



## Samenwerken in Freiburg

**Auteur(s):**

Maas, C.J. van der  
Schijndel, B.I. van  
*Adviesdienst Verkeer en Vervoer (ministerie van Verkeer en Waterstaat).*

**Verschenen in:**

ESB, 84e jaargang, nr. 4199, pagina 289, 16 april 1999

**Rubriek:**

Beleid w ereldw tijd

**Trefwoord(en):**

openbaar, vervoer

**Meer marktwerking wordt alom als een manier gezien om tot beter openbaar vervoer te komen. Niet alleen in de plannen in Nederland, ook in de praktijk in het buitenland, zo bleek onder meer uit ervaringen in [Kopenhagen](#) en [Manchester](#) (zie ESB van vorige week). Toch heeft men in veel Duitse steden niet voor die weg gekozen. Er is al jaren sprake van intensieve samenwerking tussen regionale overheden en vervoerbedrijven. Freiburg kan model staan voor deze aanpak - en voor de successen die ermee te behalen zijn.**

Reeds vanaf het midden van de jaren zeventig ontwikkelde de lokale overheid van Freiburg een integraal verkeer- en vervoerplan. Doel was 'meer mobiliteit en minder autoritten', te bereiken door het opleggen van beperkingen aan de auto (autovrije winkelgebieden, een hoog parkeertarief in de binnenstad, en beperking van de snelheid tot 30 km/uur in woongebieden), en door een goed aanbod van alternatieven. Vooral de tram moet het doen, maar maakt deel uit van een openbaar-vervoernetwerk dat continu in ontwikkeling is. Er wordt voortdurend geïnvesteerd in vrije infrastructuur voor bussen, nieuwe tramlijnen en voorrang op kruispunten. Als resultaat woont nu maar liefst 70% van de inwoners binnen 500 meter van een halte, waar in de spits om de paar minuten een tram komt. Naast kwaliteitsverbetering is het tarief verlaagd door het zogenaamde milieu-abonnement in te voeren, dat geldig is in de hele regio.

Hoe is dit openbaar vervoer georganiseerd? In de regio Freiburg bestaat, zoals rond veel Duitse steden, een 'Verkehrsverbund'. Dit is een organisatie waarin de overheden (centrumstad plus omliggende gemeenten), en in Freiburg ook de vervoerbedrijven, samenwerken om het openbaar vervoer in een regio op elkaar af te stemmen: lijnvoering, dienstregeling en tarieven, maar ook de verdeling van de opbrengsten. De afspraken in het Verkehrsverbund zijn de leidraad waarmee de gemeenten de vervoerbedrijven, die vaak in handen zijn van de plaatselijke overheid, aansturen. De relatie tussen overheden en vervoerbedrijven is daarmee relatief los, en de vervoerbedrijven hebben heel wat 'in de melk te brokkelen' door hun rol in het Verkehrsverbund. Bovendien wordt het de vervoerbedrijven financieel niet echt moeilijk gemaakt. Er zijn behoorlijke subsidies voor het vervoer van scholieren en studenten, en echte prestatieprikkels ontbreken.

De reizigers lijken er tevreden mee. Hun aantal groeide per jaar gemiddeld 7,5%. Dit is aanzienlijk meer dan de groei van de totale mobiliteit, die rond de anderhalf procent bedroeg. Het autogebruik is in Freiburg dan ook in absolute omvang gelijk gebleven tussen 1976 en 1994. De gehele mobiliteitsgroei is opgevangen door het openbaar vervoer en de fiets. De opbrengsten uit kaartverkoop namen toe, ondanks de tariefverlaging. De binnenstad heeft door de flankerende maatregelen een leefbare uitstraling en het economisch belang ervan is toegenomen. Ook commercieel doet het openbaar vervoer in Freiburg het niet slecht. De exploitatie van het tramnet is inmiddels kostendekkend (waarbij bedacht moet worden dat de Duitse berekening hiervan nogal ruimhartig is; zo worden de genoemde subsidies voor gehandicapten en scholieren niet meegeteld). Overigens heeft het vervoerbedrijf een duidelijk belang bij een hoge kostendeckingsgraad, nu er als gevolg van liberalisering van de energiesector een einde dreigt te komen aan de in Duitsland algemeen toegepaste kruissubsidiëring tussen gemeentelijke energie- en vervoerbedrijven. Hiermee vervalt een belangrijke financieringsbron van exploitatietekorten in het stedelijk openbaar vervoer.

Een combinatie van factoren heeft tot dit succes geleid: ruimtelijke ordening, flankerend beleid en hoogwaardig openbaar vervoer met een redelijk tarief. Marktwerking is in Freiburg 'niet im Frage'. De band tussen overheden en vervoerbedrijven is minder zakelijk en afstandelijk dan in, bijvoorbeeld, Manchester of Kopenhagen. Daartegenover staat dat de aansturende overheden door goed samen te werken, erin slagen het openbaar vervoer in de hele regio goed op elkaar af te stemmen. Reizigers hoeven nauwelijks te weten met welk bedrijf ze reizen: het Verkehrsverbund zorgt ervoor dat de lijnen op elkaar aansluiten, en dat in de hele regio hetzelfde tarief geldt.

Is marktwerking in het openbaar vervoer nu een goed idee? Uit het voorbeeld van Manchester blijkt dat het in z'n geheel aanbesteden van bouw, onderhoud en exploitatie van een lijn tot goed openbaar vervoer met een kostendekkende exploitatie kan leiden. In Kopenhagen wordt de dienstregeling ontwikkeld door de overheid, die de exploitatie aanbesteedt. Daarmee is een redelijke kostenreductie en kwaliteitsverbetering bereikt. Ook in Freiburg is de 'ontwikkefunctie' een publieke taak, maar is er geen concurrentie tussen vervoerbedrijven. En ook dan blijkt het mogelijk goed en efficiënt openbaar vervoer te creëren. Marktwerking lijkt, kortom, wel te werken, maar is niet de enige, cruciale succesfactor. Als vervoerbedrijven maar wel enige vorm van financiële prikkels ervaren. Als er bij de bouw van nieuwe woon- en bedrijfslocaties maar gelet wordt op de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Als er maar flankerend beleid gevoerd wordt om het autoverkeer af te remmen. Kortom: als de regionale overheid maar een visie heeft op de rol van openbaar vervoer. Dan kan marktwerking een hulpmiddel zijn om die visie te realiseren, maar er niet voor in de plaats komen.

