

## Het zit anders!

# Busje komt zo

Ons land staat bekend om zijn integrale planning. Een van de eerste dingen waar je dan aan denkt, is de afstemming tussen verstedelijking en mobiliteit. En juist die relatie verloopt vaak stroef. Dat vinden wij, want internationaal gezien scoren wij qua bereikbaarheid en reistijden goed.

De nieuwe verstedelijkingsopgave roept de vraag op: hoe regelen we de mobiliteit? Als wij het openbaar vervoer in het vizier nemen, dan zien we een kloof tussen de ambities en de beschikbare investerings- en exploitatiebudgetten. We horen de roep om groots en meeslepend: Rondje Randstad! Nieuwe metrolijnen! Lightrail! Kijk naar Parijs en Londen!

In ons land komen die grootse plannen op papier vaak ver, maar ze worden op tijd geblokt. Voorbeelden: de magneettrein Schiphol-Groningen (afgeblazen in 2007, investering € 6 miljard) en de metroverbinding Almere-Amsterdam (afgeblazen in 2013, investering circa € 4 miljard).

Begin dit jaar kwamen wethouders uit het westen van het land met het idee voor een stevige uitbouw van lightrailsystemen. Een wildwestplan, want iedereen weet dat voor dat verlanglijstje geen geld is. Financiering door pensioenfondsen – het konijn uit de hoge hoed – helpt niet, want dan muteert de eenmalige mega-investering in een jaarlijkse bijdrage met rente; dat komt per saldo duurder uit voor de belastingbetaler. Bovendien oordeelde de lightrailspecialist bij uitstek, Rob van der Bijl, hard over de plannen: buitenproportioneel en onuitgewerkt.

De enige grote railinvestering die in de komende jaren een kans maakt, is doortrekking van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol (investering circa € 2 miljard). De Rijksoverheid erkent namelijk het probleem van het overkokende NS-station Schiphol. Vergeet dan de komende vijftien jaar maar alle andere nieuw bedachte lijnen (Haven-Stad, Almere en Zaanstad/Purmerend) in de Metropoolregio Amsterdam. Misschien dat er in Zuid-Holland in diezelfde periode nog één lightrailverbinding bij komt, dan hebben we het wel gehad. Wat dan wel? In plaats van denken in megaprojecten kunnen regionale politici en vervoerders beter uitgaan van behapbare tussenstappen, zeg ik Van der Bijl na. Zet bij voorbeeld in op verhoging van frequenties en nieuwe stations. Leg de focus op de stedelijke regio's, tegenwoordig parmantig aangeduid met het metropolitane niveau. Want daar wordt het drukker en komen de nieuwe woningbouwlocaties.

Dat zou ook consequenties moeten hebben voor de NS. Die heeft nu een langeafstand oriëntatie. Spoorboekloos rijden heeft vooral zin binnen de stadregio, niet voor die handvol nerds die van Amsterdam naar Eindhoven reizen.

De hoogstedelijke elite kijkt neer op hoogwaardig openbaar vervoer in de vorm van bussystemen. Ten onrechte. Kijk naar het R-net in de Randstad waar inmiddels 37 buslijnen deel van uitmaken. Vrije busbanen, comfortabele milieuvriendelijke bussen in hoge frequentie, gerieflijke haltes. Het is, zowel in aanleg en exploitatie, goedkoper, flexibeler, beter faseerbaar en fijnmaziger dan rail. Nog een kleinigheidje over lightrail. Budgetoverschrijding Uithoflijn: € 86 miljoen, Hoekse Lijn: € 90 miljoen.

*Het zit anders!*, in deze rubriek volgt Friso de Zeeuw voor ROM het vakdebat op het gebied van de fysieke leefomgeving. Hij fileert wat er wordt gezegd en voorziet dit van kanttekeningen.

## LEG DE FOCUS OP DE STEDELIJKE REGIO'S



Friso de Zeeuw, emeritus hoogleraar gebiedsontwikkeling TU Delft

