

2000

**titel:** 'Beter openbaar vervoer in Randstad'  
**medium:** De Volkskrant  
**datum:** 27-4-2000  
**auteur:**

### **Beter openbaar vervoer in de Randstad**

#### **Vier grote steden willen tien miljard extra voor bus- en treinverbindingen**

Amsterdam

De belangrijkste NS-stations in de Randstad moeten vanuit elke plek in de regio binnen 45 minuten met trein, bus, tram of metro zijn te bereiken. Om dit voor elkaar te krijgen, moet er de komende tien jaar tien miljard gulden extra worden geïnvesteerd in het openbaar vervoer.

Deze wens hebben de vier grote steden neergelegd bij minister Netelenbos van Verkeer. Grofweg is vijf miljard gulden extra nodig om de belangrijkste spoorlijnen in de Randstad viersporig te krijgen. De rest is bestemd voor verbetering van de bus-, tram- en metroverbindingen in de vier grote steden en de randgebieden.

Het plan van de vier grote steden is een reactie op concepten van het verkeers- en vervoersplan (NVVP) van minister Netelenbos. Daarin kwam het openbaar vervoer er te bekaaid van af, aldus de Amsterdamse wethouder van verkeer F. Kohler (Groen Links).

Volgens de vier grote steden wordt het openbaar vervoer in de Randstad door hun plannen overzichtelijk. De overstappunten (de steden en Schiphol) worden aangedaan door treinen die ongeveer tweehonderd kilometer per uur rijden. Deze snelle treinen rijden gescheiden van de langzame stoptreinen over het snelle spoor, waarover ook de hogesnelheidstreinen rijden.

De grote stations kan de reiziger bereiken met de sneltram, metro en bus. Bij sommige knooppunten komen grote parkeerplaatsen, maar bij andere, zoals het Centraal Station in Amsterdam, is daarvoor geen plaats.

Kohler heeft er geen moeite mee dat er veel extra geld wordt vrijgemaakt voor de trein en bus. 'Je ziet dat het autorijden de laatste jaren nauwelijks duurder is geworden. Het openbaar vervoer is dat wel. De doelstelling was de groei van het autoverkeer te beperken, maar daar is niet al te veel van terechtgekomen. Veel plannen werden alleen uitgevoerd in de marge. Kijk maar naar het betaald parkeren. Dat is op slechts een paar plekken in de Randstad consequent ingevoerd.'

Volgens Kohler is openbaar vervoer in de regio kansrijk, mits de kwaliteit ervan goed is en de snelheid hoog genoeg is. 'Je ziet aan nieuwe lijnen dat ze een behoorlijk deel van het vervoer voor hun rekening nemen. Een voorbeeld is de nieuwe ringlijn in Amsterdam.'

In welke mate de tien miljard gulden extra voor het openbaar vervoer het autoverkeer kan beperken, weet Kohler niet. 'We noemen geen exact getal. Het hangt van te veel factoren af, maar het openbaar vervoer zal zeker meer worden gebruikt.'

Een grote onzekere factor is de invoering van het rekeningrijden. Daarover wordt nog steeds gewikt en gewogen. Amsterdam gaat akkoord met rekeningrijden onder meer op voorwaarde dat de opbrengsten terugvloeien naar de regio. Die kunnen worden gebruikt om de plannen van de vier grote steden deels uit te voeren .