

Bereikbaarheid in Nederland en Europa

De bereikbaarheid van Nederlandse steden is niet slecht, in vergelijking met andere regio's in Europa.

Bij de vraag naar sterke en zwakke kanten van de Nederlandse infrastructuur gaat het zowel om subjectieve als objectieve aspecten. Subjectieve aspecten kunnen worden gemeten via interviews met (potentiële) gebruikers van infrastructuur. Een voorbeeld daarvan is de studie van Healey en Baker onder leidinggevende functionarissen van internationaal georiënteerde ondernemingen in Europa¹. In dit onderzoek wordt Nederland overigens slechts vertegenwoordigd door Amsterdam. Als het gaat om infrastructuur blijkt Amsterdam in 1993 zeer redelijke scores te behalen:

- bereikbaarheid van markten en klanten: zesde plaats;
- kwaliteit van de telecommunicatie: zesde plaats;
- kwaliteit van transportverbindingen met andere steden en internationaal: vierde plaats;
- kwaliteit van transportsysteem binnen de stad: tiende plaats.

Opvallend is ook een gunstige score voor de wijze waarop de Nederlandse overheid naar de mening van de ondernemers door middel van belastingen en subsidies een gunstig vestigingsklimaat schept: een vijfde plaats. Volgens de totaalscore voor alle relevante criteria bereikt Amsterdam in 1995 zo de vijfde plaats na Londen, Parijs, Frankfurt en Brussel.

Op deze wijze berekende scores hebben hun beperkingen, die samenhangen met de manier waarop ze gemeten zijn, en ook met wat ze echt betekenen. Internationaal georiënteerde bedrijven die overwegen zich ergens te vestigen zullen immers niet uitsluitend afgaan op vage kwaliteits-

percepties, maar een gedegen studie uitvoeren naar de relevante locatieaspecten, waaronder de infrastructuurkwaliteit. Hiermee komen de objectieve aspecten in beeld. Overigens blijkt de correlatie tussen de subjectieve en de objectieve kant van de bereikbaarheid heel aanzienlijk².

Sterke en zwakke kanten van de Nederlandse infrastructuur

In objectieve zin is de kwaliteit van de Nederlandse infrastructuur heel behoorlijk te noemen. Met internationale knooppunten als de haven van Rotterdam en de luchthaven Schiphol heeft Nederland sterke troeven in handen. De interne kwaliteit van deze knooppunten is hoog. De minder sterke kanten hebben betrekking op de aansluiting van deze knooppunten op de stadsgewestelijke infrastructuur en de verdere interregionale en internationale infrastructuur over land. Uit het feit dat Nederland veel Europese distributiecentra heeft kunnen aantrekken blijkt wel dat de ligging en bereikbaarheid van Nederland binnen Europa relatief hoog gewaardeerd wordt.

De infrastructuurdichtheid van snelwegen is bijzonder hoog volgens Europese maatstaven. Het aandeel van de autokilometers dat over snelwegen wordt afgelegd is in Nederland met circa 36% duidelijk hoger dan in de meeste Westeuropese landen. Dit betekent dat een relatief groot deel van de verplaatsingen over hoogwaardige infrastructuur wordt afgewikkeld.

Een minpunt is uiteraard de congestieproblematiek. Deze is de afgelopen tien jaar fors toegenomen. Ondanks duidelijke verbeteringen op bepaalde punten (zoals verdubbeling Van Brienoordbrug, Ringweg Amsterdam) is in algemene termen de filedruk toegenomen. Dit leidt niet alleen tot langere reistijden, maar ook tot een toegenomen onbetrouwbaarheid, wat additionele nadelen en kosten met zich meebrengt. Wel dient hier te worden aangetekend dat de congestie in andere belangrijke Europese steden die als concurrenten van Nederlandse steden kunnen worden beschouwd eveneens groot is. Er is dringend behoefte aan kwantitatieve indicatoren om de congestie in verschillende stadsgewesten in Europa te kunnen vergelijken. Maar vooralsnog zijn dit soort gegevens niet beschikbaar. De stellige indruk bestaat

dat de congestie in een stad als Londen veel groter is dan in de Randstad.

Na een periode van grote investeringen in de weginfrastructuur in de jaren zestig en zeventig leidend tot een vaak forse overcapaciteit zijn we nu in Nederland geraakt in een situatie waarin de investeringen vooral gericht zijn op kleinere aanpassingen en op onderhoud. Daarnaast wordt in toenemende mate geld besteed aan zogenaamde benuttingsmaatregelen zoals toeritdoserend en elektronische informatieverschaffing aan automobilisten. Dit is een kosteneffectieve manier om capaciteit te vergroten, maar het heeft natuurlijk zijn grenzen.

Naast het wegennet is ook het railnet van belang. Duidelijk is dat het hoogwaardig openbaar vervoer binnen de Nederlandse stadsgewesten veel lacunes kent. Vergeleken met steden als Londen en Parijs stellen de metrosystemen van Amsterdam en Rotterdam niet zoveel voor. Daarbij moet natuurlijk wel het schaalverschil met deze steden in aanmerking worden genomen. Daarnaast is er het (inter)nationale spoorwegennet. De afgelopen jaren is mede door de sterke stijging van het gebruik ten gevolge van de OV-jaarkaart van studenten de kwaliteit en de betrouwbaarheid van het spoorwegsysteem afgenomen. Tevens is de ruimte voor goederenvervoer per spoor krupper geworden. Forse inspanningen op alle niveaus (agglomeratie, intercity, HSL naar de buurlanden) zullen nodig zijn om het railnet op een adequaat niveau te brengen.

Bij de toekomstige vormgeving van de infrastructuur in Nederland is het belangrijk om de samenhangen tussen de verschillende infrastructuurtypen in het oog te houden. Daarbij zullen zich zowel situaties van substitutie (bijvoorbeeld binnenvaart tegenover spoor) en complementariteit (bijvoorbeeld trein en bus; intercontinentaal vliegen en HSL) voordoen. Substitutie leidt dan tot concurrentie tussen vervoerwijzen, maar complementariteit juist tot de noodzaak om per modaliteit de infrastructuur en

1. Healey en Baker, *European real estate monitor*, Healey & Baker, Londen, 1993

2. F.R. Bruinsma en P. Rietveld, *Accessibility of European metropolitan areas; a comparison of approaches*, Economische Faculteit, Vrije Universiteit, Amsterdam, Research Memorandum, 1993.

het gebruik ervan per vervoerwijze op elkaar af te stemmen, alsmede de noodzaak om de kwaliteit van multimodale knooppunten te verbeteren.

Ontwikkelingen in Europa

Bezien we de dynamiek van de bereikbaarheid van steden binnen Europa, dan blijkt dat de belangrijkste veranderingen in de bereikbaarheid vermoedelijk zullen plaatsvinden in het spoorwegennet. De snelheids-sprong die zal worden bereikt door de introductie van een hogesnelheids-net heeft grote gevolgen voor de ontwikkeling van de bereikbaarheid van de steden in het Europese kerngebied. De meer perifere gebieden zullen achterblijven. Het resultaat is een toename van de bereikbaarheidsongelijkheid in Europa.

Voor de andere infrastructuurcomponenten zullen de effecten naar verwachting minder groot zijn. Zo zullen de inspanningen op het terrein van de wegenbouw in het kerngebied vooral gericht zijn op het tegengaan van congestie. In enkele Europese regio's (zoals Denemarken) zullen 'mising links' worden aangepakt, en in de perifere landen zal de dichtheid van snelwegen toenemen. Het resultaat is naar verwachting een bescheiden verbetering van de relatieve bereikbaarheidsposities in de Europese periferie.

In het luchtverkeer is de ongelijkheid in de bereikbaarheid momenteel al groot. De positie van steden als Londen, Parijs en Frankfurt is behoorlijk dominant. Verdere vervoersgroei zal onder meer leiden tot hogere frequenties van verbindingen; dit heeft verhoudingsgewijs de sterkste invloed op de steden die nu met een lage frequentie bediend worden. Zo zal een verdubbeling van de frequentie van de vliegverbinding tussen Amsterdam en Londen maar weinig toevoegen aan hun onderlinge bereikbaarheid: bij hoge frequenties is de gemiddelde wachttijd toch al laag zodat de verbetering in de totale reistijd gering is. Een verdubbeling van de frequentie tussen bijvoorbeeld Warschau en Stockholm zal voor deze steden verhoudingsgewijs belangrijk zijn, omdat de wachttijdcomponent in de totale reistijd hier groot is. Reken-exercities wijzen erop dat een voortgaande groei van het luchtverkeer in Europa vermoedelijk een licht matigende invloed zal hebben op

de ongelijkheid in de relatieve bereikbaarheden van de stedelijke centra in Europa³. Dit zou zelfs nog kunnen gelden, als de groei van de huidige 'mainports' sneller zou zijn dan die van de overige luchthavens. Wel dient hierbij te worden aangetekend dat deze exercities zich beperken tot de Europese ruimte, en daarmee tot bereikbaarheid naar Europese bestemmingen. Dat is legitiem voor de modaliteiten weg en rail, maar niet altijd voor de luchtvaart. Wanneer we de analyse zouden herhalen voor verschuivingen in de intercontinentale bereikbaarheid via luchtverbindingen, dan is het resultaat van de groei in de luchtvaart mogelijk wel een verbetering van de bereikbaarheidspositie van de gevestigde mainports.

Interne en externe bereikbaarheid

Een belangrijk discussiepunt bij de bereikbaarheid van metropolitane gebieden betreft de relatie van de interne en externe (interregionale/ internationale) bereikbaarheid. In de bovenstaande beschouwing is de zoeker gericht op de externe bereikbaarheid. Toch staat deze niet geheel los van de interne bereikbaarheid. De grootste knelpunten in de infrastructuur in West-Europa doen zich immers voor binnen de stadsgewesten. Deze knelpunten raken ook de interregionale en internationale verplaatsingen. De zwakste schakels tussen de havengebieden van Amsterdam en Rotterdam ten opzichte van het Europese spoorwegennet zijn bijvoorbeeld te vinden in de directe omgeving van deze havengebieden zelf. En de grootste filekansen bij een verplaatsing over de weg tussen Rotterdam en Essen vindt men binnen het Rijnmondgebied en het Ruhrgebied zelf. Op de tussenliggende assen zijn de knelpunten duidelijk kleiner. Afgezien van specifieke zwakke of ontbrekende links in het Europese netwerk (zoals in de Alpenlanden, en bij grote waterkruisingen) hebben de voornaamste knelpunten in de internationale relaties binnen de EU betrekking op de verkeerssituatie in de stadsgewesten. Oplossing van deze knelpunten uitsluitend ten behoeve van het lange-afstandsverkeer is niet eenvoudig, aangezien de uitbreiding van de wegcapaciteit in overgrote mate door het korte-afstandsverkeer zal worden benut.

Selectiviteit in het gebruik van de wegcapaciteit is op twee manieren te bereiken. De eerste is rantsoenering. Dit vindt bijvoorbeeld plaats door middel van doelgroepenstroken voor het vrachtverkeer. Omdat het vrachtverkeer op gemiddeld langere verplaatsingsafstanden betrekking heeft, zal zo inderdaad het internationale verkeer verhoudingsgewijs profiteren.

De tweede manier om selectiviteit te bereiken is het hanteren van het prijsmechanisme op momenten dat de wegcapaciteit te kort schiet, d.w.z. het hanteren van 'road pricing'. In dit geval zal overigens niet per definitie het lange afstands- of internationale wegverkeer de hoogste betalingsbereidheid tonen. In de economische literatuur over dit onderwerp wordt vooral het prijsmechanisme aanbevolen als efficiënte oplossing. Rantsoenering zoals bij doelgroepenstroken komt eigenlijk alleen in aanmerking als de prijsbenadering (b.v. om politieke redenen) onhaalbaar is en heeft daarmee een 'second best'-karakter.

Knelpunten in de internationale bereikbaarheid hebben niet alleen betrekking op fysieke knelpunten in infrastructuurnetwerken, maar ook op institutionele knelpunten. Door de voortgaande integratie van de economieën binnen de EU is op dit terrein al veel vooruitgang geboekt, maar voor andere relaties is hier nog steeds sprake van aanzienlijke problemen die de internationale bereikbaarheid verminderen. Het uitbreiden van de fysieke infrastructuur is slechts een van de manieren om de bereikbaarheid te verbeteren. Het aanpakken van institutionele barrières is niet minder belangrijk⁴. Bij deze institutionele knelpunten gaat het om gebrek aan standaardisatie, tijdrovende procedures bij grensoverschrijdingen, protectie van binnenlandse producenten, taalverschillen en andere zachte factoren die grensoverschrijdende handel en verkeer belemmeren.

Peter Nijkamp en Piet Rietveld

De auteurs zijn verbonden aan de vakgroep Ruimtelijke Economie van de Vrije Universiteit.

3. F.R. Bruinsma en P. Rietveld, Urban agglomerations in European infrastructure networks, *Urban Studies*, jg. 30, 1993, blz. 919-934

4. P. Nijkamp, P. Rietveld en I. Salomon, Barriers in spatial interactions and communications, *The Annals of Regional Science*, jg. 24, 1990, blz. 237-252.