

## Samenvatting

*Doel: inzicht in kwaliteit van landzijdige bereikbaarheid van mainports Rotterdam en Schiphol*

Eén van de onderdelen van de langetermijnvisie mainports, *Mainport Holland* (IenM, 2011b), van het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken (DGLM) is een visie op de landzijdige bereikbaarheid van mainports. DGLM zoekt daarbij naar mogelijkheden om beleidsambities voor de ontwikkeling van de mainports Rotterdam en Schiphol, en de landzijdige bereikbaarheid die daarvoor nodig is, te vertalen in de gewenste kwaliteit van achterlandinfrastructuur. Op basis van de waargenomen 'kwaliteit' kunnen we vervolgens bekijken waar maatregelen nodig zijn om het gewenste kwaliteitsniveau te bereiken. Om dergelijk beleid te ontwikkelen, is inzicht in de kwaliteit van landzijdige bereikbaarheid van de mainports noodzakelijk. In deze studie presenteren wij een indicator die voorziet in deze behoefte. De keuze voor deze indicator is onderbouwd met een literatuurstudie. Vervolgens hebben we de indicator toegesneden op de specifieke vragen rondom mainportbeleid. Tot slot illustreren we welke mogelijkheden deze samengestelde kwaliteitsindicator voor de bereikbaarheid van mainports biedt en welke beleidsinformatie we hiermee aanreiken.

*Keuze voor 'gegeneraliseerde transportkosten' op basis van literatuuranalyse*

Op basis van literatuuranalyse is gekozen voor de gegeneraliseerde transportkosten als nader uit te werken indicator van bereikbaarheid. De gegeneraliseerde transportkosten, zoals toegelicht door onder meer Jorritsma et al. (2010) en Groot et al. (2011), omvatten alle vanuit het perspectief van economische ontwikkeling relevante kwaliteitsaspecten, wat betreft fysieke bereikbaarheid. Een dergelijke algemene bereikbaarheidsindicator kent een aantal flexibele mogelijkheden om de indicator verder toe te snijden op de beleidsvragen rondom mainports. Ook is deze tegelijkertijd consistent met andere voor IenM lopende initiatieven voor indicatorontwikkeling.

*Toesnijding op mainportbeleid goed mogelijk*

Het methodische uitgangspunt om de bereikbaarheidsindicator te baseren op gegeneraliseerde transportkosten biedt veel ruimte voor een verdere toesnijding op de bereikbaarheid van de mainports Schiphol en Rotterdam. De keuzes zijn niet zozeer methodisch van aard, maar hangen vooral samen met het beoogde gebruiksdoel. Dat betreft in dit geval inzet van de indicator ter ondersteuning van beleidsontwikkeling. Wij hebben daarom de opties in kaart gebracht en voorgelegd aan de gebruiker van de indicator: DGLM. DGLM heeft aangegeven vooral behoefte te hebben aan een vergelijking met concurrerende lucht- en zeehavens, en aan een vergelijking in de tijd waarmee ontwikkelingen gemonitord kunnen worden. Het gaat dan om het monitoren van de ontwikkeling richting een beleidsmatig streefbeeld. De meting hoeft niet met een grote frequentie te worden uitgevoerd. De interesse betreft vooral het monitoren van de 'grote trends'.

*Illustratie: 1 beeld zegt meer dan 1000 woorden*

Het functioneren van de indicator is geïllustreerd aan de hand van voorbeelden in de vorm van Geografisch Informatie Systeem (GIS) kaartbeelden van Nederland en omliggende landen. De kaartbeelden geven afwisselend informatie over Schiphol en

Rotterdam, voor verschillende doelgroepen en voor het totaal van de gegeneraliseerde transportkosten of onderdelen ervan.

Gegeven het geformuleerde beleidsdoel om 'goede kwaliteit' te bieden aan het achterlandverkeer van de mainports, helpen de kaartbeelden om aan te geven wat de kwaliteit van bereikbaarheid in termen van gegeneraliseerde transportkosten is. De indicator is nu gericht op monitoring van de 'grote trends', en kijkt dus op globale wijze terug op de effecten van mainportbeleid. De indicator is met nadruk niet bedoeld om effectiviteit of efficiëntie van specifieke beleidsmaatregelen inzichtelijk te maken.

Bij het laten zien van de kwaliteit van bereikbaarheid zijn meerdere variaties mogelijk. De illustraties laten 3 verschillende invalshoeken van de indicator zien:

- Absoluut. Een absoluut beeld van 'de bereikbaarheid' in een bepaald jaar geeft een beeld van welke regio's de mainport goed of minder goed kunnen bereiken, en dus waar ingrijpen mogelijk gewenst is.
- Relatief in de tijd. De indicator is gericht op monitoring. Er kan dus op enig moment teruggekeken worden naar de effecten van mainportbeleid, voor zover zich dat vertaalt in de ontwikkeling in de positie van mainports als gevolg van veranderingen in landzijdige bereikbaarheid. De indicator is - indien dit gewenst is - ook geschikt om in beeld te brengen hoe toekomstig beleid van invloed is op bereikbaarheid.
- Relatief ten opzichte van (internationale) concurrenten. Door te kiezen voor een vergelijking met concurrerende zee- en luchthavens wordt duidelijk hoe groot de 'catchment area' is en in welke gebieden de concurrentie met andere zee- en luchthavens groot is.

*Conclusie: een nuttige indicator, maar let op de beperkingen*

De illustraties laten zien dat de op basis van de vraagspecificatie samengestelde indicator nuttige inzichten biedt. De ontwikkelde indicator is enerzijds specifiek gericht op bereikbaarheid van mainports en anderzijds consistent met meer algemene noties van bereikbaarheid die in het kader van de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (IenM, 2011a) zijn gehanteerd. Toch is het belangrijk om bij het gebruik van de indicator oog te houden voor de beperkingen, die zowel met de dataverzameling als met de scope van de indicator te maken hebben:

- De indicator kent een grote databehoeft. Deze kon, mede vanwege het internationale blikveld, alleen worden ingevuld op een hoger aggregatieniveau dan eigenlijk gewenst is. Als we de wens van een internationale vergelijking loslaten, is het mogelijk om met minder data toe te kunnen, meer details te leveren of regelmatig te actualiseren. Bij een nieuwe meting vergt het ook aandacht dat de geconstateerde veranderingen het gevolg zijn van daadwerkelijk gemeten ontwikkelingen in mobiliteit en niet van technische aanpassingen in berekeningswijze. Dit omdat er noodzakelijkerwijs gebruik wordt gemaakt van een verkeersmodel.
- De indicator kijkt 'binnen' landzijdige bereikbaarheid en biedt geen inzicht in het relatieve belang hiervan in de totale deur-tot-deur keten vervoerkosten. Dit zijn overigens veelal zaken die buiten de scope van beïnvloeding door de rijksoverheid vallen. De indicator is niet gericht op het bieden van inzicht in het hogere beleidsdoel van bijdrage aan economische ontwikkeling.