



## UvA-DARE (Digital Academic Repository)

### Mythes over mobiliteit

Bertolini, L.; Dijst, M.; Schrijnen, P.

**Publication date**  
2008

**Published in**  
Rooilijn

[Link to publication](#)

#### **Citation for published version (APA):**

Bertolini, L., Dijst, M., & Schrijnen, P. (2008). Mythes over mobiliteit. *Rooilijn*, 41(1), 14-21.  
<http://www.rooilijn.nl/files/RL%2001-08.pdf>

#### **General rights**

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

#### **Disclaimer/Complaints regulations**

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.



# Mythes over mobiliteit

Luca Bertolini, Martin Dijst en Pieter Schrijnen

**Mythes rond mobiliteit, individueel en openbaar vervoer blijven hardnekkig bestaan. Maar een aantal succesvolle voorbeelden uit het buitenland laat zien dat het openbaar vervoer wel degelijk een hoge individuele mobiliteit kan bewerkstelligen. In Nederland zou door een bredere aanpak van het verkeers- en vervoerbeleid zelfs de automobilisten verleid kunnen worden om de overstap naar openbaar vervoer te maken.**

‘Het is bewezen dat je met openbaar vervoer nauwelijks mensen uit de auto krijgt.’ Begin vorig jaar legde het nieuwe dagblad *De Pers* deze stelling in de mond van Carl Koopmans, directeur van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM). De ongenueanceerde zienswijze van de journaliste weerspiegelt de manier waarop vele partijen in Nederland denken over het openbaar vervoer. Openbaar vervoer is vooral een kostenpost. Het zou geen zin hebben om daarin te investeren. Volgens velen is het openbaar vervoer geen reëel alternatief voor de auto. Investerings in het openbaar vervoer zouden geen invloed hebben op de congestie. Ook zou de auto langzamerhand even schoon zijn als het openbaar vervoer. Zolang dergelijke mythes opgeld doen, is het lastig om een evenwichtig mobiliteitsbeleid te voeren. Met deze bijdrage willen we een genuanceerd beeld schetsen van de verhouding tussen auto en openbaar vervoer. Maar vooral willen we de discussie over het mobiliteitsbeleid op een ander, veel relevanter niveau brengen: de wensen, behoeften en (on)mogelijkheden van de reizigers vormen dan het uitgangspunt, niet alleen de economische efficiëntie van het verkeer en vervoer.

### **De opgaven voor het verkeers- en vervoerbeleid**

In een uitgebreid interview in *De Pers* stelt Carl Koopmans dat auto en openbaar

vervoer geen ‘communicerende vaten’ zijn (Nieuwenhuis, 2007). Het aandeel van het OV in het totaal aantal kilometers staat al lange tijd op ongeveer 11 procent. De auto neemt 77 procent voor haar rekening. Het is om die reden dat Koopmans stelt dat het OV geen reëel alternatief voor de auto is. Hij adviseert dan ook om de investeringen in het OV niet verder uit te breiden om het fileprobleem in Nederland op te lossen.

Deze redenering is erg kort door de bocht en ontkent de rol van Verkeer en Waterstaat in deze ontwikkeling. Voor het ministerie heeft de nadruk in het beleid, in het denken en in de investeringen decennia lang gelegen op de aanpak van de congestie op de ‘eigen’ rijkswegen. Het grootste deel van de investeringen in het nationale verkeers- en vervoerbeleid was daar ook op gericht. Ondanks al die inspanningen is er twintig jaar na het rapport ‘Afrekenen met Files’ (McKinsey, 1986) nog maar weinig zicht op een effectieve bestrijding van de congestie op de hoofdwegen. Ondertussen is voor velen duidelijk geworden dat congestie voor een belangrijk deel ontstaat in en rond de stedelijke regio’s, in de wisselwerking tussen rijkswegen en de regionale of stedelijke wegen. Zeer exacte analyses voor de Haagse regio maken dit maar al te duidelijk (Commissie Luteijn, 2001).



Het rijksbeleid voor het openbaar vervoer richt zich echter nauwelijks op de bestrijding van deze oorzaak van de congestie, of op het bevorderen van de bereikbaarheid en het sociaal-economisch functioneren van steden en regio's. Zo is een groot deel van de investeringen in openbaar vervoer de afgelopen jaren gegaan naar de HSL: meer dan 7 miljard Euro voor de HSL-Zuid tegenover 900 miljoen Euro voor Randstadrail. De verwachting is dat de HSL 23 miljoen reizigers zal trekken, terwijl Randstadrail 27 miljoen reizigers per jaar verwacht (website randstadrail). Investeringen in dit internationale OV-netwerk halen weinig uit bij de bestrijding van de dagelijkse files. Van de investeringen in het regionale en lokale openbaar vervoer is verder het grootste deel gericht op vermindering van de exploitatiekosten en nauwelijks op concurrentie met de auto. Na de aanleg van de NoordZuidLijn in Amsterdam zal bijvoorbeeld een deel van het bestaande bus- en tramnet worden opgeheven. Ook rond Randstadrail in de Zuidvleugel zal dat gebeuren. Per saldo levert dat minder hoge jaarlijkse lasten op voor Verkeer en Waterstaat en voor de regio's, maar voor de congestie levert het weinig op.

### **Economisch of sociaal-economisch beleid**

Steden en regio's voeren al enkele decennia een meer integraal verkeers- en vervoer-

beleid. De doelstellingen van de steden en de regio's zijn daarbij breder dan het bestrijden van de files op de rijkswegen. Ook de middelen die worden ingezet komen uit vele beleidsvelden. Steden en stedelijke agglomeraties zijn vanuit economisch en sociaal oogpunt de brandpunten van de samenleving. Mobiliteit moet de ruimtelijk-economische en de sociale ontwikkeling van steden en agglomeraties waarborgen. Maar de leefbaarheid mag niet in het geding komen als gevolg van geluidhinder, emissies, onveiligheid en ruimtebeslag veroorzaakt door het verkeer. Het maakt nogal uit of je de beleidsopgaven definieert als 'het goed functioneren van de vervoersmarkten' of 'doorstroming op de hoofdwegen', danwel als 'bereikbaarheid en sociaal-economisch functioneren van de Nederlandse steden en regio's'. De smalle definitie van de beleidsopgaven door het ministerie leidt er mede toe dat het Rijk de afgelopen jaren nooit een echt integraal verkeers- en vervoerbeleid heeft gevoerd. Op zijn minst is het noodzakelijk om de ruimtelijke ordening en het verkeers- en vervoerbeleid te integreren. Hoe kan het openbaar vervoer met de auto concurreren als de meeste nieuwe herkomsten en bestemmingen niet in de buurt van de haltes liggen en de wel aangeboden diensten onvoldoende beantwoorden aan de nieuwe vraag van de reizigers? Over prijsbeleid is weliswaar veel gesproken, geschreven en

voorgenomen maar de daad is nog niet bij het woord gevoegd. Er blijken iedere keer genoeg argumenten om dat beleid niet uit te voeren.

Een bekende aanpak van de congestie op de rijkswegen is het investeren in die wegen. Maar dat verschuift het probleem alleen maar verder naar de aansluitingen met de steden, de werkgebieden en de woonbuurten: daar willen de automobilisten naar toe en daar komen ze vandaan. Toenemend gebruik van de auto leidt in deze gebieden tot extra onveiligheid, congestie en parkeerproblemen. De problemen nemen alleen maar toe als we weinig of niets meer doen aan het openbaar vervoer in de steden en regio's en zullen zelfs leiden tot toename van de congestie op het hoofdwegennet. Beperking van de investeringen in het openbaar vervoer leidt er echter toe dat het een zachte dood zal sterven. Er is de laatste decennia steeds minder geld of aandacht voor uitbreiding van de capaciteit op het railnetwerk, qua infrastructuur en qua voertuigen; voor innovatieve openbaar vervoersystemen op de weg en voor vraagdifferentiatie van de diensten. Een steeds groter aandeel van de nieuwe woningen, werkgebieden en voorzieningen ligt buiten het bereik van het openbaar vervoersysteem. Steeds meer huishoudens voelen zich genoodzaakt een tweede of derde auto aan te schaffen.

### **Nog steeds: milieu**

In het verkeers- en vervoerbeleid speelt de milieupgave een belangrijke rol. Het Rijk richt zich vooral op de grote infrastructuurprojecten, op de technologie en de regelgeving. Steden en regio's worden geconfronteerd met de ruimtedruk, de geluidsbelasting en de problemen rond

fijnstof. Het rijksbeleid richt zich niet meer op beheersen van het autogebruik. Voor het functioneren van steden en regio's echter blijft dat een belangrijk element in het verkeers- en vervoerbeleid. Het openbaar vervoer kan daar een wezenlijke rol spelen.

Alle motorvoertuigen maken belangrijke technologische ontwikkelingen door. Dat geldt zowel voor de auto als de bussen en de trein. De energieprestatie van auto's wordt steeds beter. Het brandstofgebruik per gereden kilometer wordt langzaam maar zeker minder. Dat voordeel wordt echter tenietgedaan door de neiging van consumenten om grotere en energievervlindende auto's aan te schaffen. Bovendien neemt de bezettingsgraad steeds verder af: van 1,70 in 1985 naar 1,57 personen in 2005.

Het is te gemakkelijk, zoals het KiM volgens De Pers doet, om de prestaties van de nieuwste en schoonste auto's vergeleken met die van de oudere dieselbussen. Een verouderde lege dieselbus haalt het natuurlijk niet in de vergelijking met een gloednieuwe volgeladen Toyota Prius. Op de kortste afstanden is de bus inderdaad gemiddeld ongunstiger dan de auto. Maar ook de technologie van het OV-materieel vernieuwt zich echter. En wat betreft verkeersveiligheid, ruimtebeslag, verbruik van schaarse brandstoffen, geluid en de meeste emissies, is het openbaar vervoer bijna altijd beter dan de auto. De vergelijkende studies van Van den Brink & Van Wee (1997), van de London Transport (1999) en van de World Business Council for Sustainable Development (WBCSD, 2001) maken een compleet beeld mogelijk. Het openbaar vervoer komt er duidelijk beter uit dan de auto. Ontwikkelingen in autotechnologieën zullen het beeld maar ten dele veranderen.

De conventionele emissies door auto's zullen dalen en de verkeersveiligheid zal toenemen. Het is echter nog steeds onduidelijk hoe de broeikasemissies kunnen worden teruggebracht. Hetzelfde geldt voor geluidhinder, of ruimtebeslag, zoals ook erkend door de sector (WBCSD, 2004).

### Openbaar vervoer werkt

Investeren in het openbaar vervoer loont, mits voldoende gericht en als onderdeel van een samenhangend pakket van maatregelen. Vele succesvolle voorbeelden uit het buitenland laten dat zien. Neem Karlsruhe, een van de casussen geanalyseerd door Robert Cervero in *The Transit Metropolis* (1998). Karlsruhe biedt geen natuurlijke voedingsbodem voor openbaar vervoer. Het is geen compacte metropool, zoals Londen of New York, maar een uiteengelegde, middelgrote stedelijke regio. Zeventig procent van de bevolking woont buiten de hoofdkern. Toch bracht de introductie van een nieuw light rail systeem aan het begin van de jaren negentig 110 procent stijging van openbaar vervoergebruik ten opzichte van 1985 teweeg (peil 1996). In 1996 waren procent van de OV-forensen voormalige autorijders. Bijzonder waren ook de gegevens over de exploitatie: het systeem kende in 1995-1996 een financiële dekkingsgraad van 86 procent. Cervero ziet een aantal cruciale ingrediënten voor dit succes. Ten eerste een aanpassing van het openbaar vervoernetwerk (nieuwe schakels en haltes) om aan te sluiten bij de bestaande, gespreide activiteiten. Ten tweede moeten nieuwe voertuigen flexibel als trein (snel, weinig haltes, eigen baan) of als tram (langzaam, veel haltes, gemengd met overig verkeer) kunnen opereren, afhankelijk van de ruimtelijke context. Ten derde helpt een restrictief parkeerbeleid

in de stedelijke centra en een systeem van transferia buiten de centra om overstap van de auto te vergemakkelijken. Tenslotte maakt de aanwezigheid van een regionaal vervoerbedrijf met zeggenschap over alle openbaar vervoersystemen afstemming van dienstregelingen en integratie van tarieven mogelijk.

### Kwaliteit van de netwerken

Het gaat natuurlijk niet om de groei van het openbaar vervoergebruik, maar om de kwaliteit van de netwerken, om de mobiliteit van mensen en goederen en om de ontwikkelingsmogelijkheden van de stedelijke gebieden. Daarin kan openbaar vervoer een belangrijke rol spelen. De Braziliaanse stad Curitiba heeft een uitermate efficiënt openbaar vervoersysteem gebaseerd op vrije busbanen. De ruimtelijke structuur van de stad is daar aan opgehangen. De congestie in deze Zuid-Amerikaanse stad is beperkt. De gemiddelde snelheid op het autonetwerk in en rond de stad is bijna 40 km per uur (Kenworthy & Laube, 2000). Ter vergelijking: volgens Rijkswaterstaat is de gemiddelde snelheid van alle verplaatsingen op snelwegen





en stedelijke wegen in Nederland ongeveer 45 km per uur (Rijkswaterstaat, 2007).

Nederland kan van deze voorbeelden het nodige leren! Er zijn gelukkig belangrijke initiatieven die recht doen aan deze voorbeelden, zoals de Stedenbaan in de Zuidvleugel of Randstadspoor rond Utrecht. Er zijn ook nog recent successen te melden, zoals de Ringlijn in Amsterdam. Onder de werknemers in de corridor is na ingebruikname het OV-gebruik in het woon-werkverkeer gestegen van 43 procent naar 51 procent. Voor zakelijke verplaatsingen steeg het gebruik van 25 procent naar 36 procent (DIVV Amsterdam, 2001). Dit soort projecten is succesvol door niet uitsluitend te investeren in nieuw en beter openbaar vervoer, maar vooral door een integratie van het OV, het ruimtelijk beleid en het parkeerbeleid. Wanneer het prijsbeleid wordt ingezet in afstemming met het openbaar vervoer, zal dat, zeker in de ogen van de automobilisten, veel acceptabeler worden. Daar liggen dus de sleutels

voor een vlotter wegverkeer en een beter milieu. Integratie van verkeer en vervoer met ruimtelijke ordening maakt het mogelijk heel gericht te zorgen voor de bereikbaarheid van bedrijfsterreinen, kantoren en voorzieningen. Op deze manier is het mogelijk om de steden en woonbuurten goed in te richten voor voetgangers en fietsers en om de milieubelasting door het verkeer te verminderen. Zo worden de Nederlandse steden interessant, mooi, intensief gebruikt en dynamisch. Ook wordt het mogelijk om kantoren en bedrijven te concentreren in en rond de stedelijke regio's. Doordat die dan minder zijn aangewezen op locaties die alleen goed bereikbaar zijn voor de auto, zal het autogebruik minder hard groeien.

### **Doelgroepen op de mobiliteitsmarkt**

De auto is een multifunctioneel vervoermiddel. Dat brengt de reiziger op uiteenlopende tijdstippen voor verschil-



lende motieven naar alle haarvaten in het wegensysteem. Het mobiliteitsonderzoek en -beleid zou zich meer moeten richten op integrale alternatieven voor iedere functie die de auto voor verschillende doelgroepen vervult. Zo zouden er als alternatief voor de winkelauto op winkelcentrumniveau, geïntegreerde distributiesystemen opgezet kunnen worden. Hiermee kunnen aangekochte goederen op gewenste tijdstippen gratis thuisbezorgd worden. De kosten van een dergelijk systeem kunnen gedeeltelijk vanuit parkeertarieven betaald worden (Dijst e.a., 2002). De taxi-functie van de auto kan beperkt worden door kleinschalige school-, sport- en cultuurvoorzieningen voor kinderen te situeren aan sociaal- en verkeersveilige loop- en fietsroutes. Concepten als de OV-fiets en de treintaxi kunnen het gebrek aan flexibiliteit van de trein, in de ogen van recreatieve en zakelijke reizigers, verhelpen. Zo wordt het mogelijk om het autogebruik te ontmoedigen, zonder de mobiliteit te

verminderen. Alleen al vanwege het sterke gewoontegedrag zal het echter absoluut onvoldoende zijn aantrekkelijke integrale alternatieven voor auto-gebruik te ontwikkelen. Een krachtig prijsbeleid in de vorm van bijvoorbeeld kilometerheffingen en parkeertarieven is onmisbaar. Evaluaties laten keer op keer zien dat dergelijke maatregelen wel effectief zijn. Zo zijn sinds de introductie van de tolheffing in 2003 in Londen vertragingen in het busvervoer gehalveerd. De taxikosten zijn tussen de 20 en de 40 procent afgenomen. Het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets is met 10-15 procent gestegen. Bovendien vinden minder verkeersongelukken plaats en is de uitstoot van emissies verminderd (Transport for London, 2005).

### **Communicerende vaten**

Het is jammer dat de meeste discussies in Nederland geen ruimte bieden voor een genuanceerde visie op de verhoudingen tussen openbaar vervoer en auto. Het is





terecht, zoals Carl Koopmans van het KiM opmerkt, dat auto en OV voor veel mensen geen communicerende vaten zijn. De vraag is alleen: hoe komt dat? Wij zijn van mening dat er onvoldoende werk van is gemaakt om de communicatie tussen deze vervoerwijzen te verbeteren. Volgens ons is hiervoor echter ook geen alternatief. In plaats van een mobiliteitsbeleid gericht op de doorstroming van het autoverkeer, is een integraal beleid nodig, afgestemd op specifieke vervoersfuncties en op steden en regio's. Dat is beter dan het in stand houden van oude en onterechte mythes.

Luca Bertolini (l.bertolini@uva.nl) is als universitair hoofddocent verbonden aan de afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies, Universiteit van Amsterdam. Martin Dijst (m.dijst@geo.uu.nl) is als hoogleraar verbonden aan de afdeling Stadsgeografie, Universiteit Utrecht. Pieter M. Schrijnen (p.m.schrijnen@tudelft.nl) is als universitair docent verbonden aan de afdeling Transport en Planning, TU Delft.

## Literatuur

- Cervero, R. (1998) *The Transit Metropolis*. Island Press, Washington DC
- Commissie Luteijn (Commissie Mobiliteitsmarkt A4) (2001) *Beweging door Samenwerking, Eindrapport*. Projectsecretariaat Commissie Mobiliteitsmarkt A4, Den Haag
- Dienst Infrastructuur en Vervoer Amsterdam (DIVV) (2001) *De Ringlijn. Evaluatie-onderzoek*. Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, Amsterdam
- Dijst, M. & T. de Jong & J. Ritsema van Eck (2002) 'Opportunities for transport mode change: an exploration of a disaggregated approach'. *Environment and Planning B*, 29, 413-430
- Kenworthy, J. & F. Laube (2000) *Millennium Cities Database for Sustainable Transport*. International Association of Public Transport (UITP), Brussels
- London Transport Buses (1999) *Buses: A Cleaner Future*. London Transport Buses, London
- McKinsey & Company (1986) *Afrekenen met files*. McKinsey & Company (in opdracht van Ministerie van Verkeer en Waterstaat), Amsterdam
- Nieuwenhuis, M. (2007) 'De trein is een niche-product'. *De Pers*, 29 januari 2007
- Transport for London (2005) *Central London Congestion Charging: impacts monitoring – third annual report*. Transport for London, London
- Van den Brink, R.M.M. & G.P. van Wee (1997) *Energiegebruik en emissies per vervoerwijze*. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Bilthoven
- World Business Council for Sustainable Development (2001) *Mobility 2001*. WBCSD, Geneva
- World Business Council for Sustainable Development (2004) *Mobility 2030*. WBCSD, Geneva
- Website Randstadrail (accessed February 2007). <http://www.randstadrail.nl>
- Website Rijkswaterstaat (accessed February 2007). [www.rws-avv.nl/vv2020/PerspOpCijf](http://www.rws-avv.nl/vv2020/PerspOpCijf)