



W.B.S.

VERKEERD VERKEER ?

5

uitgave van de
Wiardi Beckman Stichting

VOORWOORD

Reeds geruime tijd geleden nam de sectie Verkeer en Vervoer van de Wiardi Beckman Stichting de taak op zich een nieuwe visie op het verkeers- en vervoersbeleid in ons land uit te werken. Vanuit de sectie werd een werkgroepje geformeerd waarin onder andere K. Broersma, A. Heijstek, L. Ruitenbergh en de WBS-medewerker W.J. van Gelder zitting hadden. Op basis van gesprekken binnen dit groepje alsmede met de voltallige sectie en individuele sectieleden is het volgende rapport tot stand gekomen. Eindredakteur was W.J. van Gelder, sekretaris van de sectie.

Het rapport gaat vooral in op de problematiek van het personenvervoer en dan nog met name dat in ons land zelf. Het internationale personenvervoer blijft buiten beschouwing, het goederenvervoer zal later in apart verband aan de orde gesteld worden. Voor het personenvervoer worden tal van maatregelen voorgesteld om een situatie te verwezenlijken waarin een ieder gelijkwaardige kansen op verplaatsing heeft. Daarbij wordt van meet af aan de relatie met andere doeleinden gelegd, het vervoersbeleid moet er op gericht zijn de negatieve ontwikkelingen van schadelijke vervoersvormen in te dammen. Het rapport besluit met een bijlage van de hand van F.D. Andrioli, lid van de sectie Verkeer en Vervoer van de WBS, waarin schematies de mogelijke maatregelen worden weergegeven alsmede het nivo van uitvoering. Deze bijlage verscheen in vrijwel dezelfde versie eerder in de Roos in de Vuist nr. 6 van 16 juni 1975.

Wouter Gortzak
directeur Wiardi Beckman Stichting

Amsterdam, augustus 1975

INHOUDSOPGAVE.

Blz.

A. DE NOODZAAK TOT VERKEER EN VERVOER.

1

1. Inleiding. 1
2. De achtergrond van het probleem. 2
3. De auto nader bezien. 3
4. De ruimtelijke ordening. 5
5. Verkeersbeleid als deel van het welzijnsbeleid. 6

B. RUIMTELIJK BELEID EN HET VERVOER.

8

6. Naar een nieuw beleid. 8
7. Afremming van de verplaatsingsbehoefte door ruimtelijk beleid. 9
8. De gewenste infrastructuur. 11

C. HET OPENBAAR VERVOER DE VOORRANG, DE AUTO TERUGGEDRONGEN.

12

9. Het terugdringen van de auto. 12
10. Het parkeren aan banden. 14
11. Bevordering van andere (minder schadelijke) vervoermiddelen. 15
 - a) Het openbaar vervoer. 16
 - b) Fietsen en lopen. 22
12. Het financieringsaspect. 23

Bijlage

VERKEERD VERKEER!?

A. DE NOODZAAK TOT VERKEER EN VERVOER.

1. Inleiding.

Verkeer en vervoer op grote schaal zijn een bestaansvoorwaarde voor een moderne samenleving. Ook vroeger wisselden steden en landen produkten uit, er waren ook destijds mensen die tochtjes of zelfs reizen maakten. De meeste mensen echter verplaatsen zich hoogstens over zeer korte afstanden. Handel over grotere afstand beperkte zich voornamelijk tot onontbeerlijk geachte levensbehoeften (zout bijvoorbeeld) of luxe produkten (specerijen). We kunnen ons dit moeilijk meer voorstellen. Onze industrie is ondenkbaar zonder uit alle windstreken aangevoerde grondstoffen. In iedere grotere levensmiddelenwinkel vindt men uit de hele wereld afkomstige lekkernijen. Om op ons werk te komen moeten we soms uren per dag reizen. Tijdens onze vakanties trekken we door heel Europa.

Niet alleen verkeer en vervoer hebben zich ongehoord ontwikkeld, de hele intermenselijke kommunikatie heeft een geweldige vlucht genomen. De moderne techniek leverde ons de auto en het vliegtuig, maar ook de telefoon. In dit rapport echter zullen we ons tot het verkeer en vervoer beperken.

In veel groteremate dan vroeger zijn landen en mensen van elkaar afhankelijk geraakt. De internationale arbeidsdeling heeft daartoe in belangrijke mate bijgedragen. Als de internationale kommunikatie zou stagneren dan dreigt onze ekonomie in elkaar te storten.

Wie de situatie bij verkeer en vervoer nader beziet zal weinig reden hebben enthousiast te zijn. Er is wel veel verkeer en vervoer, maar men kan zich afvragen of het wel het meest passende is. Verkeer en vervoer behoren mens en samenleving te dienen. We moeten echter vaststellen dat de ontwikkelingen in deze sektor er in veel opzichten toe geleid hebben dat ons samenleven erdoor bemoeilijkt wordt. Steeds vaker wordt daarom de vraag gesteld

of we wel een goede richting zijn ingeslagen.

Aan de kritiek op de tegenwoordige toestand wordt in dit rapport aandacht besteed. Tevens wordt ingegaan op mogelijkheden om de toestand te verbeteren. Daarbij komen vragen aan de orde als 'worden voor de noodzakelijke verplaatsingen wel de juiste voermiddelen gebruikt?' of 'is het bij een betere ruimtelijke ordening noodzakelijk dat zoveel mensen en goederen over zulke grote afstanden verplaatst worden?'

Wie over verkeer en vervoer spreekt behandelt een internationaal vraagstuk. In dit rapport zullen we ons echter beperken tot de toestand in eigen land. Het is al moeilijk genoeg hiervoor oplossingen aan te geven.

2. De achtergrond van het probleem.

Nog maar kort achter ons ligt de periode waarin het openbaar vervoer regel, het partikuliere vervoer in de vorm van autovervoer uitzondering was. Dat geldt zowel voor het goederen- als voor het personenvervoer.

We zullen uitsluitend ingaan op de toestand in het personenvervoer. Vroeger was er dus meer openbaar dan partikulier vervoer. Maar de toestand is op zijn kop gezet. In 1970 neemt de (partikuliere) auto ruim 80 miljard reizigerskilometers voor zijn rekening (dat wil zeggen dat 80 miljard mensen 1 km per auto vervoerd worden, of 40 miljard 2 km etc.). Trein en andere vormen van openbaar vervoer komen tot 18 miljard reizigerskilometers.

De ontwikkeling van het autobezit en -gebruik heeft alle voorspellingen overtroffen. Het ziet er voorlopig niet naar uit dat deze ontwikkeling een halt wordt toegeroepen. De auto heeft belangrijke voordelen boven het openbaar vervoer: hij brengt de mens van deur tot deur, op momenten dat het de autogebruiker uitkomt. Als we veronderstellen dat de welvaartsgroei nog niet tot staan is gekomen (en het autorijden dus niet te duur wordt) zullen steeds meer mensen de auto kiezen. De mens is tenslotte op zijn gemak gesteld. Bovendien zijn er ontwikkelingen gaande die de mens er bijna toe dwingen op een eigen auto over te gaan. Hoe immers heeft de overheid op de stormachtige ontwikkeling van het privé-autobezit gereageerd? Door de aanleg van nieuwe wegen en de verbetering van het bestaande wegennet heeft de overheid zoveel mogelijk ruimte voor de auto proberen te scheppen.

Reageerde de overheid zodoende op een feitelijke ontwikkeling, pogingen om de gang van zaken bewust in een andere richting te stuwen liet ze grotendeels achterwege. Meer auto's betekent dat meer mensen niet langer gebruik maken van het openbaar vervoer. De inkomsten van het openbaar vervoer lopen daardoor (zeker relatief gezien) terug, terwijl de kosten stijgen. Er worden lijnen gesloten, omdat er te grote verliezen op geleden worden. Dat betekent weer dat het partikuliere vervoer nieuwe impulsen krijgt en nog meer mensen een auto kiezen. Vervolgens is het toenemende autovervoer weer van invloed op het openbaar vervoer, dat (zolang het niet om spoorwegen of vrije trambanen gaat) wordt belemmerd in zijn voortgang. Ook het fietsen en lopen wordt erdoor bemoeilijkt. Dus kiezen nóg meer mensen voor een eigen auto. En de mensen die geen auto kunnen kopen worden steeds meer gediskrimineerd. De Nederlandse Spoorwegen hebben geprobeerd de kwaliteit van hun aanbod te verbeteren, maar het netto-resultaat is dat het aantal geproduceerde reizigerskilometers in 1971 even groot is als in 1960. Bij het overige openbaar vervoer lopen omvang en kwaliteit terug. In een aantal gevallen poot men de laatste tijd een andere richting in te slaan en het openbaar vervoer bewust te bevorderen. Tot nu toe is het echter regel geweest dat bij het openbaar vervoer in de eerste plaats gekeken wordt naar rentabiliteit. Dat heeft tot gevolg dat er voortdurend lijnen 'weg-gesaneerd' worden. Aan de ontwikkeling van een nieuwe infrastructuur voor het openbaar vervoer wordt, vanwege de hoge kosten, nauwelijks begonnen. Daardoor raken vooral de dun-bevolkte gebieden van ons land vrijwel geheel van openbaar vervoer verstoken. Tenzij men er nadrukkelijk toe besluit een andere richting in te slaan moet worden gevreesd dat de ontwikkeling zoals we die de laatste jaren hebben gezien, zich zal voortzetten. Om uiteenlopende redenen dient men dit krachtig te bestrijden.

3. De auto nader bezien.

Het oprukken van de partikuliere auto heeft de veiligheid van het fietsen en wandelen niet bevorderd. Maar dat is niet het enige nadelige effect van de auto. Nederland is een dicht-bevolkt land en vrije ruimte in ons land is schaars. De partikuliere auto legt wel een erg groot beslag op die schaarse ruimte. Werd vroeger 20 percent van een nieuwe woonwijk toegemeten aan het verkeer, in nieuwe wijken wordt nu in vele gevallen ongeveer 33

percent van de grond gereserveerd voor autoverkeer en -stalling. Het toenemende autobezit en -gebruik leidt voorts tot een grote versnippering van de nog open ruimte. Dat is hinderlijk voor fietsers of wandelaars, die van de natuur willen genieten en plotseling hun vertrouwde paden door autowegen afgesneden zien. Het kan ernstiger zijn voor de natuur zelf, waarvan het evenwicht wordt verstoord. Daardoor kunnen processen op gang worden gebracht die het natuurlijk milieu in ernstige mate verarmen. Wie de kwalijke gevolgen van het toenemende autogebruik voor onze natuurlijke omgeving goed wil schatten dient ook te denken aan de door auto's geproduceerde luchtverontreiniging, aan het lawaai, aan overlast door geparkeerde auto's en aan het probleem van de autowrakken.

Ook in het stedelijk milieu misdraagt de auto zich; in vele gevallen is het automobiel één van de belangrijkste luchtvervuilers. Daarbij komt nog dat onze steden niet op de auto zijn gebouwd. Pogingen om onze steden bij de auto's 'aan te passen', door 'ruimte' te scheppen (allerhande doorbraken ter bevordering van een vlotte doorstroming van het verkeer) maakten de situatie er niet beter op.

De ruimte die men voor de auto ter beschikking stelt is nooit voldoende. Dat is gebleken in Los Angeles, waar men gepoogd heeft een ruimtelijke (stedelijke) structuur te scheppen die gebaseerd is op het gebruik van de partikuliere auto. Ook daar zit men op de fraaie autowegen vaak met 'file-vorming en vertraging'. Daarom is het, zeker in dicht-bevolkte gebieden, onzin om te denken dat men oplossingen kan scheppen door de ruimtelijke structuur aan de auto aan te passen.

In die richting moeten we dus niet gaan. Er hebben in ons land inmiddels echter al heel wat 'doorbraken' in oude stadswijken plaatsgevonden ten behoeve van de aanleg van snelwegen en er werden al vele parkeergarages gebouwd. Hierdoor worden weliswaar geen afdoende oplossingen bereikt, maar wel werd de bestaande stedenbouwkundige structuur aangetast, hetgeen in sommige gevallen tot een onmiskenbaar culturele verarming heeft geleid. Wie nu, op de bovengenoemde punten, het openbaar vervoer vergelijkt met het partikuliere vervoer, moet wel tot de konklusie komen dat het openbare vervoer, per reizigerkilometer, er aanzienlijk beter afkomt. Bovendien is het openbaar vervoer veiliger. Momenteel eist het verkeer zo'n 3200 mensenlevens per jaar en meer dan 68.000 gewonden. Bij een verschuiving van partikulier vervoer naar openbaar vervoer zou dat cijfer zeker dalen. Dan verspilt het openbaar vervoer minder energie en grondstoffen. Die verspilling doet zich twee keer voor: bij de produktie van

vervoersmiddelen en bij het gebruik ervan. Ter bescherming van het natuurlijk milieu, ter vermindering van de luchtvervuiling (het schadelijk koolmonoxyde wordt voor meer dan 90% door de auto in de lucht gebracht), ter redding van ons stedelijk kultuurbezit, ter vergroting van de verkeersveiligheid en ter bestrijding van de verspilling van energie en grondstoffen lijkt er dus van alles voor te zeggen het openbare vervoer te bevorderen boven het partikuliere vervoer.

4. De ruimtelijke ordening.

Het forensisme is een ontwikkeling die zich al aankondigde onder de invloed van het openbare vervoer (in de negentiende eeuw). Dit en soortgelijke verschijnselen hebben een grote versnelling ondergaan door de opmars van de partikuliere auto. In de tweede helft van de negentiende eeuw komt ook in ons land de industriële revolutie op gang. Daardoor groeit ook de ruimtebehoefte van het bank- en kantoorwezen. De benodigde kantoorruimte vindt men aanvankelijk vooral in de bestaande 'betere' woonwijken in de stadscentra. Er komt een proces van cityvorming op gang. De oorspronkelijke bewoners trekken weg, naar de 'betere' nieuwbouwwijken aan de rand van de stad, of mogelijk geworden door de ontwikkeling van het openbaar vervoer, naar huizen in de omliggende dorpen. De mensen die naar buiten trekken werden 'forens', ze behielden hun werk in de stad maar woonden buiten.

Het forensisme kwam in een stroomversnelling met de opkomst van de auto. De cityvorming zette zich voort, steeds meer beter-geïtueerden trokken naar buiten en de auto's reden heen en weer. Deze ontwikkeling is de laatste jaren in een nieuwe fase gekomen. Men heeft weliswaar geprobeerd de city toegankelijk te houden (door verkeersdoorbraken en de bouw van parkeergarages) maar ze is dit steeds minder geworden. Verlieten eerst de 'betere' bewoners de stadscentra, nu ziet men dat ook de kantoren het centrum de rug toekeren; deze vestigen zich in toenemende mate aan de rand van stedelijke agglomeraties. Daardoor zet een algemene verarming in van de city, hetgeen uiteindelijk tot kaal-slag en een nogal eenzijdige herkonstruktie kan leiden.

Een tweede element in het forensisme wordt tegenwoordig gevormd door de omstandigheid dat niet slechts de beter-geïtueerden buiten zijn gaan wonen. Door de tegenwoordige massaliteit van de 'trek naar buiten' is op het platteland een verstedelijkingsproces op gang gebracht, dat het totale ruimtelijke patroon van ons land beïnvloedt.

Deze laatste ontwikkeling is mede gestimuleerd door de zienswijze dat, ter verbetering van de woonomgeving, wonen en werken gescheiden moesten worden. Het moderne ideaal werd 'werken hier, wonen daar en rekreëren weer ergens anders'. Daardoor zijn verkeersbehoefte opgeroepen. Deze worden voornamelijk bevredigd door de auto. Voor lopen en fietsen zijn de afstanden te groot geworden, het openbaar vervoer kan de geschapen behoefte niet zonder meer verwerken.

Men behoeft geen groot ziener te zijn om vast te kunnen stellen dat de 'motorisering' van ons land ons uiteindelijk zal doen vastlopen. Een voortzetting van de ontwikkeling betekent dat wat nog van de bestaande ruimtelijke structuur overgebleven is zal worden vernietigd, dat de verstedelijking van het platteland tot het absurde zal worden gevoerd en de historische steden met de grond gelijk gemaakt zullen worden (op enkele 'museum'-delen na). Als men zich bovendien nog realiseert dat, gezien de bevolkingsdichtheid (zeker in de Randstad) dan nog geen bevredigende afwikkeling van de verkeerstromen zal zijn verwezenlijkt, zal men met ons instemmen als wij zeggen dat deze ontwikkeling moet worden gekeerd.

De Nederlander (dat wil zeggen alle Nederlanders als kollektief) moet te grote offers brengen voor het oprukken van de auto. Daar komt nog bij dat de ontwikkeling ook een sociaal-onrechtvaardige kant heeft. Wie de toekomst op de auto bouwt verwaarloost het openbaar vervoer. Nu kunnen veel Nederlanders zich tegenwoordig een auto veroorloven, omdat de welvaart, globaal, gestegen is. Er blijven echter velen voor wie de auto nog steeds te duur is, anderen die te jong zijn om auto te rijden of juist te oud of die om principiële redenen tegen de auto zijn. Voor al deze mensen is onvoldoende openbaar vervoer aanwezig.

5. Verkeersbeleid als deel van het welzijnsbeleid.

We hebben een tijdlang gedacht dat het welzijn verbeterde als de welvaart steeg. Inmiddels weten we beter. Daarom zijn socialisten van oordeel dat de overheid tot taak heeft een welzijnsbeleid te voeren, dat wil zeggen een beleid waardoor ieders welzijn zoveel mogelijk wordt bevorderd. Een duidelijke omschrijving van 'het' welzijn kunnen we vooralsnog niet aanbieden. Vooralsnog willen we een beleid een welzijnsbeleid noemen als het tot doel heeft zoveel mogelijk de voorwaarden te scheppen waardoor iedereen gelijkwaardige kansen krijgt om in een gezonde en leefbare omgeving een behoorlijk bestaan te hebben.

Het overheidsbeleid met betrekking tot verkeer en vervoer willen we als een onderdeel zien van een algemeen welzijnsbeleid. We komen, daarmee rekening houdend, tot de volgende omschrijving van de overheidstaak:

De overheid dient er naar vermogen voor te zorgen dat alle Nederlanders gelijkwaardige mogelijkheden geboden worden zich te verplaatsen, terwijl tegelijkertijd de garantie wordt geboden allerlei noodzakelijk te achten goederen zo doeltreffend mogelijk te vervoeren, een en ander onder minimalisering van de maatschappelijke offers.

De overheid kan er toe bijdragen dat een dergelijke situatie tot stand komt door het beschikbaar stellen van infrastructuur: plaats, tijdstip waarop, konstruktie, etc., de vaststelling van het voorzieningennivo van bijvoorbeeld het openbaar vervoer (trajekten, dienstverlening, tarieven, veiligheid), eventueel gekoppeld aan vergoedingen van de verplichtingen van de openbare dienst.

'Minimalisering van de maatschappelijke offers' betekent dat eventuele schadelijke neven-effekten van de ontwikkeling van verkeer en vervoer zoveel mogelijk worden voorkomen. Dergelijke schadelijke bijverschijnselen zijn bij het openbaar vervoer (per reiziger-kilometer) aantoonbaar kleiner dan bij het auto-vervoer. Daarom moet de overheid er naar streven de 'automobiliteit' (dat wil zeggen het aantal verplaatsingskilometer per auto) terug te dringen onder gelijktijdige bevordering van het openbaar vervoer. Die 'gelijktijdigheid' is van belang omdat onze samenleving, zonder een op hoog nivo funktionerend vervoer, in grote moeilijkheden zou komen.

Een dergelijke ombuiging van 'automobiliteit' naar mobiliteit per openbaar vervoer komt niet spontaan tot stand. Ook zal er veel moeten gebeuren voordat een dergelijke ombuiging ieders instemming heeft. Wij zullen er immers aan moeten wennen om de voor- en nadelen, de kosten en de baten, van partikulier en openbaar vervoer op een andere manier tegen elkaar af te wegen dan te doen gebruikelijk is. Hoe gaan we nu te werk? Wie als partikulier kiest voor de auto (en dus het openbaar vervoer geheel of gedeeltelijk afschrijft) heeft zijn keus, mogen we veronderstellen, berekend. Heeft men goed gerekend dan is de konklusie dat het openbaar vervoer goedkoper is. Een goede rekenaar koopt dus meestal geen auto; zou je denken. De praktijk echter leert anders. Omdat het gemak de mens dient (en de eigen auto het in dit opzicht bijna altijd van het openbaar vervoer wint) kiest de mens voor de auto, als zijn partikuliere of gezinsbudget een dergelijke keus mogelijk maakt. Er is geen sprake van dat iemand zich bij

zijn keuze laat leiden door de niet direkt zichtbare 'maatschappelijke' lasten. De schade die we toebrengen aan het milieu, de ruïne die we achterlaten voor toekomstige generaties, de vervuiling van de stadslucht, het zijn alle posten die in ons partikuliere kasboek niet voorkomen.

Dergelijke berekeningen echter dienen door de overheid wèl gemaakt te worden. De overheid immers belichaamt de kollektieve verantwoordelijkheid voor de toekomst.

B. RUIMTELIJK BELEID EN HET VERVOER.

6. Naar een nieuw beleid.

Onze inleidende opmerkingen zijn geen voorbeeld van hemelbestormende nieuwlichterij. Velen hebben de laatste jaren de gang van zaken aan de kaak gesteld. Ook de Wiardi Beckman Stichting heeft zich in dit opzicht niet onbetuigd gelaten. In 1966 werd een WBS-brochure gepubliceerd onder de titel 'Voorsorteren'. Daarin werd gepleit voor een selektief gebruik van vervoersmiddelen, terwijl voorts werd aangedrongen op het bevorderen van (een goed funktioneren van) het openbaar vervoer. Het motoriseringsproces van de samenleving is inmiddels zo voortgeschreden dat de toen aanbevolen maatregelen niet langer beschouwd kunnen worden als een passend antwoord op onze huidige problemen.

In de vorige paragraaf onderstreepten we dat het verkeer- en vervoerbeleid een onderdeel moet uitmaken van een algemeen welzijnsbeleid. Dat is slechts mogelijk als we verkeer en vervoer behandelen in samenhang met de ruimtelijke ordening. De manier waarop ons land ruimtelijk is ingericht oefent invloed uit op de behoefte aan verkeer en vervoer: als mensen op ver van elkaar liggende plekken werken, wonen, hun ontspanning zoeken, boodschappen doen en hun sociale kontakten onderhouden moeten ze zich vaker en verder verplaatsen dan wanneer dit niet het geval is. Wanneer mensen daartoe komen omdat de ruimtelijke ordening ze daartoe dwingt, dan is het duidelijk dat door de ruimtelijke ordening te beïnvloeden ook de vraag naar verkeer en vervoer beïnvloed kan worden.

Als we de tot nu toe gemaakte opmerkingen samenvatten, dan kunnen we stellen dat een passend overheidsbeleid, in het kader waarvan iedereen zo gelijkwaardig mogelijke verplaatsingsmogelijkheden worden aangeboden, gericht moet zijn op:

- een zodanige ruimtelijke ordening, dat daardoor
 - a) de verplaatsingsbehoefte wordt afgeremd en

- b) het gebruik van maatschappelijk gezien zo weinig mogelijk schadelijke vervoersmiddelen wordt bevorderd;
- andere op lange en korte termijn werkzame maatregelen waardoor een verschuiving van meer naar minder schadelijke vervoersmiddelen wordt bevorderd.

7. Afremming van de verplaatsingsbehoeften door ruimtelijk beleid.

De manier waarop wij vorm geven aan de ruimte waarin wij leven oefent invloed uit op de behoefte aan verkeer en vervoer. De technische ontwikkeling (trein en auto) maakte het mogelijk wonen, werken en rekreëren te spreiden; de ruimtelijke ordening van wonen, werken en rekreëren stimuleert de verplaatsingsbehoefte. Laat men de ontwikkeling over aan het 'vrije spel der maatschappelijke krachten' dan zal deze spiraalbeweging ongeremd verder gaan. Om deze ontwikkeling te doorbreken is een gericht overheidsbeleid voor de ruimtelijke ordening noodzakelijk.

Op nationaal nivo zou de overheid een wending ten goede kunnen bewerkstelligen door bepaalde, reeds bestaande grote plaatsen verder uit te bouwen tot echt-'stedelijke' eenheden. Daarbij is het reeds door de overheid in gang gezette spreidingsbeleid van betekenis. De spreidingsimpulsen moeten op een klein aantal kerngebieden gekoncentreerd worden. Via een gericht beleid moet gekomen worden tot gebieden die kwa werkgelegenheid en kwa voorzieningen op het gebied van wonen, recreatie, dienstverlening etc. zoveel mogelijk 'self-supporting' zijn.

In het kader van zo'n beleid moet er voorts naar worden gestreefd dat de schaalvergroting wordt begrensd, bijvoorbeeld met betrekking tot de detailhandel (makro's en mikro's), de onderwijsvoorzieningen en de recreatievoorzieningen. Via de uitbouw van sommige plaatsen en het verstrekken van voorzieningen die aansluiten bij de behoeften van het betrokken gebied kan de bevolking een hoogwaardig stedelijk milieu worden geboden.

Terwijl zo wordt gewerkt aan het totstandkomen van een ander ruimtelijk patroon op nationale schaal, zal ook in de stedelijke gebieden de herstructurering ter hand genomen moeten worden. Gedurende de afgelopen periode is in de stedelijke structuur de woon-, werk- en recreatiefunctie uiteengerukt. De reïntegratie van deze functies in de onderscheiden wijken zou ter hand genomen moeten worden.

Er is een vaak spontane ontwikkeling op nationaal nivo geweest, die het ontstaan van 'nieuwe' plaatsen (althans stormachtige uitbreiding van bestaande plaatsjes) tot gevolg had, alsmede

een soms gerichte ontwikkeling in de bestaande steden die tot spreiding van de verschillende functies leidde. Daardoor nam de behoefte aan vervoer toe, werd over het algemeen vooral het gebruik van de auto bevorderd (omdat dikwijls onvoldoende infrastructuur ten behoeve van het openbaar vervoer aanwezig was) en werden wandelen en fietsen als verplaatsingsmogelijkheden teruggedrongen. Een omkering in het beleid kan op langere termijn ongunstige resultaten hebben.

In het kader van zo'n nieuw beleid moet voorkomen worden dat nieuwe woon-werkwijken worden gebouwd waar geen infrastructurale voorzieningen (vooral voor het openbaar vervoer) aanwezig zijn. Voorts moeten er geen wegen worden aangelegd die extra behoeften oproepen. Zoveel mogelijk zal bevorderd moeten worden dat bij de bouw van kantoren, woningen etc. wordt aangesloten op het infrastructuurweb van het openbaar vervoer. Omgekeerd zal bij de aanleg van nieuwe wijken gezorgd moeten worden voor passende maatregelen ten behoeve van het openbaar vervoer. Vervoersvoorzieningen voor het openbaar vervoer moeten aanwezig voordat met de bouw van een nieuwe wijk wordt begonnen. Daarbij moet men ernaar streven haltes voor het openbaar vervoer op loopafstand beschikbaar te stellen. Dit kan gevolgen hebben voor de bebouwingsdichtheid: de 'schaalvergroting' in het kader waarvan men steeds minder bewoners per hektare 'plande' moet worden teruggedrongen. Lopen en fietsen moeten weer aantrekkelijke alternatieven worden.

De stedelijke overheid mag het overigens niet laten bij een gericht beleid voor de nieuwe wijken. De steden dienen als geheel beter geïntegreerd te worden omdat ze dan een beter leefklimaat bieden. In dat geval vermindert de 'trek naar buiten', hetgeen weer van invloed is op de ontwikkeling van de vervoersbehoefte. Als de huidige ontwikkeling geen halt wordt toegevoerd gaat het verpauperingsproces van de oude wijken voort, terwijl de nieuwe woonwijken door hun inrichting niet zo aantrekkelijk zijn. Om de totale leefbaarheid van de stad te verbeteren moet het stadsherstel met kracht ter hand genomen worden. Ook dient te worden gedacht aan de mogelijkheid tot inrichting van woon- en stadserven en van leefstraten.

Al enige malen werd gewezen op de gewenste samenhang tussen wijzigingen in de ruimtelijke ordening op nationaal en lokaal gebied enerzijds en de maatregelen op infrastructuureel gebied die daarmee gepaard moeten gaan anderzijds. Om een met de ruimtelijke ordening samenhangend verkeers- en vervoersbeleidplan te kunnen opstellen is een structuurschema voor het railnet van groot belang. Plannen voor spoorverbindingen, rijkswegen en andere belangrijke voorzieningen moeten op elkaar aansluiten.

Uitgangspunt voor een beleid dat het gebruik van de auto terug wil dringen is dat de wegeninfrastructuur niet wordt uitgebreid (wel verbeterd). Uitbreiding van de infrastructuur van het openbaar vervoer dient prioriteit te krijgen.

8. De gewenste infrastructuur.

Bij een beleid, gericht op het totstandbrengen van de gewenste infrastructuur moet ervoor gezorgd worden:

- dat er een hoogwaardig intercity-treinverkeer tussen de grote stedelijke kernen tot stand komt;
- dat een daarop aansluitende stadsgewestelijk openbaar vervoernet ontstaat;
- dat er een aanvullend wegennet is dat zorgt dat de kleinere plaatsen aangesloten zijn op de autosnelwegen.

Het Rijk dient hiervoor globale plannen te ontwikkelen. De plannen van lagere overheden moeten hierbij worden ingepast (dus dienen aan te sluiten op het algemene plan). Ingepast in het nationale plan dient er op lokaal nivo:

- een plan te komen voor de gehele weg- en infrastructuur van de stedelijke agglomeratie,
- een plan voor het verzorgingsnivo van het openbaar vervoer, alsmede
- een plan voor het autoverkeer in de agglomeratie.

We komen hierop later in deze nota terug. Wel willen we nu al waarschuwen voor hooggespannen verwachtingen. Onze suggesties kunnen weliswaar tot een andere toekomst leiden, maar op korte termijn is er weinig van te verwachten. Willen we het openbaar vervoer bevorderen en de auto als middel voor partikulier of goederenvervoer terugdringen dan zullen er maatregelen getroffen moeten worden die sneller soelaas bieden. We mogen ons daarbij niet beperken tot verkeer en vervoer als zodanig. Ook moeten we aandacht hebben voor het parkeren. Auto's rijden soms, ze staan vaker stil.

Mede daardoor leggen ze een groot beslag op de aanwezige (meestal schaarse) ruimte. Men mag daarom stellen dat de overheid, die verantwoordelijk is voor de verdeling van de ruimte, dus ook een verantwoordelijkheid draagt jegens het parkeren. Wij in ieder geval gaan er van uit dat aanleg, beheer en onderhoud van stallingsmogelijkheden voor partikuliere vervoermiddelen een zaak is van en voor de gemeenschap en derhalve een taak voor de overheid. (Zie hierover ook J.K. Schat in het tijdschrift Bouw van 13-4-'74.)

C. HET OPENBAAR VERVOER DE VOORRANG, DE AUTO TERUGGEDRONGEN.

9. Het terugdringen van de auto.

In het vorige hoofdstuk pleitten we voor een integrale planning, die mede het ruimtelijke beleid zou moeten omvatten, om de groei van de automobiliteit in te dammen. Uiteindelijk zouden we langs die weg wellicht zelfs kunnen komen tot een vermindering van de automobiliteit. We drukken ons hier opzettelijk zeer voorzichtig uit. Op korte termijn valt immers van zo'n beleid niet geweldig veel te verwachten. De ruimtelijke ordening ligt grotendeels vast. Indien zich bijzondere plaatselijke omstandigheden voordoen, dan is wellicht binnen korte tijd langs deze weg al zichtbaar resultaat te boeken. Maar globaal bekeken kan men slechts verwachten dat vermindering van de automobiliteit door middel van wijzigingen in de ruimtelijke ordening pas in een wat verder gelegen toekomst mogelijk is.

Omdat we echter met actuele problemen te maken hebben zullen er maatregelen getroffen moeten worden die op korter termijn resultaat beloven. Zowel met betrekking tot het goederen- als met betrekking tot het personenvervoer geldt dat het gebruik van de maatschappelijk schadelijke vervoermiddelen moet worden teruggedrongen en dat van de maatschappelijk minder schadelijke vervoermiddelen moet worden bevorderd. Zoals gezegd besteden we in dit rapport uitsluitend aandacht aan het personenvervoer. Bij deze maatregelen dienen twee aspecten zo nauwkeurig mogelijk in het oog gehouden te worden.

Zolang de vervoersbehoefte (door welke omstandigheden ook) niet vermindert, en de vraag naar vervoer dus onverminderd blijft voortbestaan, dient voor voldoende vervoersaanbod gezorgd te worden. Een beperkend beleid met betrekking tot de maatschappelijk schadelijk geachte vervoermiddelen moet dus gepaard gaan met een bevorderend beleid voor de minder schadelijk geachte vervoermiddelen. Kort gezegd: wie de auto beperkingen oplegt moet het openbaar vervoer stimuleren. Voorts dient men te bedenken dat beperkende maatregelen voor de auto makkelijk een sociaal-diskriminerend karakter kunnen krijgen. Maatregelen die bezit en gebruik van de auto 'duurder' maken treffen niet noodzakelijkerwijs degenen die hem het minst nodig hebben. Ook het sociaal-diskriminerend karakter van sommige van de voor te stellen maatregelen maakt het dwingend noodzakelijk dat tegen inperking van het auto-bezit en -gebruik een uitbreiding staat van openbaar vervoer. Rekening houdend met de hierboven genoemde overwegingen kunnen de volgende maatregelen, in willekeurige volgorde, genoemd worden:

- heffingen op autogebruik. In een aantal gevallen is deze heffing noodzakelijk om de kosten van de weg tot uitdrukking te brengen.
- beperking van de aanleg van nieuwe wegen. Wegen zullen alleen nog aangelegd mogen worden in het kader van een algemeen infrastructuur.
- het minder toegankelijk maken van straten voor autoverkeer, het afsluiten van straten voor autoverkeer, het verbieden van autoverkeer in natuurgebieden.

Wat betreft de heffingen op autogebruik moet wel worden opgemerkt, dat de doeltreffendheid van de maatregel, voor het afremmen van het autogebruik, waarschijnlijk laag is. Daarvoor is de prijs-elasticiteit van het autorijden te klein. Zo wordt de keuze tussen openbaar en partikulier vervoer vaak ten gunste van het laatste beslist doordat men van zijn werkgever een autovergoeding krijgt, een soort inkomen in natura. Wil de heffing sukses hebben dan is het dus ook noodzakelijk dat de autovergoedingenstelsels worden aangepakt. Dit kan door ze te belasten. De reiskostenvergoedingen mogen niet hoger zijn dan de reële kosten die men bij gebruik van openbaar vervoer zou maken. Heffingen zijn ook nodig om het verschil in konkurrentievoorwaarden tussen autowegeninfrastructuur en railinfrastructuur weg te werken.

Terwijl men aldus beperkingen oplegt aan het autoverkeer, dient men er tegelijkertijd wel voor te zorgen dat het zo goed mogelijk kan worden afgewikkeld.

Daarvoor is nodig:

- de infrastructuur te verbeteren. Dit kan soms betekenen dat nieuwe wegen worden aangelegd om elders verkeer te weren. Doorgaand verkeer moet zoveel mogelijk om de bebouwing heen geleid worden. Voorts kan wegeaanleg nodig zijn om te komen tot een scheiding van de verkeerssoorten.
- aanleg van parkeervoorzieningen
- bevordering van scheiding van verkeerssoorten
- bevordering van de 'doorstroming' van het autoverkeer in de steden via verkeerscirculatieplannen, dat wil zeggen een uitgewerkt plan van eenrichtingsverkeersstraten, parkeer- en stopverboden, linksafverboden en voorrangsroutes voor een zo vlot mogelijke afwikkeling van partikulier- en openbaar vervoer. Dit is tevens van belang om autoverkeer, dat niet in bepaalde wijken hoeft te komen, er omheen te leiden.
- bevordering van het huurautowezen.

Tenslotte moet er voor gezorgd worden dat de auto zo veilig mogelijk is.

Daarom moeten de veiligheidseisen verscherpt worden. Periodieke keuringen zijn noodzakelijk. De auto moet minder vervuילend zijn: geen lood in de benzine, minder CO in de uitlaatgassen. Een stategie op auto's moet dienen voor de bestrijding van het wrakkenprobleem.

10. Het parkeren aan banden.

Men kan het parkeren in twee categorieën onderverdelen:

- het parkeren van de auto in de nabijheid van de woning;
- het parkeren van de auto 'nadat men ergens is heen gereden'. Wanneer het autobezit wordt teruggedrongen vermindert de behoefte aan beide soorten parkeren. Wanneer het autogebruik vermindert dan neemt de tweede soort parkeren af. Zoals al gezegd is het gezien de huidige structuur van de ruimtelijke ordening weinig waarschijnlijk dat autobezit en -gebruik binnen afzienbare tijd zullen verminderen.

Het parkeren is in heel Nederland een probleem. In de steden echter is het een ernstiger vraagstuk dan elders. 'Parkeren in de nabijheid van de woning' is daar, vooral 's avonds, vaak bijna onmogelijk. In de stadscentra doet het parkeerprobleem zich vooral overdag voor, al kan het ook daar 's avonds, in de buurt van ontspanningscentra, aardig uit de hand lopen. Voor de hand liggende 'oplossingen', als het versmallen van trottoirs, hebben allang de grens van hun doelmatigheid bereikt.

Wie de parkeerbehoefte 'reëel' noemt gaat er van uit dat het autobezit en -gebruik op zichzelf nuttig en nodig is. Gezien de huidige toestand is dit inderdaad ons uitgangspunt. Sommige parkeerbehoeften zijn echter 'reëler' dan andere. In de buurt van de woning heeft iedere autobezitter een 'reële' parkeerbehoefte. Die behoefte kan uitsluitend verminderd worden door terugging van het autobezit. Dat kan mede gestimuleerd worden door het opleggen van hoge parkeerheffingen. Het parkeren moet zichzelf betalen. Momenteel worden de verschillende stedenbouwkundige kosten (waaronder die voor parkeerplaatsen) ten onrechte aan de woning toegerekend. Daardoor wordt de auto goedkoper en de woning duurder. Of men ook van een reële parkeerbehoefte spreekt 'nadat men ergens is heengereden' hangt af van de vraag of men van oordeel is dat iemand terecht van de auto gebruik maakte terwijl hij ergens heenreed. Daarbij zal men rekening houden met de vraag waarvoor de auto gebruikt werd: voor het woon-werkverkeer, ten behoeve van de recreatie of voor het doen van boodschappen. In sommige gevallen is het gebruik van de auto in absolute of bijna-absolute zin onvermijdelijk, in andere ge-

vallen zal men de nuttigheid ervan betwisten; een slagzin als 'Glaasje op, laat je rijden' bijvoorbeeld geeft aan dat wie zich ontspant alcohol gebruikt, beter de auto voor de deur kan laten staan.

Afgezien dan wellicht in verband met het alcoholgebruik heeft de overheid zich tot nu toe niet gemengd in de discussie over het al dan niet reëel zijn van het autorijden. Maar de overheid dient er hoe dan ook voor te zorgen dat de automobilist, aan wie dus de keuze gelaten wordt, ook op de plaats waar hij heenrijdt, de parkeerkosten betaalt. Bij de vaststelling van het tarief moet worden gelet op de duur van het parkeren. Daarbij moet worden voorkomen dat het parkeren in parkeergarages veel duurder wordt dan op straat.

Ook als men veronderstelt dat (mede) door het invoeren van parkeergelden het aantal auto's en/of het aantal verplaatsingen per auto afneemt, zullen er in ons land te weinig parkeervoorzieningen zijn.

- Om in deze situatie verbetering te brengen is het nodig:
- op daartoe geschikte plaatsen (bijvoorbeeld bij haltes van het openbaar vervoer, aan de rand van de steden of bij voorstadstations) parkeervoorzieningen te treffen;
 - in oude (stads)wijken, waar straten autovrij gemaakt zullen moeten worden om de leefbaarheid te vergroten, bijvoorbeeld ondergrondse parkeergarages te bouwen. (Bij het 'autovrij' maken van straten wordt soms het probleem verschoven; daartegen moet worden gewaakt.);
 - in nieuw te bouwen wijken over te gaan tot gekoncentreerder vormen van parkeren. Ook hier moet de bouw van garages uitkomst bieden. De norm (thans 1.5 auto per gezin) zal daarbij teruggebracht moeten worden tot maximaal 1 auto per gezin;
 - dat bij winkelcentra, grote kantoorgebouwen e.d. geparkeerd wordt in garages. Bij winkelcentra kan men bepaalde categorieën weggebruikers bevoordelen door inrichting van speciale laad- en losplaatsen.

Het initiatief tot de bouw van garages (alsmede het aanwijzen van de plaats ervan) zal als regel van de overheid moeten komen. De eigenlijke bouw en/of exploitatie, kan worden overgelaten aan particulieren. De bestaande en verwachte parkeernood zal het best kunnen worden opgelost bij gedeeltelijke overheidsparticipatie, ook als risikodrager bij de exploitatie.

11. Bevordering van andere (minder schadelijke) vervoermiddelen.

Wie een beleid wil dat gericht is op het stimuleren van, maatschappelijk gezien, minder schadelijke vervoermiddelen, kiest

voor bevordering van het openbaar vervoer, van het fietsen en het lopen. De basis voor zo'n beleid is een nationaal verkeers- en vervoerplan, nodig voor het openbaar en het particulier vervoer. Een kwalitatief goed openbaar vervoer kan in bepaalde gebieden (vooral die met een grote verkeersdichtheid) de oplossing bieden. Hierbij moet worden aangetekend dat wat we eerder opmerkten over de terugdringing van de auto, ook in omgekeerde richting geldt. Zoals de auto slechts teruggedrongen kan worden wanneer daar een hoogwaardig openbaar vervoer tegenover staat, kan het openbaar vervoer zich pas echt ontplooiën als de auto wordt teruggedrongen. Dan kan de frekwentie omhoog en de snelheid worden opgevoerd (waardoor grote besparingen mogelijk worden).

a. Het openbaar vervoer.

Om het openbaar vervoer te kunnen bevorderen zijn maatregelen nodig op velerlei terrein. In de eerste plaats dient de bestuurlijke organisatie ingrijpend te worden gewijzigd.

Vele vervoersmaatschappijen bieden thans 'openbaar vervoer' aan. De meeste van deze ondernemingen zijn 'normale' bedrijven, dat wil zeggen dat zij winst moeten maken. Omdat onder verschillende omstandigheden aan andere voorwaarden voldoen moet zijn om rendabel te kunnen zijn verschillen van bedrijf tot bedrijf de tarieven; zowel wat betreft de opbouw van het tarief als wat betreft de hoogte ervan.

Van een geïntegreerde vervoersvoorziening is evenmin sprake. Zo sluiten de dienstregelingen van NS, streekvervoerders en gemeentelijke vervoerbedrijven slechts zelden op elkaar aan. Ook bij de centrale overheid is geen uniform beleid voor het openbaar vervoer (C.G. van Leeuwen, 'Het openbare personenvervoer - wie beslist over wat?', in 'De Gemeente', april 1972).

De centrale overheid verleent konsessies en vergunningen op grond van de vervoerstechniek (tram, autobus etc.) en van de gemeentegrens. De logica daarvan is ver te zoeken. Bovendien is een en ander niet in één hand:

- de minister van Verkeer en Waterstaat verleent konsessies voor de spoorwegen, de lokale spoorwegen en de interlokale tramwegen;
- de Commissie Vervoersvergunningen verleent vergunningen voor het streekvervoer (de interlokale busdiensten). Maar deze commissie beslist weer niet over de dienstregelingen, aangezien deze beslissing in handen is van een inspekteur van de buitendienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

- voor tramlijnen geldt (evenals voor enkele spoorlijnen) de lokaalspoor- en tramwegwet. Voor het vervoer binnen één gemeente is hierop echter een uitzondering gemaakt. In dit geval kan de gemeente beslissen over de aanleg, de dienstregelingen en de tarieven. In beginsel valt ook de metro onder deze wet, maar omdat de metro zowel lokaal als interlokaal funktioneert is deze wet daar niet op berekend.

Tegen dit alles valt aan te voeren dat gemeentegrenzen voor het vervoer van steeds minder belang worden. Bovendien zijn steeds meer mensen er voorstander van het openbaar vervoer, ongeacht de gehanteerde vervoerstechniek, als een eenheid te zien. Daarom is de huidige regeling achterhaald. Daarom ook is een 'Algemene Raamwet voor het Openbaar Vervoer' nodig. Zo'n wet dient er in de eerste plaats in te voorzien dat het openbare vervoer zo wordt gestructureerd dat de reiziger het als eenheid ervaart. Dat wil zeggen dat er aansluitmogelijkheden zijn tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer en dat de tarieven een uniform karakter hebben. Om zo'n situatie te bevorderen stellen wij de vorming voor van regionale beleidsorganen, die alle soorten openbaar vervoer en alle vervoerstechnieken integreren. Dergelijke organen zouden zich, analoog aan wat de KNVTO bepleitte, moeten belasten met:

- de lijnvoering, frekwentie en tarieven van het openbare vervoer in hun gebied, alsmede met een doelmatige coördinatie van de vervoerstarievenssystemen;
- het (doen) verrichten van marktonderzoek, onderzoek naar reispatronen, kwaliteitseisen etc.;
- het verschaffen van de geldmiddelen, zowel voor het hierboven bedoelde onderzoek als voor het realiseren van het vastgestelde noodzakelijk verzorgingsnivo;
- het ervoor zorgen dat het openbaar vervoer van betekenis is als instrument bij de ruimtelijke ordening;
- het verschaffen van een uit maatschappelijk oogpunt optimaal openbaar vervoer tegen zo laag mogelijke kosten.

Deze regionale organen moeten in grote lijnen hun planning afstemmen op het centrale beleid.

Op centraal nivo is behoefte aan een beleidsorgaan dat belast wordt met:

- . de bepaling van en de onderlinge afstemming op elkaar van de aan te bieden verzorgingsnivo's, doorgaande lijnen en dergelijke;
 - . de vaststelling van de financiële consequenties van een en ander.
- Dit orgaan zal de kernbeslissingen moeten nemen.

Men kan dit beleidsorgaan opbouwen op basis van de bestaande Commissie Vervoersvergunningen (CVV). Het dient te funktioneren onder ministeriële verantwoordelijkheid, zodat het door het parlement gecontroleerd kan worden.

Het centrale beleidsorgaan moet een strukturaarschema uitwerken voor het openbare vervoer, als onderdeel van het totale beleidsplan voor verkeer en vervoer.

Belangrijke onderdelen van zo'n strukturaarschema zijn:

- de uitwerking van een nationaal railplan;
- de integratie van de busnetten, dus de opstelling van een landelijk buslijnnennet.

De regionale organen moeten het leveren van vervoersdiensten aan openbare vervoerbedrijven delegeren. Deze organen moeten een duidelijk inzicht hebben in de bedrijfseconomische situatie van de in hun gebied opererende ondernemingen. In de exploitatiesfeer zal schaalvergroting van de vervoersondernemingen geaksepteed en gestimuleerd moeten worden. Schaalvergroting is van groot belang voor de technische research en de inkoop van materialen. Voorts is samenwerking nodig om ervoor te zorgen dat de vervoersvoorwaarden een uniform karakter krijgen en de tarieven geharmoniseerd worden. Dit betekent niet persè dat er één bedrijf per regio moet zijn, maar vooral dat er over de regio's vervoersgemeenschappen moeten komen. Vervoersondernemingen dienen in de bovenstaande opzet meer en meer gezien te worden als uitvoeringsorganen (= aannemers van vervoersdiensten).

De vervoersgemeenschappen (c.q. de vervoersondernemingen) zouden, analoog aan het voorstel van het KNVTO de volgende taken moeten vervullen:

- het opstellen van een ontwerp voor een efficiënt en attractief openbaar vervoer in het gebied van de regionale vervoersautoriteiten op basis van de door die autoriteiten vastgestelde vervoersbehoefte, c.q. van het door haar gewenste verzorgingsnivo;
- het daadwerkelijk leveren van de verlangde vervoersvoorziening;
- het opstellen van plannen voor een gemeenschappelijk tariefstelsel.

Voor wat de exploitatie betreft zou men uiteindelijk kunnen denken aan:

- één aannemer van railvervoer;
- één aannemer van busvervoer (inkl. de busmaatschappijen van de gemeente).

Bezien we de nu door ons gewenste ontwikkeling tegen de achtergrond van de financiële situatie dan moet worden vastgesteld dat ook in dit opzicht sprake is van een chaotiese toestand.

Omdat vrijwel het gehele openbaar vervoer verliesgevend is, doen spoorwegen, streekvervoer en gemeentelijk openbaar vervoer een beroep op het Rijk. De centrale overheid heeft zich in deze nogal terughoudend opgesteld. Het probleem is evenwel dat in de dekking van de exploitatiekosten van het openbare vervoer (gedeeltelijk)

wordt voorzien via verschillende begrotingsposten, op basis van verschillende criteria en verschillende regelingen.

- De NS ziet haar tekort voor 100% door het Rijk vergoed op grond van EEG-verordening 1191/69, althans voorzover de NS de aanwijzingen van het Rijk ten aanzien van de tarieven opvolgt en het tekort een bepaald bedrag niet overschrijdt. De geldverschaffer is in deze situatie dus een reële machtsfaktor.
- Voor het streekvervoer bestaat nog geen wettelijk recht op tekortdekking. In de praktijk wordt het tekort voor het grootste deel gedekt, maar er bestaat een onzekere situatie.
- Voor het gemeentelijke openbare vervoer is een rijksbijdrage in de tekorten mogelijk, maar dan dient ook aan een groot aantal voorwaarden te zijn voldaan. De rijksoverheid stelt de gemeenten eisen ten aanzien van de tarieven, de opstelling van het verkeerscirculatieplan en dergelijke en verlangt van de gemeenten dat ten aanzien van vele beleidszaken toestemming wordt gevraagd. Het gevolg daarvan is dat in dit opzicht de gemeentelijke autonomie sterk is afgenomen.

In de huidige situatie heeft de minister van Verkeer en Waterstaat - klaarblijkelijk veel macht. Maar een logies gekonstrueerde opbouw, waarvan die macht het natuurlijk uitvloeisel is, ontbreekt. Niet een samenhangend geheel van wettelijke maatregelen bepaalt de machtspositie van de centrale overheid, maar vooral de omstandigheid dat hij aan de financiële touwtjes kan trekken.

Deze onlogiese en ondoorzichtige situatie moet worden doorbroken. Het uitgangspunt daarbij moet zijn dat openbaar vervoer noodzakelijk is, maar structureel onrendabel. De grote en toenemende betekenis van goed openbaar vervoer noopt tot grote en toenemende financiële steun van de Rijksoverheid. Die overheid zal dan ook invloed willen uitoefenen op de besteding van de ter beschikking gestelde gelden. Dat zal ook kunnen betekenen dat een gemeentelijke overheid, die de vervoersdiensten binnen haar gebied onvoldoende kan financieren, daarop invloed zal verliezen en de rijksoverheid, die in toenemende mate steun verleent, een grotere feitelijke invloed krijgt.

In een meer logies samenhangende situatie zal er een eenheid zijn aangebracht ten aanzien van begrotingsposten, criteria en regelingen. Schreven we hierboven dat er op landelijk niveau een centraal orgaan nodig is om tot een globale planning te komen van de verzorgingsnivo's, dat centrale orgaan is ook nodig om eenheid te brengen in de financiële regelingen. Het moet de financiering van het openbaar vervoer, aan de hand van uniforme maatstaven regelen en beheersen. Dat centrale beleidsorgaan heeft niet persé een eigen budget te hebben; de financiering

dient immers plaats te hebben binnen het raam van de totale rijks-uitgaven.

Onze gedachten gaan resumerend uit naar een dusdanige opbouw van de organisatie van het openbaar vervoer dat:

- er een scheiding komt tussen beleids- en exploitatie-instantie;
- er een centraal beleidsorgaan komt dat het totale verzorgingsniveau globaal vaststelt en de kernbeslissingen neemt. De regionale organen gaan dan over tot een nadere invulling, steunende op de specifieke omstandigheden (ruimtelijke structuur) in de regio. De regionale vervoersautoriteiten nemen dus beslissingen binnen het kader dat hun gelaten is.

Vatten we vervolgens de maatregelen die het openbare vervoer voorts aantrekkelijker kunnen maken samen, dan kan worden gewezen op:

- 1) Een zodanige ruimtelijke planning dat het openbare vervoer daarbij logies (en voorzover het om 'nieuwe plannen' gaat 'vanaf het begin') wordt ingepast. Bij bestemmingsplannen behoren verkeers- en vervoersplannen ten bate van het openbare vervoer, een integraal deel van de planning uit te maken. Er worden geen nieuwe woon-, werk- en winkelcentra gepland waarin het openbare vervoer verwaarloosd wordt. Er wordt naar gestreefd een zodanige planologische vormgeving te verzekeren dat haltes voor openbare (zo mogelijke rail) vervoer binnen loopbereik van de gebruiker komen te liggen. Dergelijke maatregelen hebben geen onmiddellijk effect. Daarom dient er op korter termijn voor worden gezorgd dat de volgende punten worden verwezenlijkt:
 - kruispunten gelegen in routes van openbaar vervoer zoveel mogelijk aanwijzen als voorrangskruispunten of als onderdeel van een voorrangsweg;
 - beïnvloeding van verkeerslichten ten gunste van bussen en trams;
 - vrije banen of opstelvakken voor het openbare vervoer creëren;
 - instelling van éénrichtingsverkeer in nauwe straten;
 - ontheffing van inrijverboden voor bussen en het daarmee in het algemeen reserveren van straten voor het openbare vervoer;
- 2) Het bevorderen van volledig geïntegreerde tariefsystemen en abonnementen. Een van de kwaliteitsaspecten van het openbare vervoer is voor de passagier het gemak waarmee hij zich van het openbare vervoer kan voorzien. Het is vaak bijzonder vervelend verschillende kaartjes te moeten kopen als men overstapt.

Daarom is integratie nodig, bijvoorbeeld in de vorm van zone-tarieven. Binnen het Rotterdamse RET-gebied is daarmee een aanzet gegeven tot integratie van streekvervoer, NS en stadsvervoer. Een andere belangrijke zaak is de invoering van een gezinskaart *) openbaar vervoer. Dat houdt een stamkaart in die met duplikaten voor alle gezinsleden, elk gezinslid het recht geeft op onbeperkt gebruik van het openbare vervoer. Dat zou kunnen betekenen dat een compleet gezin vrij kan reizen met het openbare vervoer voor bijvoorbeeld 50 gulden in de maand. Gekoppeld aan dergelijke kaarten zou de losse kaartverkoop moeten veranderen.

3) Het verhogen van de frekwenties, grotere regelmaat, aangepast aan het vervoerspatroon. Daarbij valt ook te denken aan het bevorderen van sneldiensten tussen plaatsen met een grote vervoersbehoefte.

4) Het bevorderen van taxi's en huurauto's als aanvulling op het openbare vervoer.

Het taxiverkeer moet meer geïntegreerd worden met andere vervoerssystemen. Een daarop gericht overheidsbeleid is nodig. In het kader van een dergelijk beleid moet de overheid nieuwe vormen van taxivervoer stimuleren. Zo zou de taxi een openbare vervoerfunctie kunnen hebben in omstandigheden waarin het 'normale' openbare vervoer te wijdmazig wordt. Dan zou de taxi als 'lijn'- of 'wijk'-taxi kunnen functioneren.

In deze omstandigheid moet het taxiverkeer dezelfde faciliteiten krijgen als het overige openbare vervoer, onder voorwaarde dat dit laatste er niet door wordt belemmerd. Waarschijnlijk wordt het taxiverkeer al bevorderd door een wijziging van de wettelijke bepaling dat de gehele auto voor de gehele rit gehuurd moet worden.

Om het taxiverkeer te bevorderen is het voorts noodzakelijk dat de organisatie ervan drasties verbetert. In dit opzicht kunnen de gemeentebesturen grote invloed uitoefenen.

Ook het gebruik van huurauto's dient te worden bevorderd. Een goede ontwikkeling in dit verband is de mogelijkheid via de stations van de NS elders auto's te kunnen bespreken.

*) Over deze gezinskaart is een aparte notitie verschenen van J.G. v.d. Doef, januari 1974.

5) Parkeerplaatsen bij stations, in het bijzonder bij voorstadhaltes.

Men kan er van uitgaan dat waar veel reizigers zich van de ene plaats naar de ander willen (of moeten) bewegen, ook verschillende vormen van openbaar vervoer aanwezig zullen zijn. Maar steeds zal er een naar plaats en tijd wisselend effect van vervoermiddelen bestaan. Om daarop zo goed mogelijk in te spelen moet gestreefd worden naar één stelsel, waarin openbaar en partikulier vervoer met elkaar in verband gebracht zijn. Wij wezen er trouwens al op dat dit noodzakelijk is omdat maatregelen ter bevordering van het openbare vervoer uitsluitend effect sorteren als tegelijkertijd maatregelen genomen worden die het partikuliere autovervoer beperken.

Willen we op mogelijk drukke routes er inderdaad voor zorgen dat zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van het openbare vervoer (en daarom investeringen in dit openbare vervoer doen die de aantrekkelijkheid ervan vergroten) dan moet de aanleg van wegen (die concurrerend zouden kunnen zijn voor het openbare vervoer) worden afgeremd en bij de halteplaatsen van het openbare vervoer voor goede parkeergelegenheid gezorgd worden.

b. Fietsen en lopen.

Wie minder schadelijke vervoermiddelen wil stimuleren kan natuurlijk niet voorbijgaan aan het fietsen en lopen. Wie fietst of loopt gedraagt zich, maatschappelijk gezien, buitengewoon verdienstelijk. Daar komt voor de betrokken fietser of looper zelf dan nog het aantrekkelijke effect bij dat hij de bewegingsarmoede, een van de ernstige tekorten van de verzorgingsstaat, op afdoende wijze bestrijdt.

Fietsen en lopen zijn de laatste tien jaren, in het bijzonder door de spreidende werken van de auto, hard achteruit gegaan. De laatste tijd echter doet zich in dit opzicht een verheugende ontwikkeling voor. Er wordt weer meer gelopen en meer gefietst. Wanneer we erin slagen het ruimtelijke patroon te wijzigen zou deze ontwikkeling krachtige impulsen kunnen krijgen. Maar zoals al op andere plaatsen is gezegd mogen we van een wijziging van de ruimtelijke ordening op korte termijn niet te veel verwachten. Om in de tussentijd gunstige resultaten te kunnen boeken stellen wij voor de veiligheid en het comfort van wandelaar en fietser zoveel mogelijk te bevorderen. In dit opzicht is het belangrijk:

- autovrije of uiterst auto-arme gebieden voor fietsers aan te wijzen; vrijwillige fietspaden aan te wijzen waar dit maar enigszins mogelijk is;

- in de gehele stad komen er fietsroutes. Op deze routes is geen autoverkeer toegestaan (behalve eventueel bedienend verkeer gedurende bepaalde tijden. De fietsroutes worden voorrangswegen. Waar de fietsroutes (andere, auto) voorrangswegen kruisen worden verkeerslichten aangebracht (danwel wordt ervoor gezorgd dat de routes kruisingvrij zijn).
- verkeerslichten worden zo afgesteld dat fietsers (en ook voetgangers) niet de sluitpost vormen van de groenfasen. Er dienen voor voetgangers en fietsers redelijke groentijden te zijn, die bij voorkeur konfliktvrij geregeld worden.

Het wandelen kan worden veraangenaamd door:

- in belangrijke winkelstraten voor voldoende en brede trottoirs te zorgen. De voetganger krijgt op regelmatige (en niet te grote) afstanden beveiligde oversteekmogelijkheden. Zo mogelijk worden de desbetreffende straten afgesloten voor het rijverkeer (afgezien van bepaalde soorten rijverkeer op bepaalde tijden);
- voetgangersgebieden in woongebieden. Via het voetgangersgebied (dat geschikt is als speelgebied) kan men veilig lopen naar school, winkel of bureu;
- in woongebieden krijgen voetgangers (en fietsen) voorrang boven vormen van gemotoriseerd verkeer. De maximumsnelheid wordt daar beperkt tot 15 km per uur;
- waar veel voetgangers samenkomen (stations, bioskopen, scholen) hun belangen veel aandacht te geven door zo konfliktvrij mogelijke loopwegen, zitgelegenheden en dergelijke;
- op kruispunten zonder verkeerslichten de oversteek-afstand zo klein mogelijk te maken door koppen aan het trottoir, steunpunten in de weg.

Waar er sprake is van gemengd verkeer dient het autoverkeer zo geregeld te worden dat fietsers en voetgangers zich veiliger kunnen bewegen. In ieder geval zal het daartoe nodig zijn snelheidsbeperkingen in te voeren.

12. Het financieringsaspect.

Het staat er met het openbaar vervoer in ons land in financieel opzicht belabberd voor; een jaarlijks (steeds toenemend) tekort van 1 miljard gulden is niet iets om geringschattend over te doen. Wij zijn niet van oordeel dat het nodig is dat het openbaar vervoer zichzelf geheel bedruipen kan. Maar de huidige tekorten van NS en streek- en gemeentevervoerbedrijven zijn wel erg hoog.

Met dit tekort krijgt de overheid de rekening gepresenteerd voor het ontbreken van een op bevordering van het openbaar vervoer gericht beleid tijdens de vijftiger en zestiger jaren. Er bestaat immers een verband tussen de stijgende verliezen en het feit dat in ieder geval relatief steeds minder mensen van het openbaar vervoer gebruik maken. Slagen wij erin de vervoersvoorzieningen te verbeteren naar reistijd en frekwentie dan bestaat de mogelijkheid dat ook de belangstelling van het publiek weer toeneemt en de verliezen afnemen (men denke bijvoorbeeld aan het succes van 'vrije trambanen' in Amsterdam).

In dit rapport is er voortdurend voor gepleit verkeer en vervoer als een eenheid te beschouwen, om openbaar en partikulier vervoer in onderlinge samenhang te benaderen. Doel van een 'goede' verkeers- en vervoerpolitiek is ons inziens dat iedereen zo gelijkwaardig mogelijke verplaatsingsmogelijkheden wordt aangeboden tegen maatschappelijk zo laag mogelijke kosten.

Om deze doelstelling te kunnen realiseren is het noodzakelijk een plan op te stellen voor de uitvoering en financiering ervan, dat het gehele verkeer en vervoer overkoepelt.

De eerste vraag die daarbij aan de orde komt is of verkeer en vervoer, vanuit de overheid gezien, als totaal kostendragend moet zijn. Dat wil zeggen: of het totaal aan kosten van door de overheid gefinancierde infrastrukturele werken, door de verkeersverbruiker moet worden opgebracht. In dat geval houdt de overheid uitsluitend de zichtbare kosten in het oog (de weggebruiker betaalt tegenbelasting, de NS-reiziger betaalt zijn aandeel aan de instandhouding en uitbreiding van de railinfrastruktuur). Tekorten, bijvoorbeeld bij de exploitatie van het openbaar vervoer, worden door de overheid niet overgenomen.

Zo'n politiek is in strijd met de gegroeide verhouding en draagt niet bij tot de door ons gewenste doelstelling van het overheidsbeleid (zie boven).

Verkeer en vervoer immers heeft niet uitsluitend zichtbare kosten, verkeer en vervoer heeft ook allerlei externe effecten, die niet onmiddellijk zichtbare kosten met zich meebrengen. De ene vorm van vervoer gebruikt meer ruimte dan de ander, is meer milieuvervuilend dan de ander, brengt meer geluidshinder met zich mee, is onveilig etc.

Deze externe effecten worden niet door het vervoer gedragen; ze worden op andere sectoren van de maatschappij (en dikwijls op de overheid) afgewenteld. Een enkel voorbeeld:

De aanleg van een nieuwe weg door een bewoond gebied heeft ernstige geluidshinder tot gevolg. Het woongenot van de mensen die aan die weg wonen wordt, door lawaai en benzinedampen, aangetast.

Zij weigeren om die reden huurverhoging te betalen. De huizen verliezen hun waarde. Sommige mensen raken overspannen en moeten naar dokter of psychiater. De studieresultaten van kinderen worden negatief beïnvloed etc.

Als bij de werking van 'het marktmechanisme' klaarblijkelijk met de 'onzichtbare' kosten geen rekening gehouden wordt, dan komt men door uitsluitende toepassing van het marktmechanisme niet of onvoldoende tot een aanvaardbare regeling van vervoer en verkeer. De 'onzichtbare' kosten, die de overheid minstens gedeeltelijk moet dragen, moeten daarom aan verkeer en vervoer worden toegerekend. Omdat dit laatste niet 'automaties' tot stand komt dient de overheid dit te doen.

Over wat nu precies de 'maatschappelijke' kosten zijn worden felle debatten gevoerd. Dergelijke kosten immers zijn moeilijk te kwantificeren, precies in geld uit te drukken. Hoogstens zijn globale schattingen mogelijk. Hoewel natuurlijk geprobeerd moet worden tot zo goed mogelijke schattingen te komen, komt de uiteindelijke vaststelling van de maatschappelijke kosten in het kader van de politieke besluitvorming tot stand.

Een 'zuivere' politieke besluitvorming lijkt overigens ook al moeilijk te verwezenlijken. Het particuliere vervoer weet zich gesteund door belangrijke pressiegroepen, die de belangen ervan hartstochtelijk verdedigen en er op zullen wijzen, dat als men het particuliere vervoer bijvoorbeeld hogere wegenbelasting laat betalen, men daarvoor wegen zal moeten aanleggen en geen spoorwegen. Dergelijke belangengroepen zullen de steun genieten van de gebruiker van particuliere vervoermiddelen, die het moeilijk valt in te zien waarom hij meer voor zijn auto moet betalen terwijl hij daarvoor niet meer terugkrijgt. Voor socialisten ligt het probleem op het eerste gezicht niet zo moeilijk. Als het openbaar vervoer aantoonbaar minder maatschappelijke kosten met zich meebrengt dan het particuliere vervoer, dan zal een socialist het particuliere vervoer extra belasten en de opbrengsten daarvan in de eerste plaats aanwenden voor uitbreiding en verbetering (en eventueel kostendekking) van het openbaar vervoer. Maar een groot deel van de socialistiese aanhang bestaat uit minder-verdienende mensen, die als het particulier vervoer zwaarder belast wordt, geen eigen auto kunnen houden en die van mening zullen zijn dat hun vertegenwoordigers op die manier welvarender mensen bevoorluden. Dat mag geen reden zijn om op zichzelf juiste en noodzakelijke maatregelen na te laten, maar dient een aansporing te zijn om er inderdaad voor te zorgen dat het steeds weer om samenhangende maatregelen gaat: wie van het gebruik van een auto afziet behoort te kunnen beschikken over vervangend openbaar vervoer.

Rekening houdend met deze overwegingen pleiten wij voor de instelling van een algemeen verkeersfonds. Dit AVF dat over belangrijke kapitalen zal moeten kunnen beschikken, kan dienen ter financiering van uit te voeren werken en voor onderhoud van uitgevoerde werken (zowel ten bate van het openbaar- als van het particuliere vervoer). Ook de exploitatieverliezen van het openbaar vervoer zullen via dit fonds verrekend moeten worden. Het totale verkeers- en vervoersbeleid moet in geldwerving en besteding van dit fonds gestalte krijgen.

Het fonds verkrijgt zijn middelen uit:

- heffingen op het gebruik van de auto, voornamelijk benzineaccijns. Dergelijke heffingen hebben naar de gebruiker toe als neven-effekt dat zij een selektief gebruik van de auto bevorderen;
- heffingen op het bezit van motorrijtuigen (wegenbelasting). Deze moet ook op stilstaande auto's van toepassingen zijn;
- parkeerbelastingen, waarvan het bedrag sterk kan toenemen als men iedereen die zijn auto op de openbare weg parkeert belast;
- heffingen op het grondgebruik (bereikbaarheidsbelasting). Bedrijven en instellingen kunnen daardoor worden verplicht zowel bij te dragen in de financiering van bepaalde werken als in de exploitatiekosten van het openbaar vervoer. Daarbij dient bedacht te worden dat momenteel in de grondkosten wel bedragen zijn opgenomen voor voorzieningen voor auto en fiets, maar niet voor het openbaar vervoer;
- leningen. De aflossingen van die leningen kunnen gefinancierd worden als de belastingopbrengst toeneemt op het moment dat we in staat zijn het gebruik van wegen etc. beter te doen betalen door de direkte gebruiker.

Het AVF wordt ingesteld om een geïntegreerd beleid mogelijk te maken: alle infrastructuurprojecten worden dan op gelijke wijze gekonfronteerd met de schaarste aan financieringsmiddelen en in hun onderlinge samenhang gezien. Op die manier wordt een prioriteitenstelling mogelijk op basis van maatschappelijke kosten en baten - op basis van een samenhangend beleid. Altijd zal beleidsvorming aan financiering vooraf moeten (en kunnen) gaan. Een dergelijk afzonderlijk fonds draagt het risico in zich dat het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer zich onafhankelijk ontwikkelt van het beleid op andere terreinen. Daarom dient een zodanige overlegstructuur te worden ingebouwd dat het verkeer- en vervoerbeleid gelijk op kan gaan met dat op andere beleidsterreinen, zoals de ruimtelijke ordening en het milieubeleid.

BIJLAGE:

Maatregelen voor een nieuwe verkeerspolitiek.

In het hiernavolgend overzicht wordt een opsomming gegeven van de fronten waarop actieve overheidslichamen zouden kunnen opereren om het eerder geformuleerde beleid uit te voeren. Het betreft een soort samenvatting van het voorgaande, alsmede op sommige onderdelen een opsomming van enige extra te nemen maatregelen.

	Rijk	Provincie	Gemeente
1. Ruimtelijke ordening in wisselwerking met vervoer en verkeer:			
— vermindering vervoersvraag door integratie van functies	x	x	x
— noodzakelijke nieuwe (overloop) kernen situeren aan openbaar vervoerslijnen	x	x	x
— beperken toename van ruimteconsumptie		x	x
— voorkomen van ongewenste verkeersstromen d.m.v. een daarop afgestemde situering van bebouwing		x	x
— concentratie van bebouwing rond halten van openbaar vervoer		x	x
— combinaties van voorzieningen en halten		x	x
— loop- en fietsroutes naar halten, wijkvoorzieningen		x	x
— afstemming stratennet op openbaar (bus)vervoer		x	x
— ontwerp stratennet op de aard van het autoverkeer		x	x
— overheidsinstellingen (universiteiten, rijksgebouwen etc.) bij openbaar vervoer	x	x	x
— vaststelling tracés van wegen en railverbindingen	x	x	x
— normen parkeervoorzieningen in bestemmingsplannen		x	x
— herzien van de wijze van toerekening van verkeers- en parkeervoorzieningen aan de grondkosten voor de woningbouw	x	x	x
2. beschikbaar stellen van gelden voor infrastructuur voor:			
— voetgangers en fietsers: vrijliggende fietspaden, doorgaande fietsroutes, ongelijkvloerse oversteekgelegenheden	x	x	x

	Rijk	Provincie	Gemeente
— openbaar vervoer; aanleg van nieuwe spoorlijnen, herstel van gesloten lijnen, opheffen van plaatselijke knelpunten, opening van nieuwe stations;	x		
aanleg van vrije trambanen;	x		x
aanleg van vrije busbanen of -stroken;	x	x	x
verbetering van halte-accommodatie;	x		x
— autoverkeer: aanleg of wijziging van Rijkswegen;	x		
provinciale wegen;	x	x	x
gemeentelijke wegen en straten;	x		x
parkeergelegenheid.	x		x
— park- and ride voorzieningen (overstap auto-openbaar vervoer);	x		x
— ten behoeve van aanvullende werkgelegenheid.	x	x	
3. Vaststelling van het voorzieningsniveau van het openbaar vervoer: gemiddelde snelheid, frequenties, extra diensten, nachtvervoer, zitplaatsen etc., onder aanvaarding van de financiële consequenties, bij			
— de Nederlandse Spoorwegen;	x		
— het streekvervoer	x		
— de stedelijke vervoersbedrijven	x		x
4. Verkeersregeling, onder andere in het kader verkeerscirculatieplannen:			
— verkeerslichtenregeling;	x	x	x
— eenrichtingsverkeer voor autoverkeer;			x
— parkeerbeleid;			x
— stoplichtbeïnvloeding door openbaar vervoer (tram en bus);		x	x
— door fysieke obstakels afsluiten voor autoverkeer van gedeelten van de binnenstad;			x
— bepaalde woonstraten afsluiten;			x
— vermijden van autoverkeer in natuur- en recreatiegebieden;		x	x
— diverse verbods- en gebodsbepalingen, voorrangregelingen e.d.;	x	x	x
— maximum-snelheden.	x		
5. Milieubeleid:			
— eisen met betrekking tot afvalstoffen (gassen, autowrakken e.d.);	x	x	
— eisen ten aanzien van geluidshinder;	x	x	x
— landschappelijke voorwaarden (visuele verontreiniging).	x	x	x

	Rijk	Provincie	Gemeente
6. Financiën:			
— toerekening van maatschappelijke kosten aan automobilisten door middel van algemene belastingen en accijnzen;	x		
— idem, door middel van parkeer-tarieven;	x		x
— vermindering tegemoetkoming auto-gebruik overheidsperoneel tot de reiskosten per trein of bus;	x	x	x
— vermindering fiscale faciliteiten van de „zakenuito“;	x		
— bevriezing, verlaging of (beperkte) verhoging van de tarieven van het openbaar vervoer (afhankelijk van de omstandigheden);	x		x
— invoering (sterk) gereduceerde tarieven, bijvoorbeeld gezinskaart.	x		x
7. Veiligheidsvoorschriften:			
opnieuw vaststellen van eisen van rijvaardigheid (rijexamens, medische en psychologische keuring);	x		
— periodieke examens en keuringen;	x		
— periodieke keuring voertuig;	x		
— regels met betrekking alcoholgebruik;	x		
— overige maatregelen (autogordels, (autogordels, valhelmen etc.);	x		
— instelling verkeersveiligheidsdienst.	x		
8. Overige maatregelen ter beperking van het autoverkeer;			
— instelling van autovrije dagen (een of meer autovrije zondagen per maand);	x		
— benzinedistributie bij energieschaarste.	x		
9. Informatie over openbaar vervoer:			
— landelijk telefoonnummer inlichtingen;	x		
— „openbaar vervoeratlas“;	x		
— regionale overzichtskaarten;	x	x	x
— tariefharmonisatie en vereenvoudiging kaartverkoop;	x		x
— presentatie.	x		x
10. Vergroting van de betrokkenheid van het publiek;			
— voorlichting;	x	x	x
— inspraak vervoers- en verkeersplannen;	x	x	x
— inspraak dienstverlening openbaar vervoer;	x		x
— vertegenwoordiging in beheers- en adviesraden openbaar vervoer;	x		x
— subsidies aan organisaties van reizigers, verkeerswerkgroepen etc.	x		

Tenslotte kan gewezen worden op het belang van onderzoek naar de effectiviteit van bepaalde maatregelen. Zo kunnen veranderingen in het verplaatsingspatroon en de vervoermiddelkeuze worden waargenomen door tellingen of enquêtes te houden vóór en ná de invoering van bepaalde maatregelen.
