

Professor Karst Geurs:

# 'Reistijd is een slechte indicator voor bereikbaarheid'

*Vaak baseert de overheid zich bij infrastructuurinvesteringen en verkeer- en vervoersbeleid op reistijden. Reistijd is echter slechts één van de vier componenten om bereikbaarheid uit te drukken, stelt professor Karst Geurs van de Universiteit Twente. Bereikbaarheid zou moeten gaan over de mogelijkheden die mensen hebben om bepaalde bestemmingen te bereiken.*

Hier speelt ook de nabijheid van activiteiten en de toegankelijkheid tot bepaalde vervoerssystemen een belangrijke rol. "Hoe lang iemand in de file staat is eigenlijk minder van belang. Het gaat uiteindelijk om integrale bereikbaarheid van deur tot deur. Het ministerie van I&M zou meer met een integrale blik naar vervoersbeleid moeten kijken." Geurs bekleedt aan de Universiteit Twente de leerstoel Transport Planning. Kern van zijn betoog luidt dat bereikbaarheid van veel meer afhangt dan alleen reistijd. "We zouden moeten kijken naar de 'reisweerstand' in plaats van snelheid of reistijd. Ofwel, de moeite die het kost om de afstand tussen locaties te overbruggen. Daarbij gaat het, behalve om reistijd, onder meer om de afstand, reiskosten, de betrouwbaarheid en het comfort van reizen." Naarmate de reisweerstand afneemt, worden locaties beter bereikbaar. Daarnaast is de plek waar banen en andere activiteiten zijn te vinden naar zijn mening veel belangrijker dan de





## MOBILITEIT EN WETENSCHAP

variatie in de reistijd in ons land. “Iemand kan in de Randstad weliswaar een half uur in de file staan, maar met diezelfde reistijd wel veel meer banen, voorzieningen, winkels, theaters bereiken dan een inwoner uit Groningen of Friesland. In feite is de Randstad ondanks de files nog het beste bereikbaar.” Bereikbaarheid heeft, vervolgt hij, betrekking op de mogelijkheden die personen hebben om na een verplaatsing aan activiteiten deel te nemen. In die benadering is snelheid geen indicator voor bereikbaarheid zelf, maar van slechts één aspect dat daarop van invloed is.

### Andere conclusies

“Als je uitsluitend van reistijden uitgaat kan

dat bovendien leiden tot volstrekt andere conclusies bij beleidsmakers. Stel dat de overheid de effecten gaat onderzoeken van meer bebouwing rondom stations. Dan ligt het voor de hand dat dit plan meer verkeer genereert en dat dit vervolgens leidt tot meer opstoppingen en files. Een evaluatie op basis van uitsluitende de factor reistijd, zou dan conform de huidige beoordelingssystematiek van I&M al gauw een negatief advies opleveren.”

“Maar”, zegt Geurs, “wanneer je kiest voor een totaal andere benadering van bereikbaarheid, waarbij wordt gekeken naar waar mensen werken en wonen, de beschikbaarheid van verschillende activiteiten in een bepaald gebied en wat de kosten zijn om van A naar B

te komen, dan krijg je een hele andere uitkomst. Dan levert verdichting rond stations juist een betere bereikbaarheid op: reizigers hebben dan meer activiteiten binnen hun bereik, vooral per trein, fiets of te voet. Dat weegt zwaarder dan een hogere reistijd met de auto”.

### Integrale benadering

Op de vraag waarom de overheid bij vervoersbeleid vooral uitgaat van reistijdverliezen, in plaats van te kiezen voor een integrale benadering waarin meerdere indicatoren zijn meegenomen, heeft Geurs wel een duidelijke verklaring. De keuze voor de bereikbaarheidsindicator bepaalt mede de ernst van het pro-



Karst Geurs: 'Het gaat uiteindelijk om bereikbaarheid van deur tot deur'

bleem en de effectiviteit van beleid om het probleem op te lossen. “Ruim 10 jaar geleden was ik betrokken bij de evaluatie van allerlei beleidsopties in de aanloop naar de Nota Mobiliteit van I&M. Volgens modeluitkomsten zouden de voertuigverliesuren, zonder aanvullend beleid, in 2020 verdubbelen. De gemiddelde reistijden van ritten (van deur naar deur) op het hoofdwegenet namen echter maar enkele procenten toe. Het is evident dat het voor beleidsmakers dus aantrekkelijker is om zich te baseren op zaken als voertuigverliesuren, filedruk etc. Want doet de overheid niets, dan verdubbelt het probleem, terwijl zij met de uitvoering van een maatregelpakket het aantal voertuigverlies-

uren met de helft kan reduceren. En dat is natuurlijk een veel prettigere boodschap dan te moeten zeggen dat dankzij nieuw beleid de reistijd van deur tot deur met pakweg een paar procent afneemt.”

zichtbaar. Binnen de huishoudens als geheel lijken zich weinig veranderingen in de voorkeuren van vervoerswijzen voor te doen. Wanneer we kijken op het niveau van personen dan zijn er echter wel degelijk ver-

## ‘In feite is de Randstad ondanks de files nog het beste bereikbaar’

Daarnaast vergt integrale bereikbaarheid een cross-sectorale aanpak en dat is veel lastiger te organiseren dan sectoraal verkeersbeleid. Ook roept het de vraag op wie uiteindelijk verantwoordelijk is voor integrale bereikbaarheid: de planoloog of de verkeerskundige?

### Mobiliteitspanel Nederland

De overheid zou, zegt Geurs, meer oog moeten krijgen voor de bereikbaarheidsproblemen in de steden. “Daar vinden de meeste vertragingen plaats en het is veel lastiger om in de stad wegen uit te breiden dan om de capaciteit van snelwegen te vergroten. Bovendien zijn grote en middelgrote steden weer in trek. Zowel bij jongeren, ouderen als immigranten. Ook zijn de mobiliteitsvoorkeuren van stedelingen anders. Ze gebruiken meer de fiets en het OV en vaak minder de auto.” Hoe het precies is gesteld met het autogebruik onder jongeren blijft lastig in te schatten, vindt de hoogleraar. “Betreft het lagere autogebruik onder jongeren een intrinsieke voorkeur of heeft dit te maken met (aanschaf)kosten, parkeerkosten etc?” Onder andere om hier meer inzicht in te krijgen is hij in 2013, samen met het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) en Goudappel Coffeng, gestart met het Mobiliteitspanel Nederland, een initiatief dat eerder dit jaar tijdens het RAI Mobiliteitsdiner, uit handen van minister Schultz van I&M het Gouden RAI wiel ontving. Het panel volgt de komende jaren 2.000 huishoudens en 5.000 personen. “Er zijn nu al twee ontwikkelingen

schuivingen van fiets naar auto en omgekeerd. De vraag is nu: wat verandert die voorkeur? De verhuizing naar een andere woonplaats, een andere baan? Het mobiliteitspanel moet daar antwoord op geven.”

### Bereikbaarheidsstatistiek

Als het gaat om een betere bereikbaarheid, welke adviezen zou Geurs het ministerie van I&M dan willen geven? “Ik geloof in ‘evidence based’ beleid. Ik zou willen dat er goed empirisch materiaal beschikbaar komt waarin zichtbaar is hoe bereikbaarheid zich ontwikkelt. In Engeland publiceert het Department for Transport periodiek een bereikbaarheidsstatistiek, de zogenoemde ‘Accessibility Statistics’. Daaruit is precies af te leiden hoeveel huisartsen, ziekenhuizen, scholen, supermarkten of banen mensen kunnen bereiken per auto, openbaar vervoer, fiets of te voet. Te zien is dat toegang tot basisvoorzieningen de afgelopen jaren is afgenomen. Dit soort effecten zie je niet wanneer je alleen kijkt naar de ontwikkeling van reistijden op het wegennet. Voor I&M zou dit een prima manier zijn om de grootste bereikbaarheidsknelpunten in kaart te brengen.” Tenslotte zou hij graag zien dat I&M eens zou gaan experimenteren met een integrale, cross-sectorale aanpak, waarbij alle betrokken partijen (ook die buiten het verkeersdomein liggen) aan tafel zitten. “En bekijk dan wat nodig is om tot nieuwe oplossingen voor het bereikbaarheidsprobleem te komen.”

