste lasten van dit systeem voor rekening van de gemeenschap te brengen en de exploitatiekosten zoveel mogelijk aan de reizigers door te berekenen. In totaliteit is de zelfbedieningsauto voor de gemeenschap nog altijd duurder dan het openbaar vervoer, ook al moet dit het bijbehorende rijdende personeel erbij leveren⁹.

Voorts mag niet onvermeld blijven, dat veel kosten van het autosysteem niet of slechts deels worden doorberekend, zoals het (overigens ontoereikende) politiecontrole-apparaat, de diensten van rijkswaterstaat en dergelijke, de dure parkeervoorzieningen bij werk, winkels en woningen, de in de tweede paragraaf reeds besproken milieu-aantasting en de gevolgen van onveiligheid. Het vervangen van autokilometers door openbaar-vervoerkilometers behoeft derhalve niet te leiden tot hogere kosten voor de gemeenschap, wel tot hogere overheidsbijdragen. Overigens kan het volgens de voorgaande paragraaf beschreven snellere openbaar vervoer goedkoper worden geproduceerd, terwijl meer openbaar vervoer-gebruik dank zij grotere eenheden en verdere schaalvoordelen ook tot een goedkopere productie leidt. Interessante voorbeelden van een gunstiger investeringsbeleid annex kostendekkingsgraad worden ons geleverd door de grote Zwitserse stadsbedrijven en de nieuw opgezette Franse stedelijke stelsels¹⁰. Ten slotte zij opgemerkt dat vervallen autoprestaties deels zullen worden vervangen door kortere verplaatsingen per openbaar vervoer en door verplaatsingen per fiets en te voet. De mobiliteitsomvang wordt immers niet bepaald door de lengte-, maar door de tijddimensie.

Push-factoren: flankerend beleid

In deze beschouwing zijn 'push'-factoren zeker van belang. Toch zal aan dit aspect weinig aandacht worden besteed, omdat er al vele beschouwingen aan dit onderwerp in *ESB* zijn gewijd, onder andere door Tieleman¹¹. Zeker is, dat een drastische groei van het openbaar vervoer (plan: OV x 2), zuiver op basis van de eigen kwaliteitsverbetering, in sterke mate zal worden afgedempt door verdere groei van het autopark met bijbehorende infrastructuurvoorzieningen. Zo komen de Nederlandse Spoorwegen in berekeningen in *Rail 21* tot een groei van omstreeks 40%, voorts tot nogmaals 10% op basis van een zich hierop richtende ruimtelijke ordening. Dat zou tegenover een groei van 70% van het autoverkeer een voortzetting betekenen van de ongewenste daling van het vervoersaandeel van het openbaar vervoer.

Rekeningrijden, respectievelijk een verhoging van de differentiële autokosten, en eventueel aangepaste fiscale regels en betere naleving van bestaande voorschriften en verboden inzake rijden en parkeren zijn de flankerende maatregelen, welke het SVV II in het vooruitzicht stelt om de groei van het autoverkeer te reduceren. Er heerst evenwel nog grote onzekerheid over de wil en de daadkracht om een en ander in te voeren. Zeker is overigens dat dergelijke maatregelen gemakkelijker aanvaard zullen worden, naarmate er kwalitatief en kwantitatief meer aan het

openbaar vervoer verbeterd wordt, conform de projecten van het SVV II en de in dit artikel beschreven voorstellen.

In schril contrast hiermee staan de voorgenomen kortetermijnacties, nog zonder flankerend beleid, maar wel met omvangrijke investeringen in de weginfrastructuur, welke het autoverkeer alleen maar verder zullen stimuleren en bovendien het evenwicht tussen individueel en collectief vervoer nog sterker zullen verstoren, waardoor herstel van de balans een nog moeilijkere operatie dreigt te worden. Bovendien is deze operatie zo moeilijk, omdat de taakverdeling en de organisatie van de vervoerbedrijven en de overheden niet is toegesneden op de gewenste functies, noch op de geografische structuur van stadsgewesten. Regionale vervoersautoriteiten zullen moeten worden opgericht, waar overheden en bedrijfsleven tot samenwerking moeten komen. Zij zullen integrale plannen voor de ruimtelijke ordening en voor het particulier en openbaar vervoer moeten vaststellen en hiervan afgeleide taken door de vervoerbedrijven laten uitvoeren¹². Dergelijk overleg op regionaal niveau vormt een wezenlijk bestanddeel van het flankerend beleid.

Besluit

Uiteindelijk zal het besef moeten doordringen dat vooral in en om de Randstad het primaat (niet te verwarren met het grootste aandeel) aan het collectief openbaar vervoer moet worden gegeven, uit overwegingen van bereikbaarheid en leefbaarheid. Wereldsteden zoals Parijs en Londen, maar ook middelgrote steden zoals Basel en Zürich hebben dat al lang gedaan. Een goed openbaar-vervoersysteem met grote capaciteit blijkt – ondanks een vastgelopen autosysteem – bij machte om de bereikbaarheid en de economie in stand te houden en de leefbaarheid op een aanvaardbaar niveau te handhaven. Ook in Nederland is beheerste mobiliteit mogelijk, met behulp van verbeterd openbaar vervoer.

Maurits van Witsen

9. R. Gerritse, *Verkeer en vervoer: tussen kosten en prijzen*, Symposium Wijs op Weg 'Vervoersbeleid gevraagd', Utrecht, 31 januari 1989.

10. P.H. Emangard, Nantes, les bons comptes font les bons amis, *La Vie du Rail*, 2 juli 1987 en 9 februari 1989.

11. Zie T. Tieleman, *Kosten, opbrengsten en tarieven van het openbaar vervoer*, *ESB*, 12 januari 1983; idem, *De markt voor openbaar vervoer: het geheim van de veranderende vraagcurve*, *ESB*, 10 oktober 1984.

12. Zie ook: E. Kutter, *Warum ein Abkehr von der sektoralen Verkehrsbetrachtung?* *Verkehr und Technik*, 1986, nr. 11.