



Het openbaar vervoer kan de concurrentie met de auto wel degelijk aan, vindt hoogleraar planologie Luca Bertolini. Dan moet er wel serieus werk worden gemaakt van het openbaar vervoer in de stedelijke regio. "Daar zit de grote mismatch."

Luca Bertolini, hoogleraar planologie:

# ‘Nederland is schizofreen op gebied van mobiliteit’

AUTEUR ANDRÉ DE VOS FOTO'S EMIEL VAN LINT

Door het vriendelijk lachende gezicht en de aangename, licht Italiaanse tongval heb je het niet een, twee, drie door. Luca Bertolini doet stevige uitspraken die beleidsmakers in Nederland achter de oren zouden moeten doen krabben. HSL-Zuid, ondoordacht. Noord/Zuidlijn, zonde van het geld. Sleutelprojecten, mooi, maar risicovol. Het zijn geen letterlijke citaten. Daar formuleert Bertolini te wetenschappelijk voor. En te vriendelijk. Maar er is geen twijfel mogelijk. Het betoog van de hoogleraar planologie heeft een duidelijke rode draad. Bertolini is bedenker van het knoop-plaatswaardemodel. Dat komt er op neer dat locaties een waarde hebben door de voorzieningen die er zijn en een waarde voor de bereikbaarheid. In het ideale geval is de bereikbaarheid in balans met de voorzieningen. Veel voorzieningen, dan goede bereikbaarheid. En vice versa. Maar dat is lang niet altijd het geval. En wat belangrijker is: voor verstandige vervoerkundige beslissingen moet je de knooppunten niet apart bekijken en ontwikkelen, maar als onderdeel van het totale netwerk. Soms is het zinvoller om op een goed bereikbaar knooppunt nieuwe voorzieningen toe te voegen, dan om een druk knooppunt beter bereikbaar te maken. En knooppunten die té bereikbaar zijn voor hun functie en die niet verder ontwikkeld kunnen worden, zoals Duivendrecht en Driebergen-Zeist, kun je best wat minder bereikbaar maken. De stedelijke regio Amsterdam is een mooi voorbeeld van de knooppuntendynamiek, vindt Bertolini. “De enorme congestie rond Amsterdam Centraal kun je niet oplossen met nog betere bereikbaarheid. Het heeft weinig zin om daar nieuwe activiteiten te ontwikkelen. Dus ontstaan er andere knooppunten van activiteiten. De Zuidas, Sloterdijk. Dat is deels een autonome ontwikkeling, maar voor een groot deel kun je dat ook sturen. Amsterdam heeft het geluk dat het goede alternatieve knooppunten heeft langs bestaande vervoersassen, maar feitelijk is het eigen beleid nogal ambivalent. Aan de ene kant wordt gekozen voor de compacte stad, aan de andere kant zie je de ontwikkeling van die alternatieve knooppunten aan de stadsranden die daar haaks op staat.”

## Polycentrisch

“Alle grootstedelijke regio's ter wereld zijn polycentrisch. Je kunt niet alle activiteiten concentreren in één centrum, dat zou helemaal dichtslippen. Dus ontstaat

er een zakelijk centrum, een centrum voor de high tech, voor het onderwijs, voor het uitgaan. Dat heeft grote consequenties voor de mobiliteit, dus ook voor het openbaar vervoer. Er ontstaan andere vervoerpatronen. Niet alleen van en naar het centrum, maar van de ene rand naar de andere rand. Het openbaar vervoer kan al die verbindingen verzorgen, want het zijn allemaal drukke assen. In een stad als Tokio werkt dat perfect. Daar zijn mensen helemaal georiënteerd op stations. Bij het ene station wonen ze, bij het andere werken ze, bij een derde gaan ze recreëren. Hun levensstijl draait om het openbaar vervoer.”

## Dichtheid

“Nederland zou de stedelijke dichtheid missen voor hoogfrequente ov-systemen die de concurrentie met de auto aankunnen. Dat argument klopt niet. In gebieden waar de stedelijke dichtheid niet hoger is dan in de Randstad lukt het om openbaar vervoer een deel van de automobilititeit over te laten nemen. Portland en Vancouver, Kopenhagen en Stockholm, Zürich en München. Allemaal voorbeelden waar de overheid erin slaagt om mensen uit de auto te krijgen door het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.”

## Fiets

“Ook de fiets wordt in Nederland als ‘belemmerende’ factor genoemd voor beter openbaar vervoer. De fiets is een uitstekend vervoermiddel voor de stad. Schoon, gezond, zuinig. Daar moet je als openbaar vervoer niet mee concurreren. Maar de afstanden die je met de fiets kunt afleggen zijn beperkt. En de fiets is niet voor iedereen geschikt. Het openbaarvervoersysteem zou perfect moeten aansluiten op de mogelijkheden van de fiets. Dat gebeurt niet. Dan wordt de auto het logische alternatief.”

## Communicerend

“Auto en openbaar vervoer zouden geen communicerende vaten zijn, dus heeft het geen zin om te proberen de automobilist in het openbaar vervoer te krijgen. Dat is pure ideologie. Auto en openbaar vervoer zijn in Nederland geen communicerende vaten omdat het openbaar vervoer niet aantrekkelijk genoeg is en de auto te aantrekkelijk. Met een ander beleid kun je de ‘modal split’ wel degelijk veranderen. Je kunt gewoontes doorbreken, gedrag aanpassen. Pak de

fiscale bevoordeling van de auto aan, verhoog het parkeergeld, verbeter het openbaar vervoer, differentieer de tarieven. Dat moet de maatschappij wel willen. De autolobby is oppermachtig, de fiets heeft een aparte status. En het openbaar vervoer? Tja, er is niemand die opstaat voor het openbaar vervoer. Zo worden auto en ov inderdaad nooit communicerende vaten.”

## Schizofreen

“Nederland is vanuit mobiliteitssoogpunt een schizofreen land. In de steden is amper plaats voor de auto, maar we hebben de drukste snelwegen van Europa. In de stad heb je de fiets en het openbaar vervoer, op de lange afstanden heb je de auto en de Intercityverbindingen. Op de stadsregionale verbindingen heb je vaak alleen de auto, terwijl juist daar de meeste mobiliteit is, naar de nieuwe woonsteden, de nieuwe kantoorlocaties. Veel Vinex-locaties zijn slecht ontsloten met het openbaar vervoer. Hetzelfde geldt voor veel werklocaties.

## ‘Er is niemand die opstaat voor het openbaar vervoer. Zo worden auto en ov nooit communicerende vaten’

Gebiedsontwikkeling en mobiliteit moeten op elkaar zijn afgestemd. Dan kom je weer uit bij de knooppuntbenadering. Waarom nieuwe activiteiten niet concentreren langs bestaande assen op goed bereikbare plaatsen? Kijk hoeveel onbenutte ruimte er is langs de spoorverbinding Utrecht-Amsterdam of op de oude lijn tussen Haarlem en Leiden. Natuurlijk, dat botst met de harde scheiding van groen en rood. Met de heilige status van het Groene Hart, of de belangen in de bollenstreek. Maar als je niet beter gebruik maakt van de bestaande mogelijkheden, creëer je congestie elders. En dan moet je daar weer nieuwe wegen aanleggen.”

## Geïsoleerd

“Nederland heeft lang voorop gelopen met de ontwikkeling van knooppunten. In grote en kleinere steden zijn veel goede dingen gebeurd. Maar het zijn geïsoleerde ontwikkelingen, terwijl je juist naar het netwerk in de hele regio moet kijken. En dan



## De planologie van mobiliteit

Luca Bertolini (1963) studeerde bouwkunde aan de Politecnico in Turijn. Hij promoveerde in de planologie en kwam in 1995 naar Nederland. Daar werkte hij eerst aan de Universiteit Utrecht. Vanaf 1999 is hij verbonden aan de Universiteit van Amsterdam. Daar is Bertolini sinds 2008 hoogleraar planologie, gespecialiseerd in de integratie van transport en ruimtelijke planning. Zijn oratie ging over 'De planologie van mobiliteit'. Bertolini schreef verschillende boeken, waaronder 'Cities on rails'. Hij woont in Amsterdam op het autovrije GWL-terrein, is getrouwd en heeft twee kinderen.

ontwikkelingen op de juiste plaatsen stimuleren. De stap om een vervoer- en ontwikkelstrategie voor een hele regio te maken wordt nog niet gemaakt. Stedenbaan in de zuidelijke Randstad en Arnhem-Nijmegen proberen het. Maar het gaat moeizaam."

### Sleutelprojecten

"De sleutelprojecten op de HSL-stations bevatten goede ideeën. De overstapmachine, aantrekkelijke ontmoetingsplekken. Maar te veel op enkele knooppunten focussen draagt risico's in zich. Utrecht Centraal gaat helemaal op de schop. Er komen nog meer winkels, nog meer kantoren, nog meer reizigers. Het gevaar is reëel dat je zo alleen maar meer congestie creëert. Ik zou op Utrecht Centraal eerder investeren in kwaliteit dan in kwantiteit. Het is daar al zo vol. Het probleem van de regio Utrecht is dat er geen secundaire knooppunten zijn, zoals je die in Amsterdam wel hebt. Het gat tussen Utrecht Centraal en andere stationsknooppunten is erg groot. Leidsche Rijn is een gemiste kans. Tragisch. Dat station had het centrum van de nieuwe stad moeten zijn, met winkels en kantoren. Dan had je daar een tweede belangrijk knooppunt voor Utrecht kunnen maken, dat je verder had kunnen ontwikkelen met een goede verbinding naar de regio Amsterdam. Want daar werken veel Leidscherijners. Nu pakken die de auto."

### RandstadRail

"De succesvolste nieuwe projecten in het Nederlandse openbaar vervoer zijn allemaal stadsregionale verbindingen. RandstadRail, de Zuidtangent, de Ringlijn in Amsterdam. Ov-verbindingen die de randen van de stad onderling verbinden en echt automobilisten uit de auto halen omdat ze op die regionale verbindingen tot 30 kilometer een goed alternatief bieden. Maar ja, die projecten worden doorgaans zo slecht gemonitord dat het succes ervan onderbelicht blijft. We hebben in Nederland te weinig scherp wat de toegevoegde waarde is van ov-projecten. En dan neem je verkeerde investeringsbeslissingen."

### Absurd

"Er wordt veel geld in projecten gestoken waarvan je je

kunt afvragen of die nu zo veel bijdragen aan een beter openbaar vervoer. Over de Noord/Zuidlijn ben ik erg sceptisch. Die haalt mensen uit de tram en van de fiets. Is dat een slimme investering waar het openbaar vervoer concurrerender van wordt? Er zijn miljarden geïnvesteerd in de HSL-Zuid. Maar pas nu krijgt iedereen door dat de HSL belangrijker is als ruggengraat van het nationale netwerk dan als internationale as. Dat hadden we van tevoren kunnen weten. Kijk maar naar het buitenland. Het is absurd dat Den Haag niet op de HSL is aangesloten. Er lagen allerlei alternatieven voor. Maar die paar minuutjes omrijden zou te veel kosten. Voor wie? Had het geld voor de tunnel door het Groene Hart uitgegeven aan een mooie ondergrondse oplossing in Den Haag, zoals in Antwerpen. Door Den Haag goed aan te sluiten was het belang van de HSL veel groter geworden. Maar je ziet dat zelfs op dat niveau het netwerkdenken ontbreekt."

### Schakel

"Het zou mooi zijn als er meer in het openbaar vervoer wordt geïnvesteerd, maar die gedachte kan ook een rem op het denken zijn. Beter openbaar vervoer hoeft niet om miljarden te draaien. Het gaat erom dat je het netwerk optimaliseert. Dat zijn vaak simpele dingen. Een bocht afsnijden, een extra halte of station, een ontbrekende verbinding. Eén extra schakel toevoegen kan het hele netwerk veel sterker maken."

### Integraal

"Mobiliteit en ruimtelijke ordening zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Ze vereisen een overheid die de regio voert. Het is een goede ontwikkeling dat er nu één ministerie voor deze onderwerpen is, maar echt sturen doet het ministerie niet. En het integrale denken is niet diep geworteld. Dat zie je elders ook terug. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer bijvoorbeeld. Een goed initiatief, maar het is puur een vervoerkundig concept. Over de ruimtelijke implicaties wordt niet nagedacht. NS en ProRail zouden met alle gemeenten moeten praten over wat die hogere frequentie nu betekent. Waar willen gemeenten die uitbreiding het liefst en hoe gaan ze vervolgens in de ontwikkeling van die knooppunten om met die hogere frequenties.

Want een hogere frequentie heeft weinig zin als je niet meer reizigers trekt."

### Decentraliseren

"Ik ben niet tegen het decentraliseren van bevoegdheden. Maar decentraliseren van het openbaar vervoer heeft alleen zin als je ook de middelen decentraliseert. Nu heb je decentrale overheden die over het openbaar vervoer gaan, terwijl het Rijk beslist over het geld en de fiscaliteit. Dan kan het Rijk vervolgens niet alle verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer bij de regio leggen."

### Stadsregio's

"Voor het openbaar vervoer is het een heel slechte zaak dat de stadsregio's worden afgeschaft. Je kunt vraagtekens plaatsen bij de bestuurlijke kracht van die bestuurslaag, maar het is wel het niveau dat past bij het openbaar vervoer, en dan met name bij die belangrijke stadsregionale verbindingen. Daar zit de grote mismatch in vraag en aanbod. De stad is te klein om daar beslissingen voor te nemen, de provincie te groot. Als er niets sterkers terugkomt voor de stadsregio heeft het openbaar vervoer een groot probleem."

### Individueel

"Het openbaar vervoer is niet klaar voor de nieuwe vorm van mobiliteit waarmee we te maken krijgen. Mobiliteit wordt individueel. Door internet, het nieuwe werken. Het gaat er steeds meer om dat je van overal nàár overal kunt op elk tijdstip van de dag. Dat kan het openbaar vervoer nooit altijd bieden. Op sommige assen en sommige tijdstippen zijn er te weinig reizigers om het rendabel te maken. Maar het openbaar vervoer kan wel een veel belangrijker rol spelen in de mobiliteitsketen. Door op de drukke assen de hoofdmoot van de mobiliteit te verzorgen en door goede aansluitingen op fiets en auto te bieden. Door reis en wachten te veraangename, door verdichting op knooppunten waar dat kan. Er ontstaan nieuwe mobiliteitspatronen, maar mensen willen elkaar nog steeds ontmoeten op centrale plaatsen. Daar komen nog steeds zulke grote stromen mensen op af dat collectief vervoer er een belangrijke rol kan vervullen."