Capgemini
CONSULTING.TECHNOLOGY.OUTSOURCING

the way we see it

Trends in Mobiliteit 2008

De Randstad voorbij:
gevolgen van de economische schaalsprong

Trends in Mobiliteit 2008

De Randstad voorbij:
gevolgen van de economische schaalsprong

Auteurs:
Jaap Kwadijk, Zsolt Szabo

In samenwerking met:
Frank Bianchi, Ruud de Groot, Hugo Haarman, Giovanni Huisken, Hans Nollet, Menno Rustenburg en TNS NIPO.

Capgemini Nederland B.V.
Utrecht, juli 2008

Voorwoord

Met Trends in Mobiliteit 2008, 'De Randstad voorbij' vervolgt Capgemini Nederland B.V. zijn rapportage over de ontwikkelingen rond vervoer van mensen en goederen in Nederland.

De reacties op Trends in Mobiliteit 2007, 'De eerste aanzet' waren overweldigend. Veel media pakten het rapport op en er ontstond een levendige discussie over mobiliteit in Nederland. Belangrijke conclusie uit het rapport van 2007 was dat de totale benutting van de Nederlandse vervoerscapaciteit slechts op 1,2% van het theoretisch maximum, het Bruto Nationaal Vervoers Volume (BNVV), lag. Dit betekent dat er voldoende mogelijkheden kunnen worden gecreëerd voor het oplossen van knelpunten, met name in de pieken. Tevens werd in het rapport een serie oplossingsrichtingen aangedragen voor knelpunten in de mobiliteit. Het rapport bood al met al een meer integrale kijk op mobiliteitsgerelateerde problemen, om zo tot integrale oplossingen te komen.

De doelstelling om op een frisse, onbevooroordeelde manier tegen de mobiliteitsproblematiek aan te kijken en aandacht te vragen voor de verbanden, werd dan ook ruimschoots gehaald. Om het rapport in 2008 een even succesvolle opvolger te geven, nodigden we de lezers uit om op onze bevindingen te reageren en een bijdrage te leveren. Een groot aantal partijen, instanties en personen heeft dit gedaan en zo een fundament gelegd voor Trends in Mobiliteit 2008, 'De Randstad voorbij.'

In Trends in Mobiliteit 2008 stellen we ons tot doel een visie te formuleren op de schaalsprong die Nederland meemaakt, als gevolg van de economische groei en globalisering. Het voornaamste probleem is dat de Randstad uitbreidt naar de rest van Nederland. Stadsregio's worden ontwikkeld, nieuwe industriegebieden gebouwd en de congestie buiten de Randstad neemt fors toe. Om te vermijden dat buiten de Randstad dezelfde problemen ontstaan als in de Randstad, moeten groeifactoren en de financiële en bestuurlijke consequenties daarvan voor de mobiliteit, tijdig onderkend worden. Het huidige mobiliteitsbeleid richt zich echter nog in het bijzonder op het oplossen van knelpunten in de Randstad zelf.

Net als vorig jaar pretendeert Capgemini met Trends in Mobiliteit geen wetenschappelijke verhandeling te geven. We zoeken naar de verbanden en de logica om het algehele mobiliteitsprobleem integraal te kunnen benaderen en zo tot beter afgewogen en samenhangende oplossingen te komen.

Trends in Mobiliteit 2008 richt zich ten slotte nadrukkelijk op het bereikbaarheidsvraagstuk en niet op onderwerpen als natuurontwikkeling en klimaatbestendige inrichting van het landschap.Dit rapport is tot stand gekomen met medewerking van de workshopdeelnemers, TNS NIPO en de projectgroep TIM 2. Via deze weg wil ik hen hartelijk danken voor hun bijdrage die onontbeerlijk was in de totstandkoming van dit rapport. Voor meer informatie kunt u kijken op www.trendsinmobiliteit.nl

---

Frans van den Hurk
Vice President

Inhoudsopgave

Voorwoord

Managementsamenvatting 07

1 Inleiding: Nederland op de hoofdroutes van Europa 09

2 Aanpak van Trends in Mobiliteit 2008 12

3 De Randstad voorbij 14

4 Het ontwikkelpad naar de stadstaat 23

5 Bestuurlijke hiaten 27

6 Conclusies en samenvatting 31

Bijlagen: 33

A. Een workshop met deskundigen uit diverse stromen 34

B. Wat is de mening van autoforensen en zakelijke autoreizigers (TNS NIPO) 36

Geraadpleegde literatuur 46

Managementsamenvatting

Met Trends in Mobiliteit 2008, 'De Randstad voorbij' vervolgt Capgemini Nederland B.V. zijn rapportage over de ontwikkelingen rond vervoer van mensen en goederen in Nederland.

Belangrijke conclusie uit het rapport van 2007 was dat de totale benutting van de Nederlandse vervoerscapaciteit slechts op 1,2% van het theoretische maximum, het Bruto Nationaal Vervoers Volume (BNVV), lag. Dit betekent dat er voldoende mogelijkheden kunnen worden gecreëerd voor het oplossen van knelpunten, met name in de pieken. Tevens werd in het rapport een serie oplossingsrichtingen aangedragen voor de knelpunten in mobiliteit.

Doel van Trends in Mobiliteit 2008 is een visie te formuleren op de schaalsprong die Nederland meemaakt, als gevolg van de economische groei en globalisering.

We zien dat de Randstad uitbreidt naar de rest van Nederland. Stadsregio's worden ontwikkeld, nieuwe industriegebieden gebouwd en de congestie buiten de Randstad neemt fors toe. Om te vermijden dat buiten de Randstad dezelfde problemen ontstaan als in de Randstad, moeten groeifactoren en de financiële en bestuurlijke consequenties daarvan voor de mobiliteit, tijdig onderkend worden. Het huidige mobiliteitsbeleid richt zich echter nog met name op het oplossen van knelpunten in de Randstad zelf.

Daarnaast doen zich problemen voor doordat Nederland niet alleen kampt met een nationale groei van de mobiliteitsbehoefte, maar ook met een internationale. Door zijn centrale ligging en positie als doorvoer- en handelsland, zorgt de economische groei van de landen die ons omringen ook voor een enorme toename van verkeersstromen.

Trends in Mobiliteit 2008 stelt daarom de vraag hoe hiermee om te gaan. Welke prioriteiten moeten we stellen met het oog op onze vervoerscapaciteit en -behoefte? Hoe verdelen we de beperkte vervoersruimte over de verschillende gebruikers en doelen? En hoe komen we tot effectieve beleidskeuzes? Een antwoord op deze vragen wordt in dit rapport gezocht op basis van uitgebreid deskresearch en analyses. Daarnaast organiseerde Capgemini begin dit jaar een workshop over het mobiliteitsvraagstuk (zie bijlage A), waaraan vooraanstaanden uit politiek, bedrijfsleven en belangenverenigingen deelnamen. Ten slotte heeft onderzoek, uitgevoerd door TNS NIPO (zie bijlage B), gezorgd voor de nodige cijfermatige onderbouwing van het geheel.

Het rapport concludeert dat de belangrijkste oorzaken voor de huidige problematiek liggen in het versnipperde mobiliteitsbeleid dat Nederland sinds de jaren zestig heeft gevoerd. Er is nooit sprake geweest van een samenhangende, planmatige aanpak van de verkeersproblematiek. Verschillende bestuurslagen deden hun eigen ding; het deelbelang prefereerde boven het algemene belang. En de problematiek werd nooit geïntegreerd met andere belangrijke aspecten, zoals milieu en economische groei.

Bovendien heeft de nadruk te zeer gelegen op de situatie in de Randstad, vielen prognoses consequent te laag uit en werd onvoldoende vooruit gedacht. Als gevolg van de economische schaalsprong is de Randstad an sich niet meer de enige regio in Nederland die aandacht verdient, ook de gebieden buiten de Randstad lopen vol. Een derde 'regio' die meer aandacht verdient is de Brusselse. Nederland als doorvoerland investeert veel in het recht op overpad voor goederentransport. Dat wat in Brussel wordt bedacht (milieu, financieel, juridisch) heeft een directe invloed op het mobiliteitsbeleid. Het beter betrekken van deze regio in het kader van de besluitvorming is noodzakelijk.

Ook wordt geconcludeerd dat Nederland zich nu in de fase van 'herbezinning op planvormings- en besluitvormingsprocedures' bevindt. De nadruk ligt nog steeds op het vergroten van de fysieke vervoersinfrastructuur en het verhogen van de snelheid waarmee dat gebeurt. Helaas ontbreekt het nog steeds aan een integrale, langetermijnvisie en aanpak. Ook wordt de aandacht nog niet gericht op het veranderen van het gedrag van de gebruikers in het vervoer.

Positief is wel dat het huidige kabinet op dit dossier de sfeer van doorpakken ademt. Dit biedt kansen om in een hogere versnelling en met een efficiënte bestuurlijke cultuur de ontstane problemen op te lossen en toekomstige problemen voor te zijn.

De keuze die Nederland nog rest is helder. Of we kiezen actief voor de ontwikkeling (onder architectuur) van Nederland tot een duurzame leefomgeving of we gaan door zoals we nu bezig zijn, en Nederland ontwikkelt zich tot een verrommelde stad.

Om tot een duurzame leefomgeving te komen, waarvan mobiliteit een volwaardig deel uitmaakt, is een aantal zaken onontbeerlijk. Dit zijn de belangrijkste conclusies:

Voorop staat dat een integraal mobiliteitsplan moet worden ontwikkeld. Een mobiliteitsplan waarin beslissingen samenhangen met aspecten als economische groei, milieu, veiligheid, gezondheid, welzijn en de Europese context. Een plan ook dat verder reikt dan de horizon van het jaar 2020, zodat ontwikkeling niet gefrustreerd wordt door kortetermijnprioriteiten.

In dit kader zal de wijze waarop het mobiliteitsdossier in bestuurlijk Den Haag wordt behandeld, nog een keer tegen het licht moeten worden gehouden. Is de huidige departementale indeling op dit dossier nog wel 'future proof' en hoe zit het met de centrale sturing c.q. benodigde doorzettingsmacht vanuit het Rijk? Het feit dat meerdere ministeries min of meer onafhankelijk van elkaar verantwoordelijkheden uitoefenen op dit dossier belemmert de strijd vanuit Verkeer en Waterstaat tegen de congestie onnodig. Het samenvoegen van verantwoordelijkheden binnen één ministerie helpt bij het behalen van de mobiliteitsdoelstellingen.

Ter bevordering van geïntegreerd mobiliteitsbeleid kan worden geleerd van de huidige functie van de gezant (diplomaat) in de Randstad. Deze aanpak kan worden gekopieerd naar de andere regio's. Dat wil dus zeggen; één gezant voor de Randstad, één voor de regio's buiten de Randstad en één in bestuurlijk Brussel. Gelet op de ernst van de problematiek zou de status van musketiers (militair) deze gezanten niet misstaan. De rol van de musketiers zou die van kwartiermakers voor samenhangend middellange- en langetermijnmobiliteitsbeleid moeten zijn. Samenhangend betekent hier dat Randstad, regio's en de Brusselse regelgeving en financieringsmogelijkheden als één geheel dienen te worden benaderd. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de randvoorwaardelijke regie, waarbij kaders zijn aangegeven voor kwaliteiseisen, ontwikkelplannen, verdeling van kosten en opbrengsten vanuit het algemene belang. Ook wordt aandacht besteed aan dienstregelingen en tariefsystemen waarbij aanbod en vraag op elkaar zijn afgestemd.

Trends in Mobiliteit 2008 heeft ook gekeken naar de concrete invulling van de toekomstplannen op het gebied van mobiliteit. Op basis daarvan een aantal praktische conclusies en aanbevelingen:

Om te komen tot een duurzaam vervoersbeleid, moeten we rekening houden met de bouw van corridors, boven- en/of ondergronds, die het recht op overpad voor de ons omringende landen garandeert en waar we in onze leefomgeving geen last van hebben.

Overwogen moet worden of het, gezien de ligging van Nederland als 'gateway to Europe', mogelijk is om de, bij het recht van overpad behorende, infrastructuur deels door de Europese Unie te laten financieren.

Er is veel winst te behalen in het gebruik van nieuwe technologieën voor het werken op afstand. Het Fonds Economische Structuurversterking (FES) zou, behalve voor investeringen in de fysieke infrastructuur, ook voor dit soort initiatieven kunnen worden aangewend. Infrastructuur is immers infrastructuur.

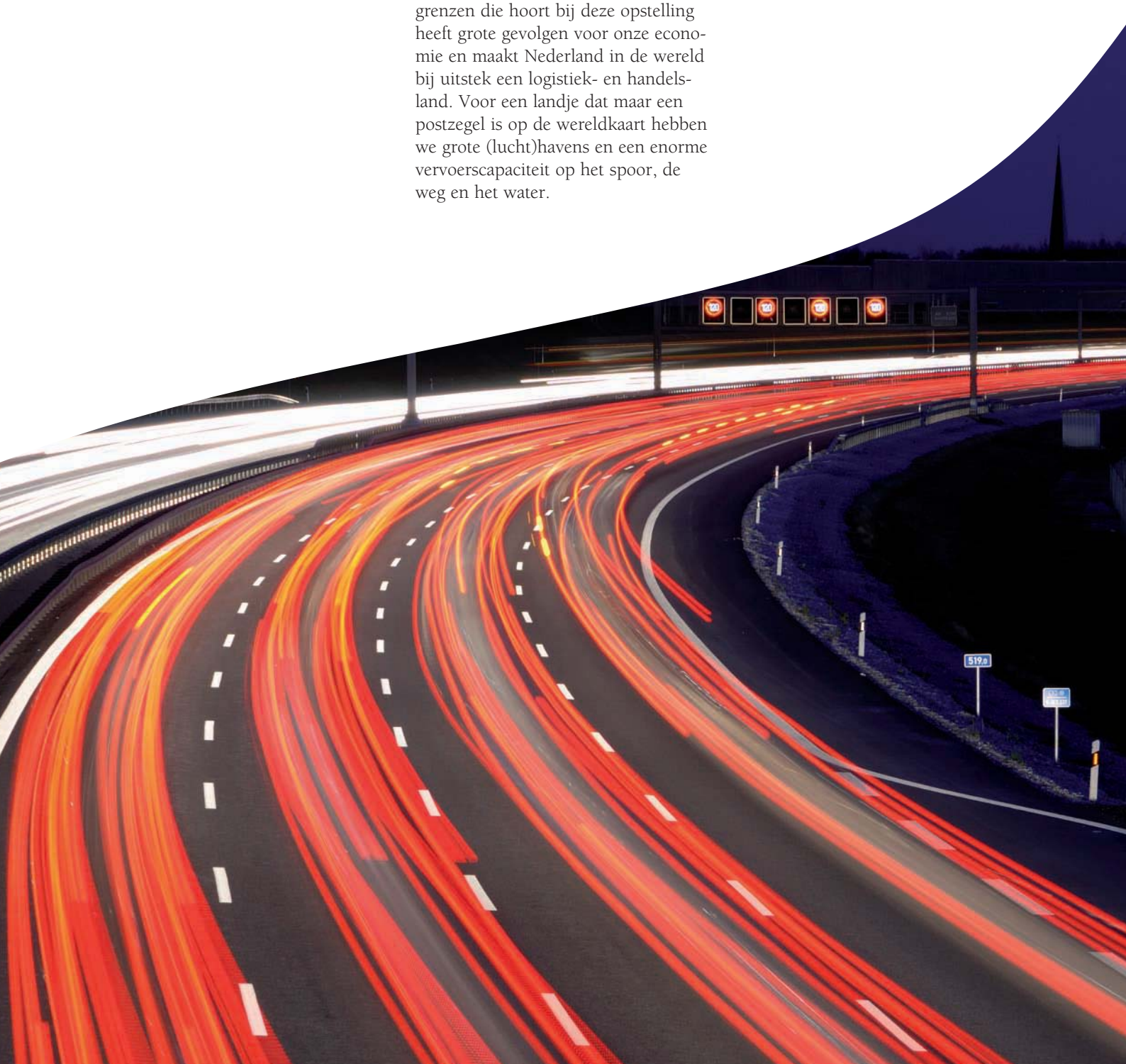
Als breekijzer voor het starten van infrastructurele projecten geldt vaak dat het organiseren van mondiale evenementen goed werkt. Nederland zou zich bijvoorbeeld kunnen richten op het binnenhalen van de Olympische Spelen in 2028 waarbij mobiliteit een speerpunt zou moeten zijn in de voorbereidende activiteiten, en niet een afgeleide.

Trends in Mobiliteit 2008 biedt al met al perspectief op meer integratie in het toekomstige mobiliteitsbeleid. 'De Randstad Voorbij' betekent afscheid nemen van oude structuren en gewoonten en het openzetten van het venster naar de toekomst. Een toekomst die ons de keuze stelt tussen de verrommelde stad of een duurzame leefomgeving.

De mentaliteit die bij het toekomstig mobiliteitsbeleid hoort is er een van lef, waarbij ambitieuze doorbraken worden geforceerd en in het kader van het algemene belang worden omarmd.

1 Inleiding: Nederland op de hoofdroutes van Europa

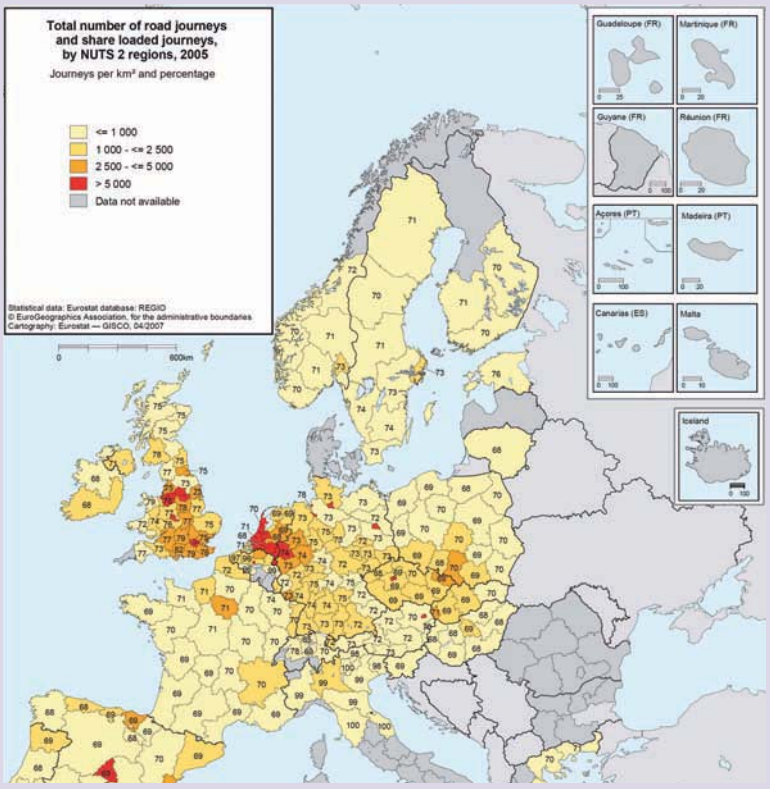
Al sinds mensenheugenis is het, qua oppervlakte, kleine Nederland een van de meest open en internationale landen van de wereld. De openheid van grenzen die hoort bij deze opstelling heeft grote gevolgen voor onze economie en maakt Nederland in de wereld bij uitstek een logistiek- en handelsland. Voor een landje dat maar een postzegel is op de wereldkaart hebben we grote (lucht)havens en een enorme vervoerscapaciteit op het spoor, de weg en het water.



Ook de geografische ligging, Nederland als poort van Europa, draagt uiteraard bij aan deze internationale positie en heeft mede tot resultaat dat het aantal verplaatsingen per kilometer tot de hoogste van Europa behoort (figuur 1.1).

De belangrijkste vragen die we in Trends in Mobiliteit 2008 stellen, zijn gegroepeerd rond het vraagstuk welke prioriteiten we, met het oog op onze vervoerscapaciteit en- behoefte, moeten stellen. Hoe gaan we de beperkte vervoersruimte verdelen over de verschillende gebruiksdoelen? En wat moeten we doen om de (beleids) keuzes te effectueren in de praktijk?

Figuur 1.1: Aantal verplaatsingen per vierkante kilometer in Europa



(Eurostat 2007)

Toegevoegde waarde mobiliteit

Welk deel van de vervoersinfrastructuur moet beschikbaar zijn voor de bewoners van Nederland? Welk deel is nodig voor lokale economische bedrijvigheid? En welk deel is er nodig voor doorvoer ten behoeve van derden? Hoeveel leefruimte hebben we nodig? Welk transport is nodig om te voorzien in onze levensbehoeften? Zijn er reële alternatieven die de behoefte aan fysiek transport kunnen verminderen? Wat blijft er nog over voor doorvoer als er een beperkt of moeilijk aantoonbaar economisch belang voor Nederland is? Met Trends in Mobiliteit 2008 willen we bewustwording rond deze vraagstukken creëren en een aanzet geven voor de beantwoording ervan.

De mate waarin de doorvoerfunctie een directe bijdrage levert aan ons welzijn is diffuus; het betreft een complex vraagstuk. Dit blijkt alleen al uit het feit dat onze nationale luchthaven, Schiphol, voor het grootste deel een overstapplaats is. Slechts een beperkt deel van de passagiers en goederen, dat de luchthaven dagelijks aandoet, heeft Nederland als eindbestemming of startplek.

Als het enkel om de nationale vervoersbehoefte ging, zou Schiphol dus vele malen kleiner kunnen zijn. Maar wat was er van Nederland geworden als er geen Nederlandse pioniers in de luchtvaart waren en Schiphol niet tot wereldformaat was uitgegroeid?

[1] In een onderzoek gepubliceerd door de Wereldbank (Connecting to compete – Trade Logistics in the Global Economy 2007), waarin de logistieke prestatie van landen onderling is vergeleken, eindigt Nederland achter Singapore op de tweede plaats.

Zou onze bloemenindustrie en -handel tot dezelfde wereldpositie zijn uitgegroeid? Dezelfde vraag kan gesteld worden voor onze havens. Rotterdam en Amsterdam behoren tot de wereldtop, juist omdat ze diensten verlenen die veel verder gaan dan de lokale vervoersfunctie.

En de groei duurt voort. Ook de Eemshaven groeit inmiddels explosief. En onze nationale staalfabriek, Corus in IJmuiden, werkt zo efficiënt dat het mogelijk lijkt de productie met tientallen procenten te verhogen. Natuurlijk levert dit werkgelegenheid op, maar het zorgt, direct en indirect, ook voor een zeer grote belasting van onze vervoersinfrastructuur. Erts, schroot en kolen komen met grote schepen binnen via de zeehaven, maar het staal wordt afgevoerd met kleinere schepen, treinen en auto's. Kan de regio deze grotere vervoersstroom aan?

Internationalisering

De discussie wordt bemoeilijkt doordat de grote spelers, de partijen die de grote vervoersstromen realiseren en beheren, steeds minder vaak van Nederlandse signatuur zijn. Op de weg, het spoor, het water en in de lucht bewegen zich allerlei internationale vertegenwoordigers. KLM is al gefuseerd met Air France. En hoewel personenvervoer over rails voorlopig nog vooral de taak van de NS is, kan dit in 2014, als de concessie wordt verhandeld, ook een buitenlandse operator worden. Tegelijkertijd groeit de NS als belangrijke vervoerder van personen in het Verenigd Koninkrijk.

Visie op mobiliteit

In Trends in Mobiliteit 2007 lag de nadruk op samenhang. Zo werd duidelijk dat er in Nederland in theorie voldoende ruimte is voor mobiliteit, maar doordat we hiervan in pieken gebruikmaken, staan we in files en zijn de treinen in de spits overvol.

Ook in 2008 concluderen we dat samenhang het toverwoord is in het denken over mobiliteit. Er moet een integrale toekomstvisie worden geformuleerd en mobiliteit mag geen sluitpost meer zijn van de economische groei, het milieu en de veiligheid.

"Gedragsverandering is het kernthema. De keuze moet door het individu gemaakt worden, maar dan moet je wel de keuze hebben. Informatievoorziening is daarbij van belang en is een taak van de overheid. Pluspunt is dat de noodzaak tot verandering nu ook is doorgedrongen tot de boardrooms van de grote ondernemingen. Overheid en bedrijfsleven zetten nu dan ook gezamenlijk hun schouders onder het mobiliteitsprobleem en zorgen er zo straks voor dat het individu ook daadwerkelijk keuzes heeft."

2 Aanpak Trends in Mobiliteit 2008

Trends in Mobiliteit 2008 vraagt langs twee assen aandacht voor mobiliteit. Aan de ene kant wordt bezien hoe het staat met de bereikbaarheid van Nederland, gezien vanuit de relatie tussen de buitenlandse behoefte (de doorvoer) en de nationale behoefte aan mobiliteit. Aan de andere kant wordt gekeken naar de verhoudingen tussen de problematiek in de Randstad en de rest van Nederland.

In het onderzoek zijn ondermeer de resultaten verwerkt van een workshop (bijlage A) over de bereikbaarheidsproblemen van Nederland. Deelnemers waren vertegenwoordigers vanuit overheid, bedrijfsleven en belangenorganisaties.

Daarnaast voerde TNS NIPO, net als vorig jaar, op verzoek van Capgemini onderzoek uit (bijlage B).Dit onderzoek heeft zich met name gericht op de beleving van mobiliteit door forensen en weggebruikers. De antwoorden van de ondervraagden van dit jaar zijn vergeleken met die van het jaar 2006.

Hoofdstuk 3 vormt het startpunt van dit rapport. Hier wordt ingegaan op de vervaging van de grenzen van de Randstad. Niet alleen de Randstad maar Nederland als geheel kan worden gezien als een Europese topregio, met alle gevolgen van dien voor het mobiliteitsvraagstuk.

Om de situatie die in Nederland ontstaat scherp te stellen, hebben we in hoofdstuk 4 een tijdslijn opgesteld. Langs deze tijdslijn zijn de fasen beschreven waarin Nederland zich op het gebied van mobiliteit ontwikkelt. De tijdslijn maakt duidelijk dat Nederland zich, via een aantal stappen, zal ontwikkelen tot een duurzame leefomgeving of een 'verrommelde stad'. Uiteraard kunnen in die ontwikkeling keuzes worden gemaakt en ook deze worden in dit hoofdstuk beschreven.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het al dan niet gebruikmaken van eenduidige definities, waarderingen en berekeningsgrondslagen. Daarnaast wordt de bestuurlijke effectiviteit op het mobiliteitsdossier nader onder de loep genomen.

We eindigen in hoofdstuk 6 met conclusies en aanbevelingen over de route waarlangs alle factoren in het mobiliteitsvraagstuk met elkaar in evenwicht kunnen worden gebracht. Dit om uiteindelijk stapsgewijs vorm te kunnen geven aan een succesvol mobiliteitsbeleid in Nederland.

3 De Randstad voorbij

Uit de discussies met deskundigen en het onderzoek van TNS NIPO komt duidelijk naar voren dat er bij ongewijzigd beleid, voortzetting van ons huidige gedrag en voortdurende groei van de vervoersvraag, steeds grotere knelpunten ontstaan op de weg, de rails en de waterwegen. De prognoses die tot op heden gemaakt zijn, blijken onjuist en achterhaald; er zijn veel meer voertuigen, vervoerders en passagiers die gebruik wensen te maken van de infrastructuur. En dat terwijl de contouren van onze huidige infrastructuur voor een groot deel uit de jaren zestig stammen.

Planologische missers

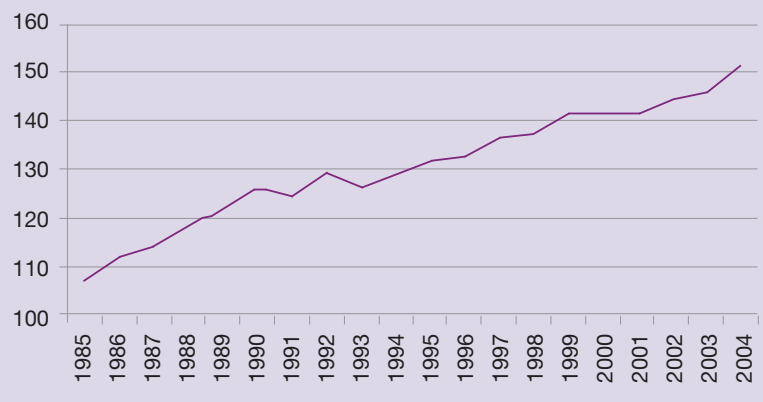
In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1990 (SVV II, deel D: regeringsbeslissing, ministerie van Verkeer en Waterstaat) wordt een prognose gemaakt betreffende de mobiliteit. Men ging ervan uit dat het gebruik van personenauto's gedurende de periode 1986 – 2010 niet met meer dan 35% zou toenemen. Onderstaand diagram (figuur 3.1) laat echter zien dat de grens van 35% al in 2004 werd overschreden. De prognose werd dus al na 18 jaar, in plaats van na 24 jaar, werkelijkheid; een tijdsfout van maar liefst 25%.

Gedurende de periode 1990 – 2005 is de vraag naar mobiliteit van personen en goederen dus sterk toegenomen. Het aantal verplaatsingen is niet alleen groter, ook worden er per verplaatsing gemiddeld langere afstanden afgelegd. In tijdsbeslag is deze toename deels opgevangen door de toegenomen snelheid van het vervoer.

De economische dip na 2000 heeft hooguit geleid tot een afvlakking van de mobiliteitsvraag.

De mobiliteitsgroei is het gevolg van verschillende factoren. De bevolking is niet alleen gegroeid, maar bestaat ook uit steeds meer kleinere huishoudens met eigen vervoerbehoeften. Daarnaast heeft de emancipatie van de vrouw geleid tot een hogere arbeidsparticipatie van de vrouw met meer tweeverdieners als resultaat. Dit alles resulteert in een forse groei van het autobezit. Bovendien zien we een toename van individuele vrijetijdsbesteding buitenshuis en een intensivering van het activiteitenpatroon, waardoor er meer behoefte is aan meer gediversifieerde mobiliteit. Ten slotte resulteert spreiding van locaties voor wonen, werken, recreatie en winkelen in een toename van het autogebruik.

Figuur 3.1: Autovervoerprestatie gedurende 1905-2004 (in miljarden kilometers)



(CBS, 2007)

Ook in de prognoses betreffende het vrachtvervoer zien we niet alleen een veel steilere groeicurve, maar vooral ook heftige pieken. Ook hiervoor zijn verschillende oorzaken aan te dragen. In eerste instantie neemt in het goederenvervoer de (gemiddelde) beladingsgraad af. Daarnaast is er een trend om steeds meer bestelwagens in te zetten voor het vervoer van individuele items. Er zijn dus meer voertuigen nodig om dezelfde hoeveelheid vracht te vervoeren.

En het probleem blijft groeien. Steeds meer mensen proberen zich op hetzelfde moment te verplaatsen. Bij personenvervoer in auto's blijft het aantal personen per auto ongewijzigd laag, terwijl in het openbaar vervoer de bezetting in de spits stijgt.

De oplossingen zijn tot dusver steeds gericht op de kortetermijn en gezocht in het vergroten van de fysieke ruimte om het verkeer in de spits ongestoord te laten passeren. De fysieke ruimte is echter beperkt en ook met dit soort oplossingen blijft het aantal kilometers file gestaag groeien. Bovendien is het voor ondernemers in het openbaar vervoer onaantrekkelijk veel energie en geld te besteden aan uitbreiding van capaciteit die alleen maar wordt benut in de pieken. Na de verdubbeling van het spoor tussen Amsterdam en Utrecht, de aanleg van de Betuwelijn, de HSL Zuid en de Hanzelijn zijn er tot op heden dan ook maar weinig nieuwe werkzaamheden gepland voor het spoor.

Een andere belemmering in de vervoerscapaciteit op het spoor is het bestaande systeem, dat ervan uitgaat dat per traject (een blok) slechts één trein aanwezig mag zijn.

Dit vraagt van moderne besturingssystemen, waarbij treinen ten opzichte van elkaar worden bestuurd, veel fysieke ruimte. Bovendien wordt het investeren in extra materieel, om tijdens de spits in te zetten, hierdoor erg lastig. Dit systeem legt kortom druk op de rentabiliteit voor de korte termijn en geeft geen impuls om te investeren in meer structurele oplossingen.

Woud aan regels en vergunningen

Voor het wegverkeer liggen er uitgebreide plannen om de fysieke vervoerruimte te vergroten. De werkzaamheden aan de A2 tussen Amsterdam en Eindhoven spelen hierin een belangrijke rol. Weliswaar lopen de meeste bouwwerkzaamheden voor op schema, maar de prognoses voor het aanbod van auto's doen dat ook. Bovendien is de hinder voor het verkeer door de werkzaamheden groot. Zowel rond Eindhoven als Utrecht wordt een indrukwekkend aantal maatregelen genomen om verkeershinder te voorkomen.

Los van het feit dat het hier kortetermijnoplossingen betreft, worden plannen voor het verbeteren van de infrastructuur voor auto's veelal gehinderd door (administratieve) procedures, protesten en rechtszaken. De procedures en duizenden vergunningen die nodig zijn om een stuk spoor of weg aan te leggen (6000 vergunningen alleen al voor de HSL en 8000 voor de Betuwelijn) vragen veel tijd en energie van burgers en bestuurders en zijn tekenend voor de sfeer in Nederland. We hebben geleerd om met het wetboek in de hand initiatieven te blokkeren. Bij ieder wat groter project zijn er wel een paar

personen of bestuurders die de uitvoering tegengaan.

Uiteraard heeft een deel van deze protesten te maken met de complexiteit van de materie en de invloed van het mobiliteitsvraagstuk op verschillende aspecten van de samenleving (milieu, economie). Het is dan ook moeilijk om medewerking te vragen ten bate van het algemeen belang, als de voorgestelde maatregelen niet zijn gevat in een samenhangend raamwerk. Mobiliteit is een zeer jong vak en discussies worden bijna nooit gevoerd binnen een eenduidig kader en op basis van ondubbelzinnige gegevens. Dit geeft ruimte aan lokale acties en protesten.

Nederland en het recht op overpad

De expansie van de haven bij Rotterdam is merkbaar tot diep in het achterland, maar plannen en maatregelen om het autoverkeer van de haven te reguleren beslaan hooguit een cirkel van 40 kilometer op de hoofdwegen rond Rotterdam. En op de as Eindhoven/Venlo is de A67 inmiddels de weg waar het meeste vrachtverkeer van Nederland rijdt. Dit als gevolg van de groei van de vrachtstroom die van de haven van Antwerpen naar het oosten moet. De jarenlange discussie over de verantwoordelijkheden rond de rivier de Schelde, die via Nederland de waterverbinding vormt tussen de Noordzee en Antwerpen, maakt duidelijk hoe complex een discussie over dit soort overlast is.

Het recht op overpad dat Nederland moet verlenen aan buurlanden is moeilijk om te rekenen in economische parameters of in het welzijn van de mensen die langs dat pad wonen. Toch zullen we een poging moeten wagen om (weer) grip te krijgen op de ontwikkeling van Nederland.
Nederland heeft in Europa de meest dichte en uitgebreide infrastructuur, met een zeer hoge capaciteit. Dankzij de enorme toename aan vervoersbehoefte, vormt het echter ook steeds meer een knelpunt in de Europese vervoersstromen. Ook de ons omringende Europese landen spelen hierin een voorname rol. De vraag welke financiële verantwoordelijkheid de Europese Unie voor dit recht van overpad zou kunnen dragen, is dan ook een legitieme.

Ook het luchtverkeer heeft in dit kader grote invloed op de bereikbaarheid in Nederland. We hebben het dan niet alleen over de 'luchtzijdige', maar vooral ook de 'landzijdige' kant van de verkeersvraag. Zo worden de files van en naar Schiphol voornamelijk bepaald door kantoor-, logistiek- en technisch personeel. Zij veroorzaken een sterke piekbelasting voor de omliggende weginfrastructuur.
Op dit moment is Schiphol een aantrekkelijke vestigingsplaats door een hoogwaardig routenetwerk, zowel in nationale als regionale vervoersnetwerken. Echter, door congestie en onbetrouwbare landzijdige bereikbaarheid, ook internationaal, neemt de attractiviteit van Schiphol af. Knelpunten in het achterland kunnen bijdragen aan een relatieve afkalving van het volume aan passagiers en goederen dat Schiphol als vertrekluchthaven heeft. Daarnaast heeft ook Schiphol te kampen met de macht van regionale autoriteiten, bijvoorbeeld bij de ruimtelijke reservering voor de geplande extra start- en landingsbaan, de zogenaamde 'parallelle kaagbaan'.

Grenzen vervagen

Een blik op Nederland vanuit de lucht laat zien dat de grenzen van de Randstad niet zo scherp meer zijn. Langs de hoofdroutes zijn uitgebreide industrie en kantoorparken ontstaan en de files breiden zich uit tot in de omliggende regio's. In een ring rond de grote steden wordt intensief gebouwd, nog steeds vanuit het idee dat het kantoor dicht bij de 'snelweg' moet liggen om bereikbaar te zijn. Openbaar vervoer is in het geval van het spoor vooral georiënteerd op het hart van de stad; traditioneel liggen de stations vlakbij of in het midden van de stadscentra. En het overige openbare vervoer, zoals de streekbus, wordt steeds meer de hoofdwegen opgedrongen; lokaal willen we wel de verbindingen maar niet de doorgang.

Nederland krijgt als geheel steeds meer het karakter van een stad met een aantal verstopte aan- en afvoerroutes, die de mainports verbinden met het achterland. Nu kunnen we misschien nog denken in plannen om autoverkeer in de grote steden te verbieden of te reguleren, maar de steden groeien in hoog tempo tegen elkaar aan. De stadsgrens begint straks dus al bij de rand van Nederland. De vraag is welke beleidsuitgangspunten er dan nog werken

Kaart van Nederland

(2008 Google Maps)

Nederland als Europese topregio

We zullen Nederland nadrukkelijker moeten bekijken vanuit een totaal plaatje. Nederland als Europese topregio. Daarbij hoort ook het besef dat we vanuit vervoersoogpunt, als knooppunt binnen Europa, op een gunstige plek liggen. Nederland is hierdoor 'groot' geworden, maar ons succes begint nu ook een probleem te worden.

De vraag is op welk moment we als land nadrukkelijker vorm gaan geven aan een leefbare omgeving, waarin vervoer in harmonie is met andere aspecten van de maatschappij. Ieder jaar dat we niet actief werken aan planmatige oplossingen, binnen de kaders van deze integrale visie, komt het beeld van Nederland als verrommelde stad dichterbij. De structurele problemen in de infrastructuur van morgen worden vandaag al veroorzaakt.

Dit rapport richt zich specifiek op de Nederlandse situatie maar vanzelfsprekend zal in de besluitvorming ook rekening moeten worden gehouden met de ontwikkeling van de grensoverschrijdende regio's. Te denken valt hierbij onder meer aan het gebied binnen de innovatie as Eindhoven-Aken-Leuven of een Euregio als Eems Dollard.

Ontwikkelingen in het goederenvervoer

Recentelijk hebben het Centraal Plan Bureau (CPB), het Natuur en Milieuplanbureau (NMP) en het Rijks Planbureau (RPB) nieuwe, langetermijn-scenario's ontwikkeld onder de naam Welvaart en Leefomgeving (WLO). Deze scenario's geven een beeld van de ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland richting 2040. De volgende ontwikkelingen in het goederenvervoer komen in alle scenario's terug:

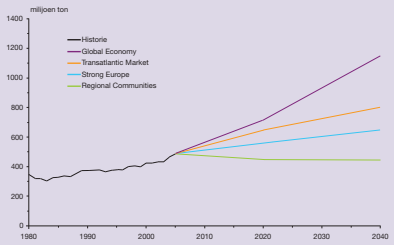
- Het goederenvervoer groeit en kan, afhankelijk van de internationale handel, zelfs verdubbelen. Voor de periode 2005-2020 betekent dit een groei van 2% à 6% per jaar. In de periode 2021-2040, waarin de bevolkingsgroei volgens berekeningen verder afvlakt, varieert deze groei van 0,8% tot 4,6% per jaar.
- De schaalvergroting in het vervoer zet door.
- Sterke groei van containervervoer. Dit wordt mede veroorzaakt door een verschuiving van import van grondstoffen naar import van laagwaardige half- en eindfabricaten.
- Het vervoer van bulkgoederen (ertsen, kolen, agribulk, aardolie en aardolieproducten) groeit beperkt of daalt.
- Het marktaandeel van wegvervoer en spoor in het totale goederenvervoer neemt toe (met name containers).
- Het marktaandeel binnenvaart en pijpleiding in het totale goederenvervoer neemt, bij ongewijzigd beleid, af door de beperkte groei, dan wel daling van het vervoer van bulkgoederen.

De komende dertig jaar groeit de containeroverslag in Rotterdam met 300 tot 500%. Het huidige aandeel van het wegvervoer in de landzijdige overslag (60%) zal flink teruggedrongen moeten worden (naar 35%) ten gunste van binnenvaart en spoor. Dit om een verkeersinfarct rond Rotterdam te voorkomen.

Belangrijke succesfactor voor de binnenvaart zijn binnenhavens, natte aansluitingen van bedrijven en laad- en losplaatsen. Binnenvaart kan goed concurreren met wegvervoer als de oorsprong en/of de bestemming aan vaarwater gelegen is. Het hebben van binnenhavens en het bereikbaar houden van deze havens is dus van cruciaal belang. Het wegvallen van een natte ontsluiting kan een directe modal shift van binnenvaart naar wegvervoer tot gevolg hebben.

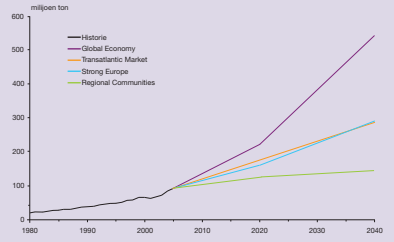
Helaas ondervinden binnenhavens hinder van toenemende (regel)druk vanuit de omgeving. Door vergaande stedelijke ontwikkeling liggen binnenhavens, die voorheen aan de rand van stedelijk gebied lagen, tegenwoordig dichtbij woonkernen. Bedrijvigheid op en rondom deze binnenhavens wordt beperkt in verband met milieu- en geluidregelgeving. Ontsluiting van de binnenhavens wordt bovendien gehinderd door stedelijk verkeer.

Figuur 3.2a: Totale overslag in Nederlandse zeehavens



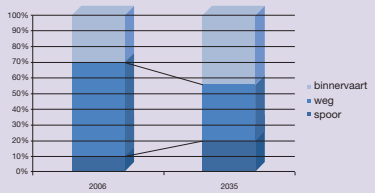
(CPB, 2006)

Figuur 3.2b: Overslag containers in Nederlandse zeehavens



(CPB, 2006)

Figuur 3.3: Modal split doel containers voor landzijdige overslag haven Rotterdam

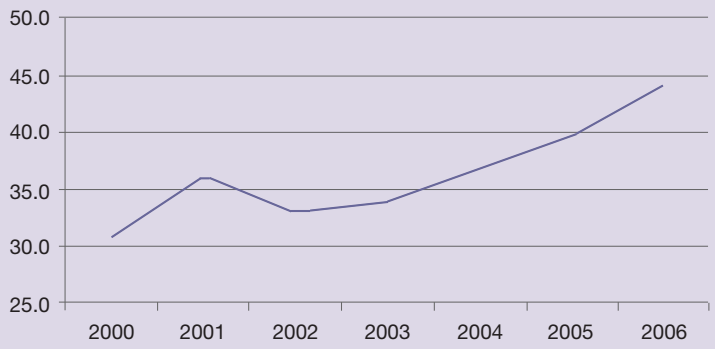


(CPB, 2006)

Benchmark Nederland

Het gebrek aan afstemming tussen ruimtelijke ordening en de beschikbare infrastructuur in combinatie met de landzijdige transportdruk leidt ertoe dat de mobiliteitsgroei uiteindelijk vooral tijdens spitsperioden niet gefaciliteerd kan worden. Het gevolg hiervan is dat het aantal voertuigverliesuren op de Nederlandse wegen jaar na jaar toeneemt (figuur 3.4). Hoe scoort Nederland ten opzichte van andere Europese landen in dit verband?

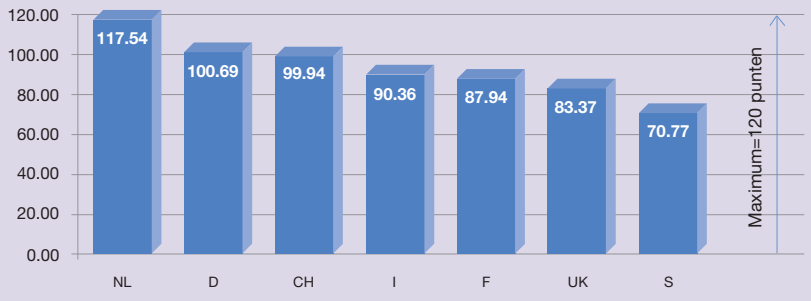
Figuur 3.4: Voertuigverliesuren in files (in miljoenen uren)



(bewerking uit: IFMO, 2007)

De studie Verkehrsinfrastruktur-Benchmarking Europa (IFMO, 2007) biedt interessante informatie. De studie, over de periode 1990 – 2003, laat zien dat Nederland het hoogste aantal kilometer weginfrastructuur per hoofd van de bevolking ter beschikking heeft (figuur 3.5). In deze figuur is 100 punten het gemiddelde en 120 punten het maximaal haalbare puntenaantal.

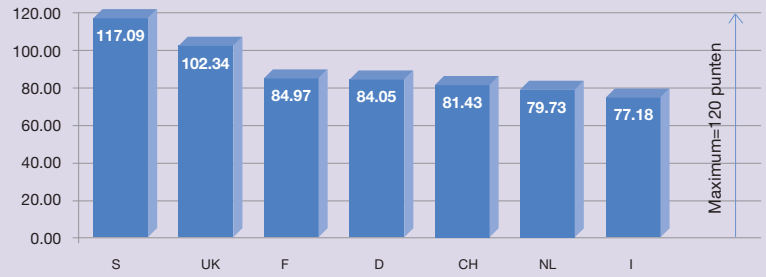
Figuur 3.5: Autosnelwegdichtheid (kilometer autosnelweg per hoofd van de bevolking) voor enkele Europese landen



(bewerking uit: IFMO, 2007)

Dezelfde studie laat echter ook zien dat de ruimtelijke verdeling van de aanwezige autosnelwegen in Nederland bijna als slechtste is afgestemd op de bevolkingsspreiding (figuur 3.6).

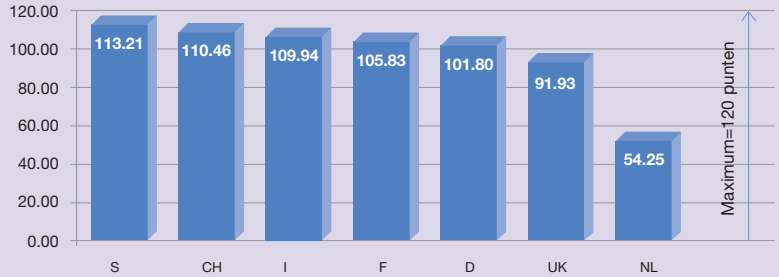
Figuur 3.6: Verdeling van de autosnelwegdichtheid



(bewerking uit: IFMO, 2007))

Dus ondanks het grote aantal kilometers autosnelweg per hoofd van de bevolking is de geografische spreiding ervan niet efficiënt. Het resultaat van deze mismatch in combinatie met de transitfunctie van Nederland, is te zien in figuur 3.7. Hier is het ontbreken van congestie op de autosnelwegen als maatstaaf genomen. Nederland behaalt hier de laatste plaats.

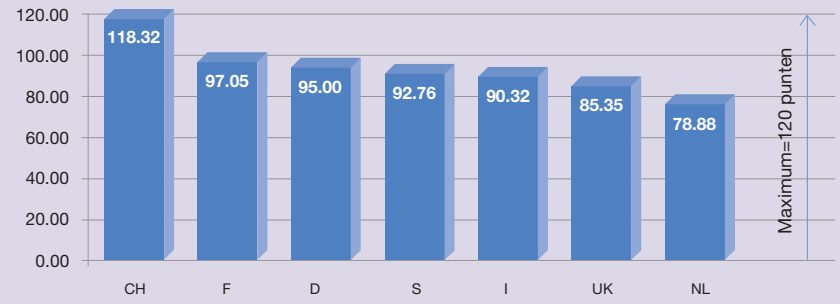
Figuur 3.7: Congestievrije wegen per Europees land



(bewerking uit: IFMO, 2007)

Een aanvullende oorzaak van deze laatste positie kan gevonden worden in de investeringen die hebben plaatsgevonden gedurende de periode 1990 – 2003. Waar andere landen hebben getracht de infrastructuur met de aanleg van additionele wegen beter af te stemmen op de bevolkingsspreiding, zien we dat Nederland de minste investeringen per hoofd van de bevolking heeft gedaan (figuur 3.8).

Figuur 3.8: Investeringen per hoofd van de bevolking gedurende de periode 1990 – 2003 voor enkele Europese landen



(bewerking uit: IFMO, 2007)

4 Het ontwikkelpad naar de stadstaat

Het ontwikkelpad naar de stadstaat Nederland kent een aantal fasen, die we in dit hoofdstuk nader beschrijven:

- Historisch beleid; gebrekkige visie
- Filebestrijding met fysieke middelen
- Projecten uit nood geboren
- Herbezinning op planvorming en besluitvormingsprocedures
- De mix der vervoersmodaliteiten
- Mobiliteit in de breedste zin des woord
- Het licht zien
- De route naar een duurzame leefomgeving of Nederland als verrommelde stad

Historisch beleid; gebrekkige visie

Ten tijde van de industrialisatie in Nederland was het logisch dat grote bedrijven het woon-werkverkeer van hun werknemers zelf ter hand namen. De werknemer was immers niet in staat voor eigen vervoer te zorgen en het openbaar vervoer kon de aantallen werknemers in de ochtend- en de avondpieken niet aan.

Er ontstonden uitgebreide vervoersnetwerken speciaal voor werknemers. Je stapte op de hoek van de straat op de bedrijfsbus naar Shell. Die bus bracht je naar de grote poort en achter het hek pakte je de volgende bus naar de werkplaats, midden op het Shell-terrein.De bus hield netjes rekening met de ploegendienst en vertraging werd door de werkgever als excuus aanvaard, omdat de bedrijfsbus nu eenmaal de enige vorm van vervoer was. De werknemers woonden overigens vaak in dezelfde wijk, waar iedereen zo'n beetje bij dezelfde baas werkte. En dat van vader op zoon, je hele leven lang. Batadorp bij Eindhoven, genoemd naar de schoenfabriek, is hiervan een extreem voorbeeld.

Het grootste deel van de voorzieningen voor bedrijfsvervoer zijn verdwenen. Het bussennet rond Schiphol lijkt er nog een beetje op, maar de meeste werknemers komen met hun eigen auto of met het openbaar vervoer naar hun werk. De traditionele werknemer bestaat niet meer. Werknemers blijven niet meer hun hele leven in dienst van één werkgever en wonen ook niet meer overzichtelijk bij elkaar in één of twee wijken. De huidige werknemer heeft een zekere welstand en een zwaardere opleiding waarbij kenniscomponenten een grotere rol spelen. Hij is onafhankelijker en maakt eigen keuzes over de manier waarop hij met zijn werk omgaat. Er zijn meer deeltijdbanen en mensen wonen ook nog eens veel verder weg van het werk. Geen wonder dat het in de spits zo druk is. Zeker als je bedenkt dat een bus voor bedrijfsvervoer al snel te vergelijken is met 40 tot 50 personenauto's of een behoorlijke aanslag op de capaciteit van het openbaar vervoer.

Onafhankelijkheid, welvaart en individualisering komen bij uitstek tot uitdrukking in het gebruik van de auto. Als je kijkt naar de bezetting van onze snelwegen, lijkt het wel alsof al deze ontwikkelingen ons de afgelopen decennia 'gewoon zijn overkomen'.

Filebestrijding met fysieke middelen

Planologen werden verrast door de snelle groei van het wagenpark voor individueel personenvervoer. Om de groei het hoofd te bieden, werden in de loop van de tijd enorme inspanningen verricht om wegen aan te leggen en voorzieningen te treffen voor openbaar vervoer. Na de aanleg van grote snelwegen in de jaren zestig, werd het een lange tijd stil. Het leek wel of we op adem moesten komen.

Momenteel kampen we met een tweede golf van groei in mobiliteit. De voorspellingen vielen te laag uit en het wegennet kan de groei niet meer aan, zeker niet in de pieken. Oplossingen zijn moeilijker te vinden en te realiseren dan voorheen. Ten tijde van de eerste golf was Nederland leeg. De ruimte was oneindig en het was relatief eenvoudig om een weg aan te leggen zonder dat er veel gebouwen gesloopt hoefden te worden. Tegenwoordig hebben we te maken met bestuurlijke en administratieve wrijving doordat er veel meer aspecten betrokken (moeten) worden in de besluitvorming. Er zijn veel meer vergunningen nodig en protesteren is een vaste routine geworden Ook het politieke handelen speelt een belangrijke rol. Met het credo: 'decentraal wat kan en centraal wat moet' is de kans op versnippering groter.

Dat het woon-werkverkeer in de zoektocht naar oplossingen centraal staat, is terecht; 70% van de mensen in de file gaan naar hun werk of komen er vandaan. Het aandeel vrachtauto's in de ochtendspits blijft tot dusver relatief beperkt. In de avond lopen het beroepsgoederenverkeer en het woon-werkverkeer meer door elkaar heen.

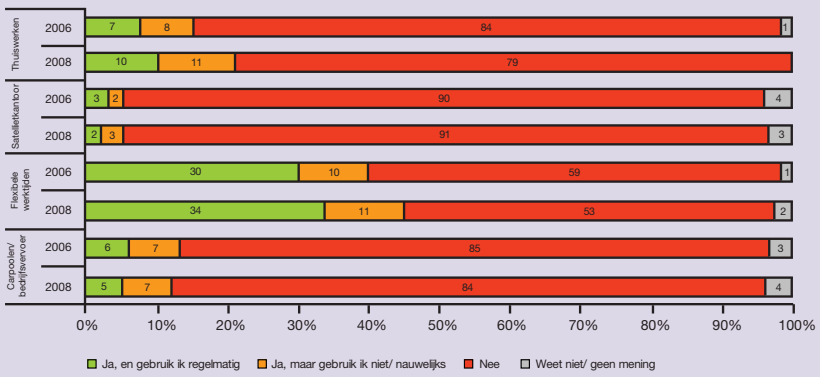
De methode om deze auto's vrij baan te geven bleef tot enkele jaren geleden beperkt tot de aanleg van wegen. Het aanbod aan auto's werd als niet beïnvloedbaar beschouwd; die auto's waren er nu eenmaal en dus moesten er wegen komen. De groei in het aantal auto's stijgt nog steeds. Daarbij is er een verschuiving gaande. Het aantal werknemers bij bedrijven groeit niet per se; er gaan steeds meer mensen met de auto naar hun werk.

Projecten uit nood geboren

De enorme druk op de wegen en op het spoor maakt dat er weinig ruimte is voor bouwwerkzaamheden. Doordat er gebouwd moet worden met de winkel open, wordt er veel extra aandacht besteed aan de doorstroming tijdens de werkzaamheden. We hebben hierin een zekere handigheid ontwikkeld, maar deze wordt sterk op de proef gesteld nu ook de bruggen op vitale plaatsen in de infrastructuur aan een reparatieslag toe zijn. Toch leren we er veel van. In het bijzonder de wegenbouwers lopen in de grote projecten voor op schema; als er eenmaal gebouwd mag worden, gaat het snel.

Toch is al die bouwactiviteit nog geen structurele oplossing voor het voortdurend stijgende verkeersaanbod. Wel lijkt het een voedingsbodem voor echte alternatieven. Daar waar het ver-

Figuur 4.1: Mogelijkheden op werk en gebruik



(TNS NIPO)

keer hinder heeft van werkzaamheden, worden creatieve oplossingen bedacht. Hoewel dit uiteraard onder het mom van tijdelijkheid is, lijken mensen toleranter en meer bereid het eigen gedrag te veranderen. Er blijken meer mensen te zijn die via de virtuele infrastructuur thuis gaan werken (zoals het TNS NIPO onderzoek aangeeft, figuur 4.1) en het openbaar vervoer ontdekken als alternatief. Ook 'beloningstructuren' ('als u hier niet in de spits rijdt, krijgt u geld'), zoals uitgeprobeerd rond de reparatie van bruggen, lijken potentieel te bieden voor structurele oplossingen.

Herbezinning op planvorming en besluitvormingsprocessen

Momenteel bevinden we ons in de fase van 'Herbezinning op planvorming en besluitvormingsprocedures'. In het denken over mobiliteit blijft het accent liggen op het vergroten van de fysieke ruimte voor het wegverkeer, zonder veel te veranderen aan het gedrag van de mensen en zonder het rendement van de voertuigen te vergroten. Wel wordt ingezet op versnelling van de wegenbouw, met minder wrijving en administratieve lasten. Er wordt echter geen doorwrochte visie op een duurzame leefomgeving en beter afgewogen besluiten geboden. De snellere uitbreiding van het wegennet, zorgt daarom ook voor een versnelde ontwikkeling richting 'Nederland als verrommelde stad'.

De mix der vervoersmodaliteiten

Heel voorzichtig ontstaan er initiatieven die te typeren zijn als 'een mix van vervoersmodaliteiten'. Nu nog door druk, als alternatief voor traditioneel vervoer, ontstaan er mooie initiatieven. Op diverse plaatsen wordt gewerkt aan voorzieningen om tijdens een reis over te gaan op ander vervoerssoorten om de files te vermijden. Zo zijn er plaatsen waar binnenschepen de lading van vrachtauto's overnemen. Combinaties van vrachtauto's met de trein zijn er ook.

Deze initiatieven lijken vooralsnog echter vooral kans van slagen te hebben als de files er nog even blijven. Zodra er op de wegen meer ruimte is, zullen vervoerders waarschijnlijk weer vervallen in de traditionele vervoersmethoden. Het lijkt dan ook logisch dat deze initiatieven een plaats krijgen in een meer planmatige opzet betreffende de mobiliteit van de toekomst. Vooralsnog lijkt het er echter op dat de initiatieven hooguit gestimuleerd worden door de regionale overheid; een en ander maakt nog geen deel uit van vervoersplannen met een nationaal blikveld. De businesscase waarin alle aspecten tegen elkaar worden afgewogen ontbreekt nog.

Mobiliteit in de breedste zin des woord

Mobiliteit in de breedste zin van het woord zal mogelijk pas aandacht krijgen als reparatie- en nieuwbouwactiviteiten een eind op weg zijn. De vraag is of dat niet te laat is om nog echt invloed te hebben op de vormgeving van Nederland als prettige woonomgeving. Straks is er misschien meer ruimte om een ritje met de auto te maken, maar tegen welke prijs?

Een duurzame leefomgeving bestaat uit meer dan fysieke infrastructuren. Trends in Mobiliteit 2007 bood een aanzet voor een meer integrale beschouwing van het begrip mobiliteit. Waarom verplaatsen we ons? Waarom allemaal tegelijk? Uit dit rapport bleek dat verreweg de goedkoopste oplossing om de files te vermijden, te vinden is in variabele werktijden en het werken met communicatiemiddelen

die de noodzaak om te reizen verminderen. Thuiswerken biedt een enorm potentieel. De moderne technologie is er klaar voor, maar is grotendeels ongebruikt. In de praktijk genieten werknemers nog niet het vertrouwen om frequent thuis te werken. Ook vollere vrachtauto's kunnen voor minder verkeer zorgen, maar ook van de samenwerking die hiertoe vereist is, is nog geen sprake.

Het licht zien

Deze fase staat symbool voor de constatering dat we nog niet in staat zijn om de problematiek functioneel en integraal te bekijken. Dit is de fase waarin een duidelijk besef moet ontstaan dat Nederland onder architectuur verder gebouwd moet worden om tot de gewenste duurzame leefomgeving te komen. Er zijn onorthodoxe bestuurlijke, juridische en financiële maatregelen nodig om ons land niet te laten verrommelen.

Route naar een duurzame leefomgeving of verrommelde stad

In de ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland, blijven twee scenario's over. Of we kiezen op kortetermijn (binnen 5 jaar vanaf nu) vol overtuiging de route naar een duurzame leefomgeving, waarvan mobiliteit een onderdeel is of Nederland wordt als vanzelf een verrommelde stad.

In de verrommelde stad reageren we symptomatisch op de uitdagingen die ons 'overvallen'. De nadruk blijft liggen op de fysieke infrastructuur en bouwen wordt vooral het slopen van objecten die in de weg staan. Vervoer met de eigen auto wordt aan steeds meer restricties onderworpen en zal uiteindelijk verbannen worden uit de stad. De infrastructuren zullen achter-

af plaats moeten krijgen en daarmee vele malen duurder zijn dan bij vooraf geplande structuren. Langzaamaan zullen we onze normen bijstellen en het beeld dat we hebben van een duurzame leefomgeving zal zich aanpassen aan de mogelijkheden die de verrommelde stad op dat moment nog biedt.

In het scenario van de duurzame leefomgeving zullen we moeten werken aan een stelsel van individueel publiek transport, waarbij de privacy in de voertuigen wordt gecombineerd met een verkeersregeling die direct ingrijpt op voertuigen. We zullen moeten gaan werken met corridors, bovendan wel ondergronds, die het recht op overpad voor de ons omringende landen garanderen, maar waar we in onze leefomgeving geen last van hebben. Of dit moet of kan met wegtransport valt nog te bezien. Het transport via de weg zal geleidelijk vervangen worden door veiliger, efficiënter en schoner vervoer, dat mogelijk gescheiden moet worden van personenvervoer.

Belangrijk is dat eerst wordt geformuleerd wat we onder een duurzame leefomgeving verstaan. Welke rol willen we als Nederland internationaal vervullen; willen we een dienstenland of doorvoerland zijn? Wat is de rol van mobiliteit hierin en welke prioriteiten moeten hierin worden gesteld? Misschien moet de aandacht wel vooral buiten de Randstad worden gevestigd omdat daar nog ruimte is om te werken aan de toekomst. In de Randstad wordt de druk op de kortetermijn immers zo groot, dat het vinden van principieel betere oplossingen hier wellicht niet mogelijk is.

5 Bestuurlijke hiaten

Het mobiliteitsvak is relatief jong. Het gevolg hiervan is dat er nog niet veel consistente gegevens beschikbaar zijn voor besluitvorming. Ook zijn er nauwelijks eenduidige definities en omschrijvingen, waardoor de gegevens veelal onbetrouwbaar zijn. De gegevens worden bovendien veelal geproduceerd vanuit één bepaald gezichtpunt (van een betrokken ministerie, gemeente, provincie, vervoersautoriteit of andere belangengroep) om het eigen gelijk te bewijzen. Dit zorgt onder meer voor een enorme bandbreedte tussen de uitkomsten van diverse berekeningen van de economische schade die ontstaat door files.

Een analyse van de grote infrastructuurplannen laat ook zien dat het cijfermatige fundament onder deze plannen zeer dun is. We zien bovendien dat de prognoses sterk afwijken van de realiteit en dat een gedegen businesscase meestal ontbreekt.

Samenhangend beleid

Economische groei, milieu, veiligheid, gezondheid, welzijn, de Europese context en mobiliteit hangen samen, maar worden nooit volstrekt logisch in samenhang bekeken. Een belangrijke reden hiervoor is de historisch gegroeide bestuurlijke, juridische en financiële versnippering. Als er zwaarwegende keuzes voor de toekomst gemaakt moeten worden op het gebied van mobiliteit, is het echter noodzakelijk om rekening te houden met alle factoren die hiermee samenhangen. Daartoe zullen deze factoren allereerst breed onderkend moeten worden. Dit is het huiswerk dat we samen nog moeten doen. Zolang dit niet is gedaan, kunnen er geen heldere afwegingen gemaakt worden en zal de 'verrommelde stad' als vanzelf ontstaan.

Niet alleen het gebrek aan informatie bij de beleidsmakers en politici is oorzaak van de huidige mobiliteitsproblemen. De wijze waarop Nederland sinds 1848 bestuurlijk is ingericht, draagt hieraan bij. 160 jaar geleden was Nederland nog een overzichtelijk bestuurlijk geheel, waarin de verantwoordelijkheid en taken van de verschillende bestuurslagen in het Huis van Thorbecke met elkaar in evenwicht waren. Een probleem als 'hoe kom ik 's ochtends via vijf stoplichten en drie rotondes mijn Vinex-wijk uit richting rijksweg en hoe bereik ik na zestig kilometer vlotjes mijn kantoor met een vrije parkeerplek', bestond nog niet. Een landelijke visie op mobiliteit was dus niet nodig.

Tegenwoordig zijn alle bestuurslagen, van gemeenten, provincies tot Rijk en waterschappen, nog steeds verantwoordelijk voor hun eigen fysieke territorium. Deze bestuurslagen streven bovendien vaak naar optimalisatie van de eigen autonomie. Het credo 'centraal wat moet, decentraal wat kan' leidt op het terrein van de mobiliteit echter tot wildgroei in beleidsvorming, waardoor de doorstroming vaak onnodig stokt.

Economische groei, milieu, veiligheid, gezondheid, welzijn en mobiliteit zijn niet in evenwicht. Gemeentes bepalen al sinds jaar en dag dat een Vinex-locatie minder parkeerplekken mag bevatten dan dat een gezin feitelijk aan auto's aanschaft. De provincie doet hetzelfde bij bedrijfsterreinen, zonder rekening te houden met de toename van verkeer op rijkswegen. Het Rijk plant op basis van verkeerde prognoses de vervoerscapaciteit van de vervoersmodaliteiten en gedrieën ziet men 's avonds de rijkswegen bij de afslagen gevaarlijk vollopen omdat de gemeenten onvoldoende capaciteit hebben om de verkeersstromen vanaf de A-wegen te kanaliseren.

Op het mobiliteitsvraagstuk moet de werking van het Huis van Thorbecke en het bestuurlijke moeras nog eens stevig tegen het licht worden gehouden. Het onder architectuur bewerkstelligen van een gemeenschappelijk, infrastructureel concept is hierbij het uitgangspunt. Een concept dat het niet meer toelaat dat infrastructuur per gebiedje geïsoleerd wordt aangepakt. Verbreding van de A2 van Amsterdam naar Utrecht mag niet tot gevolg hebben dat de zaak een stukje zuidelijker of noordelijker alsnog vastloopt. Zo ook moet er, als transferia worden aangelegd, voldoende capaciteit op het spoor of water aanwezig zijn om de toename aan reizigers te kanaliseren.

Het Huis van Thorbecke zou daarom moeten verworden tot een virtueel bouwwerk waarin het algemeen belang centraal staat. Belangrijk is ook dat niet alleen bestuurders maar ook burgers en bedrijven aangehaakt blijven. De organisatiegraad van burgers is, mede onder invloed van nieuwe technologieën en de toename van de welvaart, de afgelopen jaren sterk toegenomen. Hierdoor heeft men de mogelijkheid besluitvorming te rekken en actief informatie te verspreiden om zo medestanders te werven. Het is dus zaak dat het collectieve belang weer gevoeld en gedragen wordt.

Bestuurlijke doorbraak

Het verbeteren van de infrastructuur in de Randstad moet aansluiten op de doelstelling dat de bereikbaarheid van heel Nederland wordt gewaarborgd. Als basis hiervoor kan een integraal mobiliteitsplan voor Nederland als geheel gelden. In dit plan kan de samenhang van uit te voeren maatregelen en de besturing daarvan

worden neergelegd. Het plan zou niet alleen de congestieproblemen op korte- en middellangetermijn moeten beschrijven, maar ook de visie waar het op de langere termijn met de mobiliteit heen moet. Een keuze dus voor de verrommelde stad of een duurzame leefomgeving.

Kernvraag is natuurlijk wel hoe de ambities bestuurlijk kunnen worden waargemaakt. De wijze waarop de politiek de congestieproblemen de afgelopen decennia te lijf is gegaan, heeft onvoldoende gewerkt en was te zeer gefocust op de Randstad. Het programma Randstad Urgent is hier een saillant voorbeeld van. Het goede van dit programma is echter dat het politieke samenhang zoekt binnen de bestuurlijke kaders in de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Een soortgelijk programma voor buiten de Randstad is noodzakelijk om te voorkomen dat het land op slot raakt, terwijl het ondertussen aan de Europese lidstaten het recht op overpad verleent.

Om dit te voorkomen zouden nog twee gezanten (diplomaten) kunnen worden aangesteld. Gelet op de ernst van de problematiek zou de status van musketier (militair) deze gezanten niet misstaan, dus één voor de Randstad, één voor de regio's (of mogelijk één per regio) en één in bestuurlijk Brussel. De laatste met als aandachtsgebied de regelgeving en de financiële aspecten rond Nederland als doorvoerland.
De rol van de musketiers zou die van kwartiermakers voor samenhangend middellange- en langetermijnmobiliteitsbeleid moeten zijn. Samenhangend betekent hier dat Randstad, regio's en de Brusselse regelgeving en financieringsmogelijkheden als één geheel dienen te worden benaderd. Deelbelangen zijn ondergeschikt aan de gemeenschappelijke doelstellingen van het integrale mobiliteitsplan. Dit alles vanzelfspre-kend onder aansturing van de minister van Verkeer en Waterstaat. Het dossier is randvoorwaardelijk en biedt kaders voor kwaliteitseisen, ontwikkelplannen, verdeling van kosten en opbrengsten vanuit het algemene belang. Ook wordt aandacht besteed aan dienstregeling- en tariefsystemen, waarbij aanbod en vraag op elkaar zijn afgestemd.

Bestuurlijk lef

Bij de implementatie van het mobiliteitsplan is ook de scheiding van (inter)nationaal (bijvoorbeeld via corridors) en (stads)regionaal verkeer van belang om de bereikbaarheid waar dan ook in Nederland te verbeteren. Dat er ingrijpende besluiten moeten worden genomen staat buiten kijf. In voorbereidende gesprekken op dit rapport is in dit kader de term 'verlichte vervoersdictator' gevallen. Een term die ver gaat maar de urgentie wel aangeeft.

De wijze waarop het mobiliteitsdossier in bestuurlijk Den Haag wordt aangestuurd zal nog een keer tegen het licht moeten worden gehouden. Het feit dat meerdere ministeries min of meer onafhankelijk van elkaar verantwoordelijkheden uitoefenen (denk aan VROM: lucht-en geluidskwaliteit en ruimtelijke ordening, Financiën: toekenning van financiële middelen aan lagere overheden of LNV: ruimtelijke ecologische samenhang) belemmert de strijd vanuit Verkeer en Waterstaat tegen de congestie onnodig. Gevolg is dat de minutieuze diepgang van de ambtelijke voorbereiding en de daarbij behorende meters papier aan onderzoeksresultaten, het de politiek bijna onmogelijk maakt op hoofd lijnen besluiten te kunnen nemen.
Om deze verkokering en bureaucratisering te voorkomen zal serieus moeten worden nagedacht over het opnieuw herschikken van bevoegdheden tussen ministeries en de daaruit voortvloeiende organisatorische consequenties. De vraag die moet worden beantwoord, is welke bevoegdheden binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat aanwezig dienen te zijn om het mobiliteitsbeleid in de toekomst goed te kunnen uitvoeren. Is de huidige ministeriële indeling op dit dossier nog wel 'future proof' en hoe zit het met de centrale sturing c.q. de benodigde doorzettingsmacht vanuit het Rijk?

Onderwerpen als schoner en duurzamer vervoer zullen niet van de agenda verdwijnen. Momenteel is het gebruik van biobrandstof volop in de belangstelling. Gelet op de koppeling van dit onderwerp aan duurzame ontwikkeling is de kans groot, dat op enig moment gebruik van duurzaam

“De huidige wet en regelgeving creëert een bestuurlijk moeras waar de mondige burger handig zijn weg in weet te vinden. Hierdoor worden internationaal belangrijke (infrastructurele) ontwikkelingen nogal eens geblokkeerd door lokale belangen. Dit probleem dient aangepakt te worden door centraal een integrale toekomstvisie neer te leggen en deze decentraal uit te laten voeren. Hierbij moeten decentrale besluiten desnoods geforceerd worden door er een deadline aan te koppelen. Wordt de deadline overschreden, dan bepaalt de centrale toekomstvisie de richting.”

geproduceerde waterstof verplicht zal worden.
Inmiddels zijn er meerdere initiatieven om bijvoorbeeld aandrijflijnen van vrachtauto’s te vervangen door waterstof- of brandstofcelhybride aandrijfconcepten. De techniek is beschikbaar, maar substantiële samenhangende investeringen vanuit de overheid en het bedrijfsleven blijven uit. Dit geldt ook voor het stimuleren van waterstoftankstations en fiscale voordelen op dit dossier.

Nederland als innovatieland zou hier meer in kunnen investeren, temeer daar dit soort initiatieven aansluiten bij het streven naar een duurzame samenleving. Tevens helpt het formuleren van stevige milieubevorderende maatregelen bestuurlijk Nederland om noodzakelijke infrastructurele projecten, zoals extra capaciteit voor goederenvervoer, te forceren. Bestuurlijke visie en moed is ook hier een voorwaarde om te komen tot succes.

Het nieuwe investeren

Investeren in het gebruik van de elektronische snelweg, c.q. telewerken is verreweg de goedkoopste wijze om de filedruk tegen te gaan. Het overheidsbeleid rond dit onderwerp verkeert echter nog in de embryonale fase. Het lijkt alsof bestuurlijk Den Haag wacht op spontane initiatieven vanuit het bedrijfsleven, zodat zij zelf geen financiële verplichtingen hoeft aan te gaan. En dat terwijl het gebruik van de elektronische snelweg minimaal evenveel waarde vertegenwoordigt als de fysieke infrastructuur. Overwogen zou kunnen worden om het Fonds Economische Structuurversterking in te zetten voor het stimuleren van het gebruik van deze infrastructuur. Niet alleen als fiscale stimulans voor het bedrijfsleven, maar ook voor het op afstand laten werken van het eigen ambtelijke apparaat.

Definieer een doel

Als breekijzer voor het starten van infrastructurele projecten werkt het organiseren van mondiale evenementen vaak goed. In het kader van een toekomstvisie over mobiliteit in Nederland zouden we ons politiek-bestuurlijk nadrukkelijker kunnen richten op het binnenhalen van de Olympische Spelen in 2028.

Tot op heden zitten in het bijzonder de ministeries van Economische Zaken, VROM en Algemene Zaken aan tafel over dit onderwerp. Verkeer en Waterstaat speelt hierin nog geen significante rol. Een gemiste kans, omdat dit een gouden kans is om de bestuurders die verantwoordelijk zijn voor mobiliteit op één lijn te krijgen. De economische ontwikkeling als gevolg van het binnenhalen van de Spelen en het mobiliteitsbeleid zijn immers onlosmakelijk met elkaar verbonden. Een en ander geeft nog maar een keer aan dat het mobiliteitsvraagstuk onvoldoende is geïntegreerd in het algemene beleid.

6 Conclusies en samenvatting

Met Trends in Mobiliteit 2008 stelden we ons tot doel een visie te formuleren op de schaalsprong die Nederland meemaakt als gevolg van de economische groei en globalisering.

We hebben geconstateerd dat de Randstad zich uitbreidt naar de omliggende regio's en dat Nederland als geheel volloopt. Ook is het Openbaar Vervoer op nationaal niveau onvoldoende ontwikkeld om de grote stroom aan reizigers op te vangen. Bovendien kampen we niet alleen met onze nationale verkeersstroom, maar ondervinden we door onze centrale ligging en positie als doorvoerland ook veel verkeerstoename vanuit de ons omringende landen. Nederland is als geheel kortom een Europese topregio.

Heel terecht hebben we ons dan ook de vraag gesteld hoe hiermee om te gaan. Welke prioriteiten moeten we stellen met het oog op onze vervoerscapaciteit en – behoefte?

Hoe verdelen we de beperkte vervoersruimte over de verschillende gebruikers en doelen? Wie draagt waar verantwoording voor? Hoe komen we tot effectieve beleidskeuzen en hoe effectueren we deze ten slotte in de praktijk.

Inzicht in de oorzaken van de huidige mobiliteitsproblematiek biedt perspectief op de antwoorden. We zien heel duidelijk dat Nederland sinds de jaren zestig een versnipperd mobiliteitsbeleid heeft gevoerd. Er is nooit sprake geweest van een samenhangende, planmatige aanpak van de verkeersproblematiek. Verschillende bestuurslagen deden hun eigen ding; het deelbelang prefereerde boven het algemeen belang. En de problematiek werd nooit geïntegreerd met andere belangrijke aspecten, zoals milieu en economische groei. Bovendien heeft de nadruk te zeer gelegen op de situatie in de Randstad, vielen prognoses consequent te laag uit en werd onvoldoende vooruit gedacht.

Nederland bevindt zich nu in de fase van 'herbezinning op planvorming en besluitvormingsprocedures'. De nadruk ligt nog steeds op het vergroten van de fysieke vervoersinfrastructuur en een en ander moet vooral sneller. Helaas ontbreekt het nog steeds aan een integrale, langetermijnvisie en aanpak. Ook wordt de aandacht nog niet gericht op het veranderen van het gedrag van de gebruikers in het vervoer.

De keuze die Nederland nog rest is: 1) actief inzetten op de ontwikkeling van Nederland als duurzame leefomgeving of 2) passief doorgaan en kiezen voor Nederland als verrommelde stad. Het spreekt voor zich dat de eerste de meest aantrekkelijke is. Maar hoe komen we daar?

Voorop staat dat een integraal mobiliteitsplan moet worden ontwikkeld. Een mobiliteitsplan waarin beslissingen samenhangen met aspecten als economische groei, milieu, veiligheid, gezondheid, welzijn en de Europese context. Een plan ook dat verder reikt dan de horizon van het jaar 2020, zodat ontwikkeling niet gefrustreerd wordt door kortetermijnprioriteiten.

De wijze waarop het mobiliteitsdossier in bestuurlijk Den Haag wordt aangestuurd, zal nog een keer tegen het licht moeten worden gehouden. Is de huidige departementale indeling op dit dossier nog wel 'future proof' en hoe zit het met de centrale sturing c.q. benodigde doorzettingsmacht vanuit het Rijk? Het feit dat meerdere ministeries min of meer onafhankelijk van elkaar verantwoordelijkheden uitoefenen belemmert op dit dossier onnodig de strijd vanuit Verkeer en Waterstaat tegen de congestie .

In de plannen moet ook rekening worden gehouden met de verdeling van verantwoordelijkheden over de verschillende bestuurlijke lagen. In het ideale geval wordt een gezant (diplomaat) in de vorm van een musketier (militair) aangesteld die namens de coördinerende minister de voortgang van de ontwikkeling bewaakt. Deze constructie moet niet alleen gelden voor de Randstad, maar ook voor de gebieden daarbuiten én bestuurlijk Brussel. Randstad, regio's en de Brusselse regelgeving en financieringsmogelijkheden moeten als één geheel worden benaderd. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de randvoorwaardelijke regie.

Als we concreet naar de invulling van het mobiliteitsplan kijken, moeten we rekening houden met de bouw van corridors, boven- en/of ondergronds, die het recht op overpad voor de ons omringende landen garandeert en waar we in onze leefomgeving geen last van hebben. Daarbij moet overwogen worden of het, gezien de ligging van Nederland als 'gateway to Europe', mogelijk is om de, bij het recht van overpad behorende, infrastructuur deels door de Europese Unie te laten financieren.

Verder zien we dat er veel winst te behalen is in gebruik van nieuwe technologieën voor het werken op afstand. Wellicht dat het Fonds Economische Structuurversterking (FES), behalve voor investeringen in de fysieke infrastructuur, ook voor dit soort initiatieven kan worden aangewend. Investeren in ICT is in ieder geval noodzakelijk om te komen tot oplossingen.

Al met al zien we dat samenhang het toverwoord is bij het oplossen van de mobiliteitsvraagstukken waarmee Nederland kampt. Een integrale benadering is in alle opzichten de weg om te gaan.

Bijlagen

A. Een workshop met deskundigen uit diverse stromen

De workshop 'Trends in Mobiliteit, de Randstad voorbij: gevolgen van de economische schaalsprong' werd door Capgemini georganiseerd. Met kopstukken van overheid, bedrijfsleven en belangenorganisaties werd gesproken over de bereikbaarheidsproblemen van Nederland in 2020. De workshop werd gehouden op woensdag 9 april 2008 en kende een grote opkomst. De onderlinge sfeer was voortreffelijk en dit mondde uit in een actieve discussie.

De opzet

De workshop start met de eerste bevindingen van de deskresearch die Capgemini heeft uitgevoerd. De hoofdboodschap is dat het personen- en goederenvervoer flink gaat toenemen. In 2020 staan automobilisten veel vaker vast, ook buiten de Randstad. De conclusie luidt dat we niet meer alleen naar de Randstad moeten kijken, maar een schaalsprong moeten maken en Nederland in zijn geheel in het mobiliteitsvraagstuk moeten betrekken.

De voorzitter leidt de discussie aan de hand van vragen binnen drie groepen:

- Bereikbaarheidsproblemen in 2020
- Visie op Nederland, aanpak van bereikbaarheid
- Gewenste maatregelen

Bereikbaarheidsproblemen in 2020

Veel deelnemers maken zich grote zorgen over de bereikbaarheid van Nederland in 2020, als ons gezamenlijk gedrag en het beleid ongewijzigd blijft. Opgemerkt wordt dat de vervoersbehoefte sneller groeit dan de prognoses in de Nota Mobiliteit. De ambitie van Nederland als 'gateway to Europe' wordt pretentieus genoemd. Bedrijven zijn in staat om binnen afzienbare tijd hun strategie te herzien en zich ergens anders te vestigen. De verkeersdruk in de regio's buiten de Randstad wordt erkend.

In de discussie blijkt dat steeds meer (samenwerkingsverbanden tussen) bedrijven actief zijn in het bedenken van oplossingen voor hun specifieke mobiliteitsprobleem. Ook in de boardrooms is omgaan met woon/werk verkeer tegenwoordig een gespreksonderwerp.

Plannen betreffende de verdere ontwikkeling van de mainports moeten een betere samenhang krijgen. Het besef dat ook bereikbaarheidseffecten meegenomen moeten worden lijkt nu te komen. Voorheen was dit onvoldoende het geval. De Tweede Maasvlakte kan desastreuze gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de achterlandverbindingen naar onder andere Duitsland.

Ook wordt gemeend dat verkeersdeelnemers meer gebruik zullen maken van verschillende vervoersmodaliteiten als zij meer keuzemogelijkheden hebben. Hiervoor is een goede informatievoorziening nodig. Ook zullen werkgevers hun werknemers keuzemogelijkheid moeten bieden. De technologie kan hier oplossingen bieden. De deelnemers menen tevens dat het bedrijfsleven nog meer kan worden gestimuleerd en gefaciliteerd om dit soort initiatieven te ontwikkelen.

Visie op Nederland, aanpak van bereikbaarheid

Centrale regie en een integrale, langetermijnvisie vanuit de overheid zijn cruciale randvoorwaarden om Nederland bereikbaar te houden.

In plaats van het juridische 'regels zijn regels' zou het credo'rules are tools', afkomstig uit de luchtvaart, ook hier van toepassing moeten zijn. Dit houdt in dat de regie niet dwingend maar randvoorwaardelijk moet zijn.

Ook menen de deelnemers dat moet worden voorkomen dat individuen met een onevenredig klein belang een groot project tegen kunnen houden. Daarnaast moet het zwalken van beleid na een kabinetswisseling (wat nog wel eens wil leiden tot een beeld van de 'onbetrouwbare overheid') worden tegengegaan.

In het belang van snelle besluitvorming over een specifiek (lokaal) mobiliteitsprobleem, kan een oplossing worden gevonden in thematisch overleg tussen betrokken partijen, die allen vanaf het begin zijn aangehaakt.

Gewenste maatregelen

Aan het eind van de workshop vraagt de voorzitter de deelnemers om gewenste extra maatregelen op het gebied van mobiliteit. De deelnemers menen dat de Randstad moet worden gezien als een stad, die een overeenkomstig vervoerssysteem nodig heeft. Als knelpunt voor een goed openbaar vervoer in de 'stad Randstad' worden de eisen op het gebied van leefbaarheid genoemd.

En er zijn niet alleen maatregelen nodig om de bereikbaarheid naar de Randstad toe te verbeteren, maar ook om de bereikbaarheid binnen de Randstad en vanuit de Randstad naar het achterland te verbeteren. Als voorbeeld geldt de regio Eindhoven (A67), waar het meeste vrachtverkeer van Nederland rijdt. Een derde, inlandse Maasvlakte die via binnenscheepvaart kan worden bereikt, is nodig om de A15 te ontlasten.

Bij het aanpakken van de bereikbaarheid moeten alle vervoersmodaliteiten worden ingezet. Deze moeten bovendien goed op elkaar aansluiten. Dit kan door in het personenvervoer actuele reisinformatie te bieden over de verschillende modaliteiten.

In het spreiden van verkeer zou de overheid volgens de deelnemers het goede voorbeeld moeten geven. Zij moeten flexibel omgaan met werktijden en openingstijden van gebouwen. Op deze manier kan piekdrukte worden gemeden.

B. Wat is de mening van autoforensen en zakelijke autoreizigers (TNS NIPO)

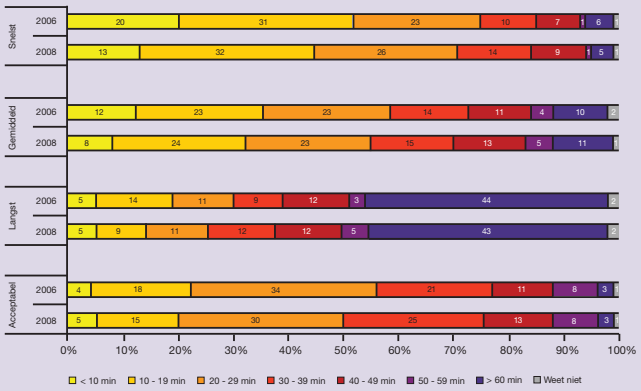
TNS NIPO heeft in het kader van Trends in Mobiliteit 2008 dezelfde vragenlijst ter hand genomen als in 2006 voor Trends in Mobiliteit 2007. De populatie bestond ook deze keer uit autoforenzen en zakelijke autoreizigers.

Autoforenzen maken doorgaans gebruik van de auto voor woon-werkverkeer en maken geen of slechts sporadisch zakelijke verplaatsingen. Zakelijke autoreizigers maken naast woon-werkverplaatsingen ook zakelijke verplaatsingen en gebruiken daar doorgaans de auto voor.

Figuur B.1 laat zien dat de gemiddelde reistijd voor woon-werkverkeer 32,8 minuten bedraagt. De kortst mogelijke reistijd bedraagt gemiddeld 25,2 minuten en de langste gemiddeld 69,1 minuten. Deze tijden zijn niet veranderd ten opzichte van 2006.

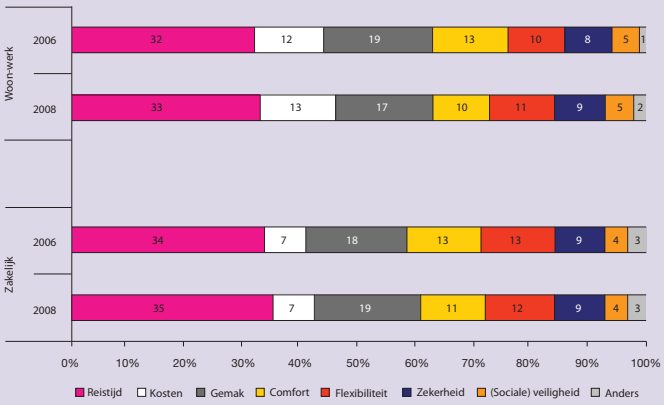
Voor zowel zakelijk- als woon-werkverkeer vormt reistijd de belangrijkste factor bij de keuze van een vervoermiddel. Gemak volgt op de tweede plaats (figuur B.2). In de keuze voor vervoermiddelen voor zakelijke verplaatsingen spelen kosten een minder belangrijke rol dan bij woon-werkverkeer (zakelijke kosten worden veelal vergoed).

Figuur B.1: Woon-werk reistijden



TNS NIPO

Figuur B.2: Vervoermiddel keuze

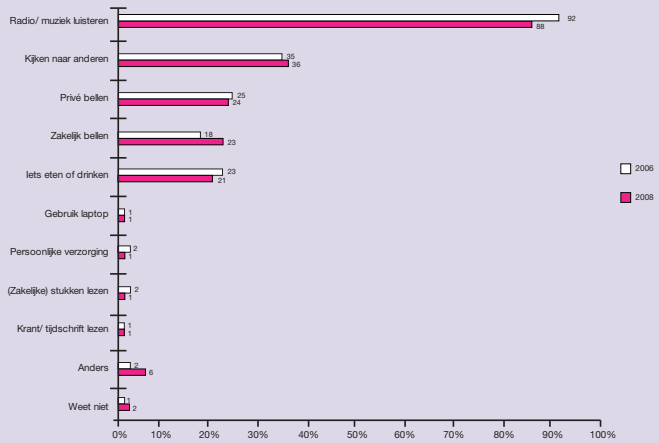


TNS NIPO

Filebeleving

Radio of muziek luisteren is de meest voorkomende bezigheid van forensen wanneer zij in de file staan tijdens een woon-werkverplaatsing (88%). Dit percentage is sinds 2006 vrijwel gelijk gebleven. Zakelijke autoreizigers bellen in de file vaker dan autoforensen, zowel privé (30% versus 16%) als zakelijk (37% versus 5%). Van de zakelijke autorijders beschouwt 44% een deel van de filetijd tijdens woon-werkverkeer als werktijd, terwijl 15% van de autoforensen dit als werktijd ziet.

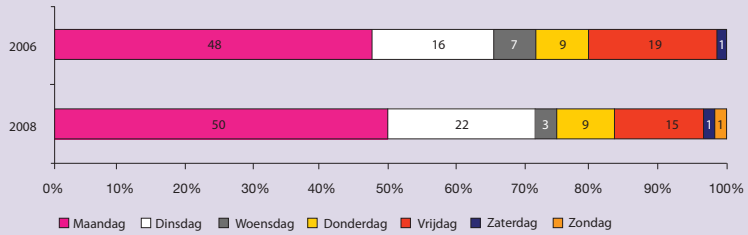
Figuur B.3: Bezigheden in de file



TNS NIPO

Maandag blijft voor de grootste groep forensen (50%) de drukste dag van de week (figuur B.4). Dinsdag wordt ten opzichte van vorig jaar door meer forensen aangewezen als drukste dag, terwijl de woensdag juist door minder mensen zo wordt gezien. Zakelijke autoreizigers geven vaker dan autoforensen aan dat maandag de drukste dag is (56% versus 43%). Daarentegen noemen zij de vrijdag minder vaak (11% versus 19%). Autoforensen staan gemiddeld korter in de file (5 minuten) dan zakelijke reizigers (9 minuten). Een rustige dag levert zakelijke reizigers dan ook meer tijdwinst op dan autoforensen (11 versus 7 minuten).

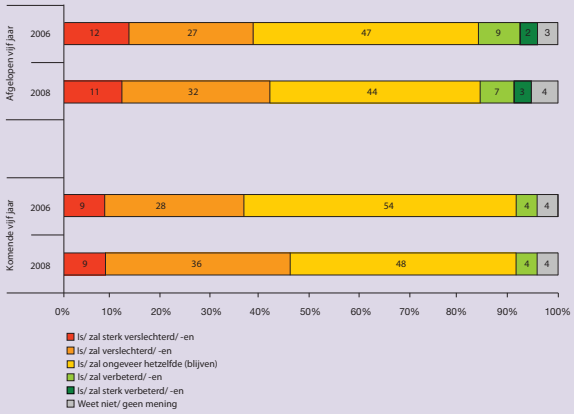
Figuur B.4: Drukste dag van de week



TNS NIPO

In 2008 ervaren forensen vaker woede en bezorgdheid in de dagelijkse files dan in 2006 (figuur B.5). 61% van de forensen ervaart nooit angst in de dagelijkse files, 93% van de forensen irriteert zich wel eens in de dagelijkse file en 86% ervaart wel eens frustratie.

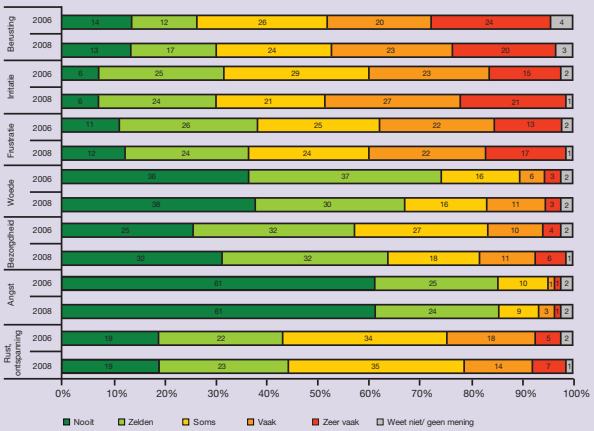
Figuur B.5: Filebeleving dagelijkse files



TNS NIPO

Forensen ervaren onverwachte files in 2008 niet anders dan in 2006 (figuur B.6). Ze ervaren meer rust en ontspanning in de dagelijkse files dan in onverwachte files.

Figuur B.6: Filebeleving onverwachte files

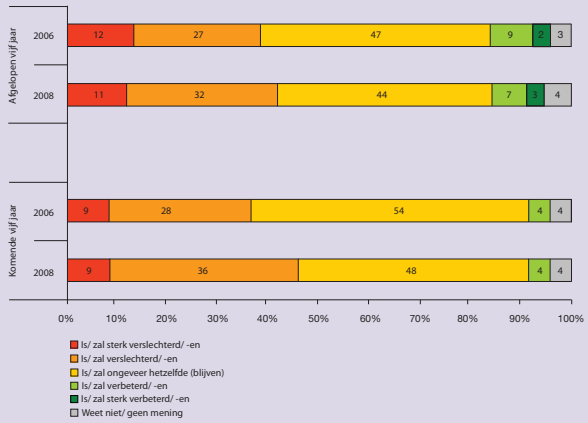


TNS NIPO

Uit figuur B.7 blijkt dat in 2008 meer forensen dan in 2006 zeggen dat het dagelijks reizen voor hen persoonlijk de afgelopen vijf jaar verslechterd is (32% versus 27%). Het zijn vooral de zakelijke autoreizigers die dit vaker aangeven (38%). Forensen verwachten in 2008 ook vaker dan in 2006 dat het dagelijks reizen voor hen persoonlijk de komende vijf jaar (sterk) zal verslechteren (44% versus 38%).

Twee op de vijf forensen (41%) zeggen er veelal niet bij stil te staan dat ze verplaatsingen maken. Zij nemen de situatie zoals die is. Ruim een derde van de forensen (36%) geeft aan zich vooral zo efficiënt mogelijk van A naar B te willen verplaatsen. Zich verplaatsen ziet 11% van de forensen als een symbool voor onafhankelijkheid en 7% vindt het gewoon leuk om onderweg te zijn of zomaar een verplaatsing te maken. Slechts 3% ziet het maken van een verplaatsing als een mogelijkheid om sociale contacten te onderhouden. Deze verhoudingen in percentages zijn sinds 2006 onveranderd gebleven.

Figuur B.7: Dagelijks rijden afgelopen en komende vijf jaar



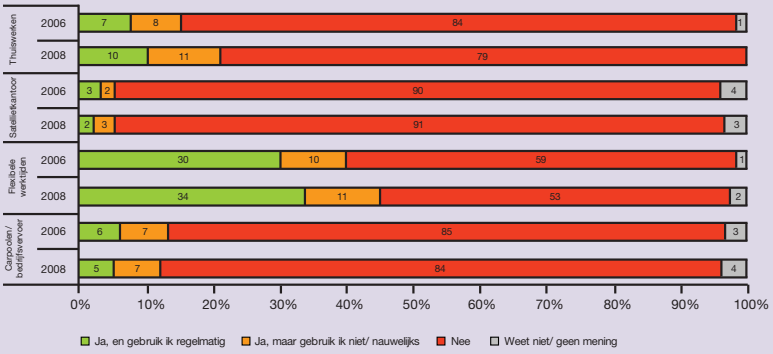
TNS NIPO

Verplaatsingsalternatieven

Figuur B.8 laat zien dat de mogelijkheid om thuis te werken in 2008 vaker voorkomt dan in 2006 (21% versus 15%). Zakelijke autoreizigers hebben vaker de mogelijkheid om thuis te werken (30%) dan autoforensen (13%). Bovendien maken zij er vaker gebruik van als de mogelijkheid er is.

Bedrijven hanteren in 2008 ook vaker flexibele werktijden (46%) dan in 2006 (40%). Zakelijke autoreizigers hebben vaker de mogelijkheid om werktijden flexibel in te richten dan autoforensen (53% versus 38%).

Figuur B.8: Mogelijkheden op werk en gebruik

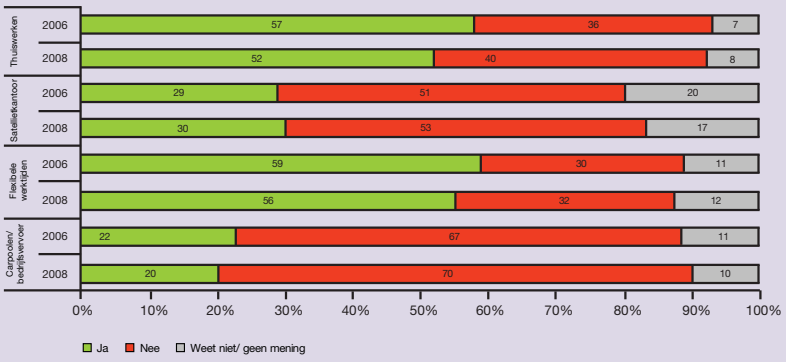


TNS NIPO

Zij maken hier ook vaker gebruik van als de mogelijkheid er is. De mogelijkheden om te werken op een satellietkantoor, te carpoolen of gebruik te maken van bedrijfsvervoer zijn niet veranderd sinds 2006.

Thuiswerken en flexibele werktijden hebben, met respectievelijk 52% en 56%, het grootste draagvlak onder de forensen (figuur B.9). Vergeleken met 2006 zijn er nauwelijks verschuivingen in het draagvlak voor de verschillende mogelijkheden. Ook is er geen verschil tussen zakelijke reizigers en autoforensen.

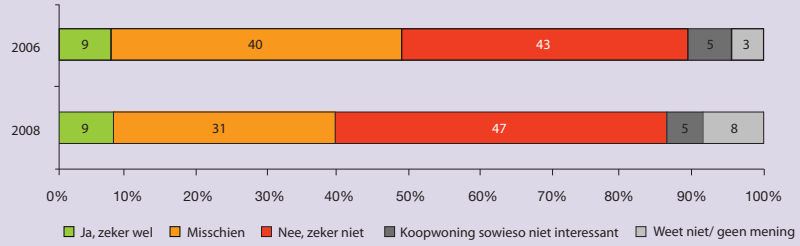
Figuur B.9: Draagvlak voor mogelijkheden



TNS NIPO

Vier op de tien forensen (40%) geven aan misschien tot zeker dichter bij het werk te gaan wonen als de overheid dat financieel zou ondersteunen door middel van een belastingvrijstelling bij de aankoop van een huis (figuur B.10). Opvallend is dat dit percentage lager ligt dan in 2006 (49%). Vooral autoforensen tonen in 2008 minder vaak deze intentie dan in 2006 (38% versus 50%).

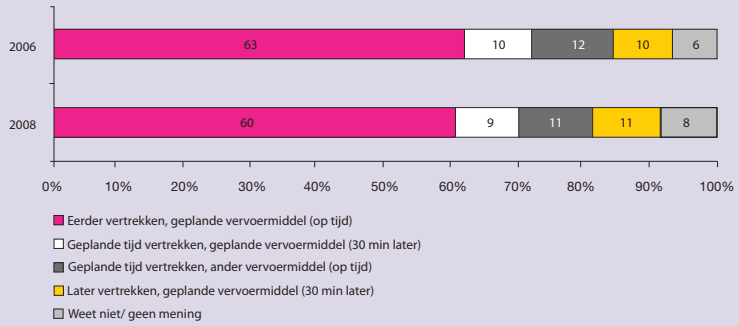
Figuur B.10: Ondersteuning verhuizing door overheid



TNS NIPO

Figuur B.11 geeft aan dat wanneer men voor aanvang van het dagelijkse woon-werkverkeer reisinformatie krijgt, waaruit blijkt dat er op de door hen geplande reis 30 minuten vertra ging is, de meeste forensen (60%) ervoor kiezen 30 minuten eerder te vertrekken met het geplande vervoermiddel (op tijd op werk). Zowel 30 minuten later vertrekken met het geplande vervoermiddel (ontlopen vertraging, 30 minuten later op werk) als vertrekken op de geplande tijd met een ander vervoermiddel (op tijd op werk) wordt door 11% van de forensen gekozen. Autoforensen zijn eerder bereid een ander vervoermiddel te nemen dan zakelijke reizigers, terwijl zakelijke reizigers eerder bereid zijn 30 minuten later te vertrekken.

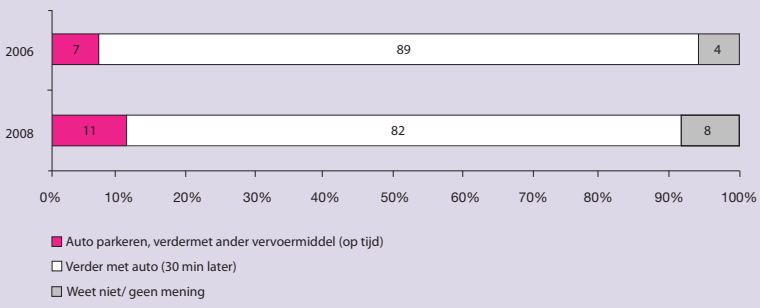
Figuur B.11: Reisinformatie woon-werkverkeer voorafgaand aan de rit



TNS NIPO

Volgens figuur B.12 reist het merendeel van de forensen (82%) verder met de auto, indien men halverwege de dagelijkse woon-werkverplaatsing reisinformatie ontvangt waaruit blijkt dat er op de rest van de geplande reis 30 minuten vertraging is. In 2008 kiest men er vaker voor de auto te parkeren en verder te reizen met een ander vervoermiddel (op tijd op werk) dan in 2006 (11% versus 7%). Vooral autoforensen kiezen er in 2008 vaker voor de auto te parkeren (16%) dan in 2006 (7%). Van de zakelijke reizigers zegt 5% de auto te parkeren.

Figuur B.12: Reisinformatie woon-werkverkeer tijdens de rit



TNS NIPO

Het merendeel van de forensen (86%) kiest ervoor 30 minuten eerder te vertrekken met het geplande vervoermiddel wanneer men voor aanvang van een zakelijke verplaatsing reisinformatie krijgt waaruit blijkt dat er op de geplande reis 30 minuten vertraging is. Slechts 7% van de forensen vertrekt bij vertraging op de geplande tijd met een ander vervoermiddel. Er zijn geen verschillen in de keuzes die gemaakt worden tussen 2008 en 2006 en ook niet tussen forensen die zelden zakelijk reizen en forensen die regelmatig zakelijk reizen.

Ruim twee op de tien forensen (22%) zijn werkzaam bij een organisatie die de keuze biedt tussen een leaseauto of reiskostenvergoeding. Dit aandeel is groter dan in 2006 (17%). Vooral autoforensen hebben in 2008 vaker de keuze gekregen (17% versus 11% in 2006). Zakelijke reizigers krijgen nog steeds het vaakst de keuze tussen een leaseauto en reiskostenvergoeding voorgelegd (28% versus 17% voor de autoforensen). Van zakelijke autoreizigers die de keuze hebben, kiezen de meesten voor een leaseauto (63%). Autoforensen kiezen vaker voor reiskostenvergoeding (56%).

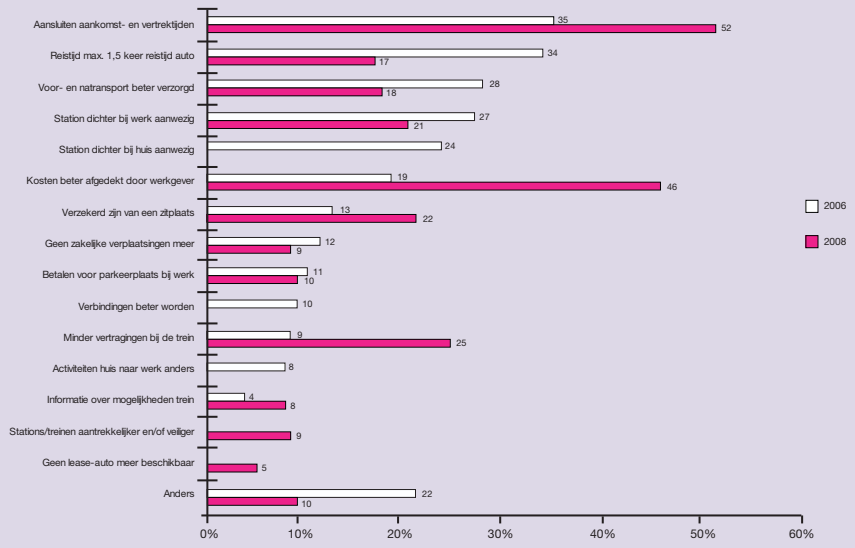
Alternatief vervoermiddel

Een stijging van maximaal 30% van de brandstofprijzen zal 89% van de forensen niet aansporen om vaker met de trein naar het werk te gaan. Een op de tien forensen (10%) geeft aan dan misschien vaker met de trein te gaan. Deze verhouding is gelijk aan die van 2006. Invoering van de kilometerheffing leidt bij acht op de tien forensen (81%) niet tot vaker reizen met de trein. Een op de tien forensen (10%) gaat niet vaker reizen met de trein, maar past de verplaatsing wel aan.

Slechts 7% denkt misschien vaker met de trein naar het werk te gaan als de kilometerheffing ingevoerd wordt. Er zijn geen verschillen met 2006 of tussen de groepen autoforensen en zakelijke reizigers.

Negen op de tien forensen (91%) zijn niet van plan binnen vijf jaar de woon-werkverplaatsing vaker met de trein te maken (figuur B.13). Dit percentage is ongeveer gelijk aan 2006 (92%). Het aansluiten van de aankomst- en vertrektijden op werktijden blijft ook in 2008 de belangrijkste voorwaarde om vaker met de trein te gaan (52%). Het beter afdekken van de kosten door de werkgever (46%), minder vertraging (25%) en verzekerd zijn van een zitplaats zijn ook veel genoemde voorwaarden.

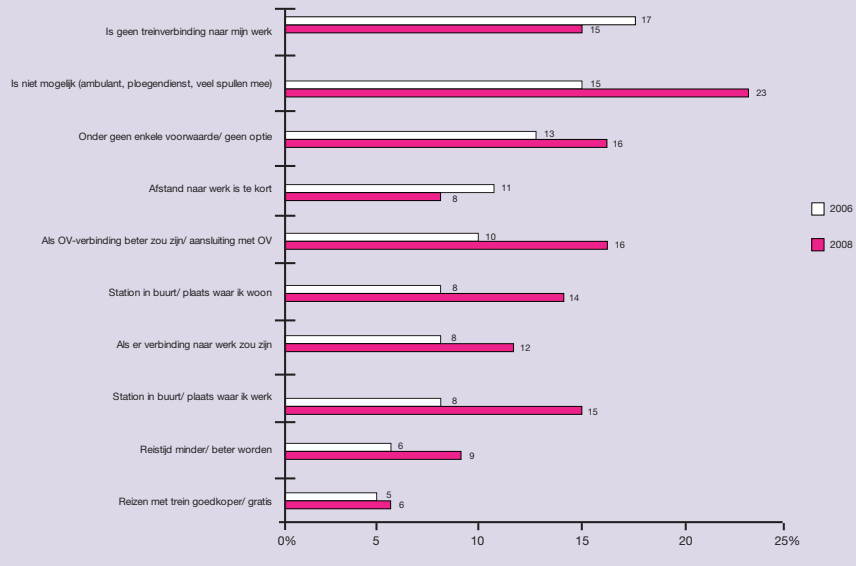
Figuur B.13: Vaker met de trein in woon-werkverkeer



TNS NIPO

Aan forensen die pertinent niet vaker de trein gaan gebruiken in het woon-werkverkeer (binnen vijf jaar, ondanks eventuele brandstofprijsstijging en kilometerheffing) is gevraagd wat er dan wel voor nodig is om hun woon-werkverplaatsingen vaker met de trein te maken (figuur B.14). Het meest genoemde antwoord is dat dit niet mogelijk is (23%). In 2006 gaf 15% dit antwoord. Zakelijke reizigers noemen dit antwoord vaker (34%) dan autoforensen (8%) en vaker dan in 2006 (22%). Autoforensen noemen als vereiste, vaker dan zakelijke reizigers, een station in de buurt waar men woont (23% versus 7%).

Figuur B.14: Wanneer wél vaker met de trein?

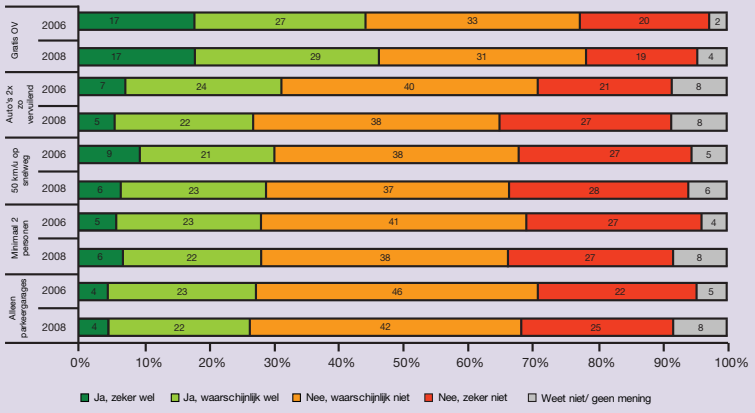


TNS NIPO

Waar in 2006 nog 20% van de zakelijke reizigers aangeeft dat het vaker gebruikmaken van de trein voor zakelijke reizen onder geen enkele voorwaarde een optie is, geldt dit in 2008 voor 33%. Nog eens 24% van de zakelijke reizigers geeft aan dat vaker reizen met de trein niet mogelijk is. De meest genoemde voorwaarde voor zakelijke reizigers om wel vaker met de trein te gaan reizen is een betere de verbinding/aansluiting (11%). Als de eindbestemming dichtbij het station is, zou 9% van de zakelijke reizigers bereid zijn vaker met de trein te gaan.

Gratis openbaar vervoer wordt gezien als het beste middel om de auto te laten staan (figuur B.15). De helft van de autoforensen (51%) en 41% van de zakelijke reizigers zou met gratis OV de auto laten staan. In 2008 zeggen minder autoforensen zeker niet vaker met de trein te gaan als auto's twee keer zo vervuilend zouden zijn (24% versus 16%), terwijl zakelijke reizigers minder vaak aangeven dit zeker wel te doen (3% versus 8%). Als men de auto alleen nog maar zou mogen parkeren in grote parkeergarages, zou 30% van de autoforensen en 21% van de zakelijke reizigers vaker een ander vervoermiddel gebruiken.

Figuur B.15: Hypothetische situaties

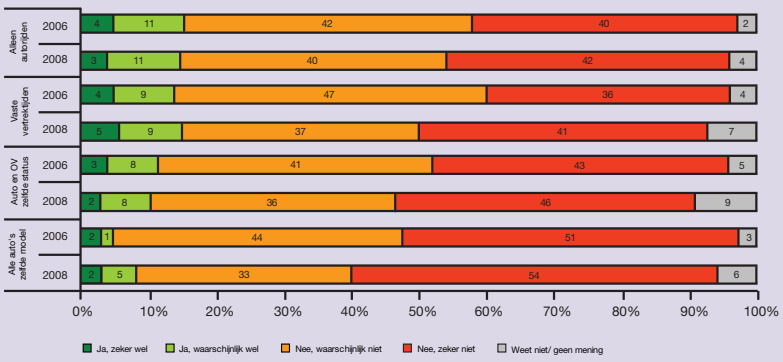


TNS NIPO

Figuur B.16 laat zien dat autoforensen vaker zeggen (17%) dat zij vaker voor een ander vervoermiddel zullen kiezen, wanneer zij alleen maar om het half uur van huis en werk mogen vertrekken, dan zakelijke autoreizigers (12%).

Voor autoforensen speelt de status van het vervoermiddel een grotere rol dan voor zakelijke reizigers. 12% van de autoforensen geeft aan de auto vaker te laten staan als er geen verschil in status zou zijn tussen reizen met de auto en met het OV. Voor zakelijke reizigers is dit 7%. In 2008 geven meer autoforensen dan in 2006 aan voor een ander vervoermiddel dan de auto te kiezen als er geen verschil zou zijn tussen auto's (7% versus 2%). Toch blijkt deze situatie het minste effect op de keuze hebben.

Figuur B.16: Hypothetische situaties II



TNS NIPO

Geraadpleegde literatuur

- AVV (2002). Internationale innovatiebenchmark voor het goederenvervoer
- AVV (2002). Maatschappelijke kosten overbelading
- AVV (2002). Synthesestudie naar trends in het goederenvervoer en innovatie
- AVV (2004). Bereikbaarheid en ondernemingsklimaat
- AVV (2004). Kerncijfers Goederenvervoer 2e uitgave 2004
- AVV (2004). Kerncijfers Personenvervoer 2004
- AVV (2004). Ontwikkelingen Verkeer en Vervoer 1990 - 2020
- AVV (2005). Betrouwbaarheid van reistijd
- AVV (2005). Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004; Eindrapportage
- AVV (2005). Tabellenboek Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004
- AVV (2005). Het Vrachtverkeer in de Spitsperioden op het Hoofdwegennet
- AVV(2006). Nationale Mobiliteitsmonitor 2006
- AVV (2006). Perspectief op Logistiek
- AVV (2006). Trends in Mobiliteit 2005
- AVV (2007). Kerncijfers Scheepvaart; Uitgave 2007
- AVV (2007). Kerncijfers Verkeersveiligheid; Uitgave 2007
- AVV (2007). Nationale Mobiliteitsmonitor 2007
- Brabantse Milieufederatie, SEO Brabant, Provincie Noord-Brabant (2003). Korte afstanden Grootste kansen
- Capgemini (2007). Urban Transport, the beating heart of city productivity
- Capgemini (2007). Changing mobility requirements of the aging society in passenger transport
- Capgemini (2007). Railway industry - Netherlands
- Capgemini (2007). Trends in Mobiliteit
- Cartoons, gemaakt tijdens de workshop, 9 april 2008
- Clark, Greg (2007). Identifying successful cities
- CPB (2004). Economische toets op de Nota Mobiliteit
- CPB (2006). Aanpassing WLO scenario's voor het containervervoer, CPB Memorandum
- CPB, KiM, MNP (2007). Advies over de Lange termijnverkenning Schiphol
- ERRAC (2005). Suburban and Regional Railways Landscape in Europe
- Europese Commissie (2002). WITBOEK -Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen
- Europese Commissie (2004). Regions - statistical yearbook 2004
- Europese Commissie (2006). Regions - statistical yearbook 2006
- Europese Commissie (2006). Europa duurzaam in beweging-Duurzame mobiliteit voor ons continent Europese Commissie (2007). European business - Facts and figures - 2007 edition
- Europese Commissie (2007). Eurostat regional yearbook 2007
- IFMO (2007). Verkehrsinfrastruktur-Benchmarking Europa
- KiM (2007). Nota Mobiliteit in Europese context (inclusief bijlagen)
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1990). Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer; Verkeer en vervoer in een duurzame samenleving - deel d: regeringsbeslissing, Den Haag: Sdu

Uitgeverij.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat Generaal Personenvervoer (2005). Kerncijfers Regionale Bereikbaarheid 2005
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat Generaal Personenvervoer (2007). Beleidskader Benuttingsmaatregelen
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006), Ministerie van VROM, Nota mobiliteit deel IV, 2006
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007), Programma Randstad Urgent
- Ministeries van VenW en VROM (2007). Randstad 2040; startnotitie
- Ministeries van VenW en VROM (2007). Randstad 2040; facts and figures
- Ministeries van VROM, EZ en VenW (2006). Mainport Schiphol; Beleidsinformatie
- Ministeries van VROM, EZ en VenW (2006). Mainport Schiphol; Vier vergezichten op Schiphol
- Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ (2006), Nota Ruimte
- Ministeries van VROM en VenW (2007). Lange termijn verkenning Schiphol; probleemanalyse
- MNP (2005). Effecten beleidsinstrumenten van de Nota Mobiliteit
- MuConsult (2003). ICT, Ruimte en Mobiliteit
- Port of Rotterdam. Modal split containers 2007-2003 [http://www.portofrotterdam.com/mmfiles/Modal%20split%20containers%202007%20-%202003_tcm26-9617.pdf]; gedownload op 18 januari 2008
- Port of Rotterdam (2007). Nieuwsbrief 2 ,Projectgroep Maasvlakte II, augustus 2007
- Raad voor Verkeer en Waterstaat (2004). Iedere locatie krijgt de bereikbaarheid die zij verdient
- Rebelgroup Advisory, Buck Consultants International (2006). Economische betekenis Nederlandse zeehavengebieden 2005 – Hoofdrapport
- Rebelgroup Advisory, Buck Consultants International (2006). Verkenning Havenmonitor Internationaal Perspectief
- Rebelgroup Advisory, Buck Consultants International (2006). Verkenning Voorwaartse Effecten Havenmonitor 2005
- RPB (2007). Grensoverschrijdende projecten in Nederland en Vlaanderen
- RPB (2007). De toekomst van Schiphol
- RPB, MNP (2007). De ruimtelijke vraagstukken van de toekomst voor de beleidsagenda van nu
- RPB (2007). Verkenning Regionale Luchthavens
- Schiphol Group (2007). Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol 2015
- Schrijnen (2005). Land en stad, Oratie, TU Delft
- SEO, RAND iov Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006). Ontwikkeling Schiphol tot 2020-2040 bij het huidige beleid
- TNO (2005). De economische betekenis van het goederenvervoer; Hoofdrapport & Achtergrondrapport
- World Bank (2007). Connecting to compete - Trade Logistics in the Global Economy

Over Capgemini

Capgemini levert aantoonbaar toegevoegde waarde aan de prestaties en veranderingsprocessen van zijn klanten in een groot aantal branches. Dit gebeurt met een compleet en innovatief aanbod van consulting-, technology- en outsourcingdiensten, die vrijheid creëren in het ondernemerschap van de klanten. Daarbij werkt Capgemini op een onderscheidende manier - the Collaborative Business Experience® - samen met zijn klanten aan het behalen van snellere en betere resultaten.

Bovendien wordt gebruikgemaakt van het eigen wereldwijde leveringsmodel Rightshore®, met als doel de juiste resources op de juiste locatie tegen concurrerende prijzen te kunnen leveren. Capgemini heeft vestigingen in 36 landen en heeft wereldwijd meer dan 83.000 medewerkers in dienst. De organisatie realiseerde in 2007 een omzet van 8,7 miljard euro.

Meer informatie is beschikbaar op **www.nl.capgemini.com**

Colofon

Capgemini Nederland B.V.
Papendorpseweg 100
Postbus 2575 – 3500 GN Utrecht
Tel. 030 689 33 66

www.trendsinmobiliteit.nl
E-mail: tim.nl@capgemini.com

IN/9D-066.28/1000

Copyright © 2008 Capgemini. Alle rechten voorbehouden.

Capgemini
CONSULTING.TECHNOLOGY.OUTSOURCING

www.nl.capgemini.com

Capgemini Nederland B.V.
Papendorpseweg 100
Postbus 2575 - 3500 GN Utrecht
Tel. 030 689 00 00
Fax 030 689 99 99