

ONTWIKKELINGEN IN VERKEERSBELEID IN WEST-EUROPA

Mirjan E. Bouwman

Urban and Regional Studies Institute URSI

Rijksuniversiteit Groningen

Postbus 800

9700 AV Groningen

M.E.Bouwman@frw.rug.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2004,

25 en 26 november 2004, Zeist

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Vraagsturend en vraagvolgend beleid	4
3	Het Nederlandse beleid in sturend en volgend perspectief	5
4	Mobiliteitsbeleid in Groot-Brittannië	7
5	Mobiliteitsbeleid in Duitsland	8
6	Mobiliteitsbeleid in Oostenrijk	10
7	Patronen in verkeersbeleid?	11

Samenvatting

Ontwikkelingen in verkeersbeleid in West-Europa

De beleidslijnen uit de nieuwe nota mobiliteit en het NVVP verschillen duidelijk van ouder beleid. Een dergelijke accentsverschuiving is niet alleen op het gebied van verkeer en vervoer te zien, maar komt ook bij ander beleidsvelden voor. Interessant is daarbij de vraag of dit een typisch Nederlands verschijnsel is of dat dergelijke verschuivingen zich ook in andere landen voordoen. In deze paper wordt daarom het nationale mobiliteitsbeleid van een viertal West-Europese landen in de periode van 1965 tot 2004 geanalyseerd om te bekijken in hoeverre zich in de verschillende landen wijzigingen in het nationale beleid hebben voorgedaan. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de indeling van O'Flaherty (1997), die onderscheid maakt naar beleid op de vraag- en op de aanbodzijde. In alle vier de onderzochte landen is er in de jaren zestig van de vorige eeuw sprake van een sterk accent op het uitbreiden van het wegennet. In Nederland, Oostenrijk en Groot-Brittannië is vanaf eind jaren 80 een verschuiving naar meer vraaggestuurd beleid te zien. Alleen Duitsland vertoont een tamelijk consistent beleidsbeeld door de jaren heen. Dit kan er op duiden dat veel van de schommelingen in beleid eerder met de tijdgeest dan met politieke ontwikkelingen samenhangen.

Summary

Developments in Western-European transport policy

Recent Dutch white papers on mobility policy deviate from older white papers. Such a shift in policy attention not only occurs for transportation policy, but also in other policy fields. This paper questions whether such a focus shift is a typical Dutch phenomenon, or also occurs in other Western-European countries. It therefore analyses the policy documents of the UK, Austria and Germany published in the last four decades. The analysis is based on the categorisation of transport policy as introduced by O'Flaherty (1997) who distinguishes among demand driven and supply driven policies. All four countries show a clear focus on the extension of the road network in the sixties of the last century. With the exception of Germany, all countries show a shift towards modal shift goals as of the late eighties. Germany shows a more consistent focus in its transport policy focus over time. Clearly, the focus shifts are not particular for the Netherlands.

1 Inleiding

De nieuwe Nota Mobiliteit vordert... De afgelopen maanden is al een aantal maal uiteengezet hoe de hoofdlijnen van het nieuwe beleid er uit zullen zien. Voor veel beleidsmakers en onderzoekers bepaalt deze nieuwe nota een deel van hun agenda van de komende jaren. De grote lijnen van de nieuwe nota zullen weinig verschillen van de lijnen zoals die gepresenteerd zijn in het NVVP. Daarin was echter wel sprake van een forse aandachtsverschuiving in het beleid, van een beleid waarin het verminderen van de groei van mobiliteit centraal stond naar een beleid waarin mobiliteit vooral gefaciliteerd moet worden.

Een dergelijke verschuiving in het accent van Nederlands overheidsbeleid is niet alleen op het gebied van verkeer en vervoer te zien, maar komt ook in bijvoorbeeld beleid voor ruimtelijke ordening of milieubeleid aan bod. Interessant is daarbij de vraag of dit een typisch Nederlands verschijnsel is of dat dergelijke verschuivingen zich ook in andere landen voordoen. En als dat zo is, of er sprake is van duidelijke patronen die zich in dergelijke beleidsverschuivingen voordoen. In deze paper wordt daarom het nationale mobiliteitsbeleid van een viertal West-Europese landen in de periode van 1965 tot 2004 geanalyseerd om te bekijken in hoeverre zich in de verschillende landen wijzigingen in het beleid hebben voorgedaan.

2 Vraagsturend en vraagvolgend beleid

Mobiliteitsbeleid is op vele wijzen in te delen, te categoriseren of te analyseren. Gangbare indelingen betreffen bijvoorbeeld het schaalniveau, de tijdsduur en gerichtheid van beleid (zie bijvoorbeeld Voogd 1996; de Roo 2001). Voor de analyse van nationale mobiliteit beleidsnota's is een meer op de inhoud gerichte geschikter. Een dergelijke indeling laat toe dat nota's in detail geanalyseerd worden op besproken thema's en voorgestelde maatregelen. De vraag is evenwel of deze benadering niet onnodig gedetailleerd is voor de beantwoording van de hierboven gestelde vraag.

Onder gebruikmaking van de indeling van O'Flaherty (1997) is daarom een globale indeling op hoofdlijnen gemaakt van te analyseren mobiliteit beleidsnota's. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen maatregelen aan de vraagzijde en maatregelen aan de aanbodzijde van verkeer. Maatregelen aan de vraagzijde trachten de vraag naar vervoer te beïnvloeden, door bijvoorbeeld openbaar vervoergebruik te stimuleren of autogebruik fiscaal minder aantrekkelijk te maken. Maatregelen aan de aanbodzijde zijn er op gericht de vraag naar verkeer zo goed mogelijk te faciliteren. Te denken valt dan aan de aanleg van nieuwe infrastructuur of maatregelen ter bevordering van de doorstroming op een wegvak.

Zoals maatregelen stuk voor stuk gecategoriseerd kunnen worden als vraag- of aanbodgericht, kan op basis van een analyse van genoemde maatregelen ook een heel beleidsdocument als meer vraaggericht of meer aanbodgericht geclassificeerd worden. In deze context kan in plaats van vraag- en/of aanbodgericht ook gesproken van vraagsturend (vraaggericht) of vraagvolgend (aanbodgericht) beleid.

Op basis van het onderscheid vraagsturend versus vraagvolgend is een analyse gemaakt van de ontwikkelingen in het mobiliteitsbeleid van achtereenvolgens Nederland, Groot-Brittannië, Duitsland en Oostenrijk voor de periode 1965 tot 2004. Ontwikkelingen in het beleid komen in de komende paragrafen afzonderlijk aan de orde. Voor de analyse is waar mogelijk gebruik gemaakt van de originele nota's. In geval originele nota's ontbraken is van secundair materiaal gebruik gemaakt.

3 Het Nederlandse beleid in sturend en volgend perspectief

Het Nederlandse mobiliteitsbeleid van de afgelopen 35 jaar kan geschetst worden op basis van de vijf uitgebrachte Nationale beleidsnota's in deze periode. Een korte kenschets:

Het Rijkswegenplan uit 1968 is geen verkeersnota in eigenlijke zin, maar wel een duidelijke voorbeeld van de manier waarop toen de afstemming tussen wegeaanleg en ruimtelijke ordening plaatsvond. In deze nota geeft de rijksoverheid een visie op de gewenste wegeaanleg voor de lange termijn. Het bekende 'Dambord van Beukers' is uit deze nota afkomstig. Volgens de nota vormt de ontwikkeling van het wegennet "een van de grondslagen voor de ruimtelijke ontwikkeling van ons land". Deze nota is daarmee met name gericht op het faciliteren van de voorziene mobiliteitsgroei en kan daarmee als sterk aanbodgericht of vraagvolgend worden gekarakteriseerd.

Het Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1979 kan beschouwd worden als de eerste mobiliteitsnota van de rijksoverheid. In deze nota worden nuances aangebracht in de uitbreidingsplannen voor het wegennet. Er komt –voor het eerst– aandacht voor negatieve consequenties van wegeaanleg op het natuurlijk milieu, landschap en de landbouw. De hoofddoelstelling van het beleid wordt geformuleerd als "...tegemoot komen aan de vraag naar vervoer van personen en goederen, uitsluitend voor zover de bijdrage aan het welzijn van de gemeenschap per saldo positief is..." (V&W 1979, p. 6.). Ten opzichte van het Rijkswegenplan is het plan minder aanbodgericht. Niet alle mobiliteitsvraag dient gefaciliteerd te worden.

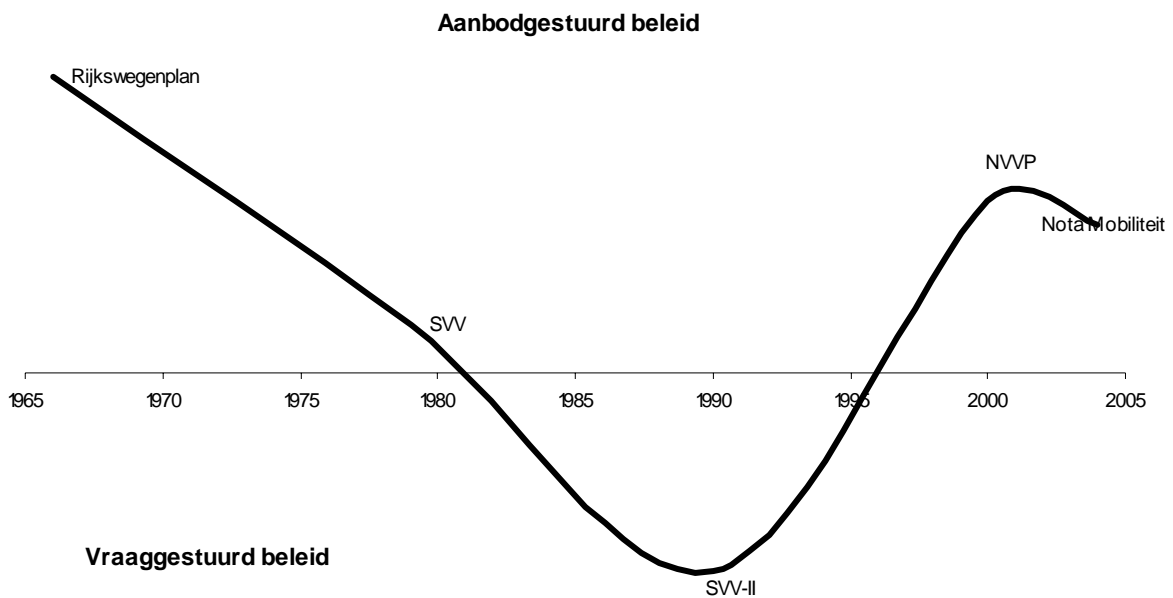
Het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1988 vormt het vervolg op de in 1979 gepubliceerde nota en geeft een belangrijk accentverschil aan ten opzichte van zijn voorganger. De nota heeft als invalshoek dat er keuzen gemaakt moeten worden aangaande mobiliteit, waarbij in het beleidsvoornemen uit 1988 nadrukkelijk ook de mobiliteitsvraag ter discussie staat: “*Geleiding van de personenautomobiliteit is echter onontkoombaar als we zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid willen garanderen*” (TK 1988, p. 185.). In het regeringsbesluit zoals dat in 1990 genomen wordt, wordt nog explicieter ingezet op het sturen van mobiliteitsontwikkelingen. Er wordt gesproken over het remmen van de groei van autoverkeer en een halt toe roepen aan de groeiende verplaatsingsafstanden (TK 1990, p. 9.). Het beleid zet kortom in op sturing van de vraag in plaats van faciliteren van de vraag. Een keuze die in de korte periode van twee jaar duidelijk explicieter wordt aangegeven en jarenlang de context vormt voor beleid en onderzoek in verkeer en vervoer.

Eind jaren negentig klinken echter steeds meer kritische geluiden. In diverse adviesnota's wordt geconstateerd dat ondanks de inzet op mobiliteitsbeheersing de mobiliteit steeds verder toeneemt. De Raad voor Verkeer en Waterstaat stelt in 1998 dat voor geen enkele van de ambitieuze doelstellingen uit het SVV-II de norm is gehaald en dat soms zelfs een verslechtering is opgetreden. Zij adviseert een integrale ontwikkelingsvisie voor ruimtelijk-economische keuzen neer te leggen voor een nieuw beleidsplan (Raad voor Verkeer en Waterstaat 1998). De perspectievennota die in 1999 als gezamenlijke visie van diverse ministeries, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer wordt opgesteld legt veel meer accent op het belang van mobiliteit voor een goed functionerende samenleving (V&W *et al.* 1999). En ook in het advies van de Vromraad (VROM-raad 1999), getiteld “Mobiliteit met Beleid” uit datzelfde jaar wordt afstand gedaan van veel van de sturingsmechanismen zoals die in het SVV-II gehanteerd worden. Deze geluiden vormen de opmaat voor een drastische omslag in het nationale verkeers- en vervoersbeleid.

In het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan uit 2001 wordt dan ook nagenoeg volledig ingezet op het verzekeren van voldoende aanbod om verkeer en vervoer te kunnen faciliteren. “*Mobiliteit mag en hoort bij de moderne samenleving*” (V&W 2000, p. 8). luidt de kernboodschap van deze nota. Hoewel het nimmer de status van goedgekeurde beleidsnota heeft gehaald, vormt het document toch een duidelijke weergave van de veranderde instelling van de rijksoverheid aangaande mobiliteitsbeleid.

De doorkijkjes die tot op heden gegeven worden naar de nieuw uit te brengen *Nota Mobiliteit* laten dan ook in grote lijnen hetzelfde accent zien. Ten opzichte van het NVVP wordt echter wel iets meer voorbehoud gemaakt aangaande het faciliteren van mobiliteit: “*Mobiliteit is belangrijk en mobiliteit mag. Maar mobiliteit heeft een prijs. Samen mobiel blijven, dat is de kunst*” [referentie nog nazoeken].

In de periode van 1966 tot heden is daarmee een diversiteit in wisselende standpunten waar te nemen voor wat betreft de manier waarop met een immer groeiende mobiliteitsbehoefte omgegaan dient te worden. Grafisch is dit weergegeven in Figuur 1 door de diverse nota's in een tijdschema weer te geven met daarin het accent vraagsturend of vraagvolgend.



Figuur 1. Categorisering Nederlands mobiliteitsbeleid 1965-2005

4 Mobiliteitsbeleid in Groot-Brittannië

In Groot-Brittannië worden met enige regelmaat zogenaamde “white papers” uitgebracht, waarin het Ministerie van Verkeer (qua naamgeving variërend in de periode van 1970 tot heden) zijn visie op het nationale mobiliteitsbeleid uiteenzet.

De “White Paper on Roads for the Future” uit 1970 zet in op een forse uitbreiding van het wegennetwerk. Doel was “to check and then eliminate the congestion on our trunk road system” (in: Banister 1994, p. 32) en daarnaast het verbinden van alle steden met het

wegennetwerk. Evenals in Nederland is er in die periode nauwelijks sprake van mobiliteitsbeleid en gaat het louter om het uitzetten van een programma van wensen voor de uitbreiding van het wegennet. De beleidsnotitie is dan ook sterk aanbodgericht. In het daarop volgende beleidsdocument uit 1977 worden veel van de ambitieuze investeringsplannen uit 1970 teruggedraaid. De totale investering zoals die in 1970 is voorgesteld wordt met een derde gereduceerd. Dit lijkt echter meer ingegeven door de economische recessie en tegenvallende bouwresultaten dan door veranderde inzichten.

Het beleidsdocument uit 1989 is getiteld “Roads for prosperity” en geeft daarmee uitstekend de grote lijnen van het beleid aan. Geconstateerd wordt dat de op dat moment gevoelde fileproblematiek een belangrijke belemmering voor economische groei vormt. Er wordt daarom fors ingezet op een uitbreiding van het wegennetwerk, zowel door aanleg van nieuwe wegen als door verbreding van bestaande. Het is bij uitstek een voorbeeld van een aanbodgestuurd beleidsdocument.

In 1998 verschijnt “A new deal for transport”, met daarin de behoefte te streven naar een geïntegreerd transportsysteem. Duurzaamheid is een belangrijk steekwoord in dit rapport. In een voorstudie voor deze nota wordt duidelijk ingezet op een vraagsturend beleid: “*the forecasted growth in road traffic is clearly unacceptable*” (Glaister 2002, p. 158). De nota omvat een verzameling van maatregelen om openbaar vervoer en de lokale leefomgeving te verbeteren.

De in juli 2004 uitgebrachte nationale beleidsnota “The future of transport” (Department for transport 2004) richt zich met name op de ontwikkeling van het transportnetwerk en stelt als hoofdvraag hoe op lange termijn verstandige afwegingen gemaakt kunnen worden. Uitgangspunt is daarbij te zorgen voor een goed wegennetwerk, waarbij de negatieve effecten op het milieu en andere verkeersdeelnemers geminimaliseerd worden. Daarnaast wordt ingezet op vraagsturing “*We must manage the growing need for transport*” (Department for transport 2004, p. 9), door bijvoorbeeld meer bevoegdheden voor bijvoorbeeld prijszingsmaatregelen naar regionale overheden over te hevelen.

5 Mobiliteitsbeleid in Duitsland

Bij het beschrijven van historische beleid van Duitsland is door de eenwording in 1990 een trendbreuk natuurlijk onvermijdelijk. Voor 1990 zijn alleen beleidsnota's van West-Duitsland beschikbaar.

De eerste nota uit Duitsland dateert van 1957. Al in 1953 wordt wettelijk vastgelegd dat de staat een plan dient de formuleren waarin voorziene uitbreidingen van het wegennet worden vastgelegd. De nota uit 1957 geeft naast de uitbreidingsplannen ook doelstellingen van de uitbreiding weer. Uitgangspunt is het faciliteren van groeiende motorisering en het zorgen voor adequate verbindingen tussen alle grote nederzettingen en economische gebieden (te Brömmelstoet 2004).

Het vervolg op de eerste nota komt uit in 1971, getiteld “Ausbau und Bedarfsplan 1971”. Ook in dit plan ligt de nadruk op het faciliteren van de vraag. Doelstelling is randvoorwaarden te scheppen om productiviteitsstijging en economische groei mogelijk te maken. In het plan wordt echter al wel genoemd dat tevens de negatieve effecten op het milieu geminimaliseerd dienen te worden.

In het plan uit 1980, getiteld “Bundesverkehrswegeplan”, wordt geconstateerd dat feitelijk voldoende infrastructuur beschikbaar is en slecht beperkte uitbreidingen nodig zijn om de economie verder te ondersteunen. Het garanderen en bevorderen van mobiliteit voor burgers is één van de expliciete doelstellingen. Daarnaast is er aandacht voor negatieve consequenties van verkeer op het milieu en wordt het gebruik van openbaar vervoer en fietsen expliciet gestimuleerd (te Brömmelstoet 2004). Het Bundesverkehrswegeplan uit 1985 wordt uitgebracht omdat de maatregelen uit de voorgaande nota ter beperking van de milieueffecten te weinig resultaat hebben. De nota is echter in grote lijnen gelijk aan zijn voorganger: er blijft als basisidee bestaan dat goede infrastructuur een absoluut noodzakelijke voorwaarde is voor economische ontwikkeling.

In 1992 komt de eerste mobiliteitsnota voor het nieuwe Duitsland uit. Het wekt weinig verbazing dat in die nota het garanderen van goede verbindingen voor het voormalige Oost-Duitsland een belangrijke positie inneemt. In de nota zijn dan ook veel infrastructurele maatregelen terug te vinden. Ook in het meest recente Bundesverkehrswegeplan (2003) ligt het accent nog sterk op het faciliteren van mobiliteitsgroei door de verbetering van het netwerk, met name in het oosten van het land, mede gezien de oostelijke uitbreiding van de EU (te Brömmelstoet 2004).

De Duitse nota's zijn daarmee zonder uitzondering vraagvolgend van opzet. Dit lijkt in belangrijke mate samen te hangen met de economische situatie, waarin stimulering van de economie een belangrijk thema is.

6 Mobiliteitsbeleid in Oostenrijk

De uitgangssituatie van Oostenrijk vertoont een groot aantal overeenkomsten met Nederland. Evenals in Nederland speelt internationaal verkeer een belangrijke rol.

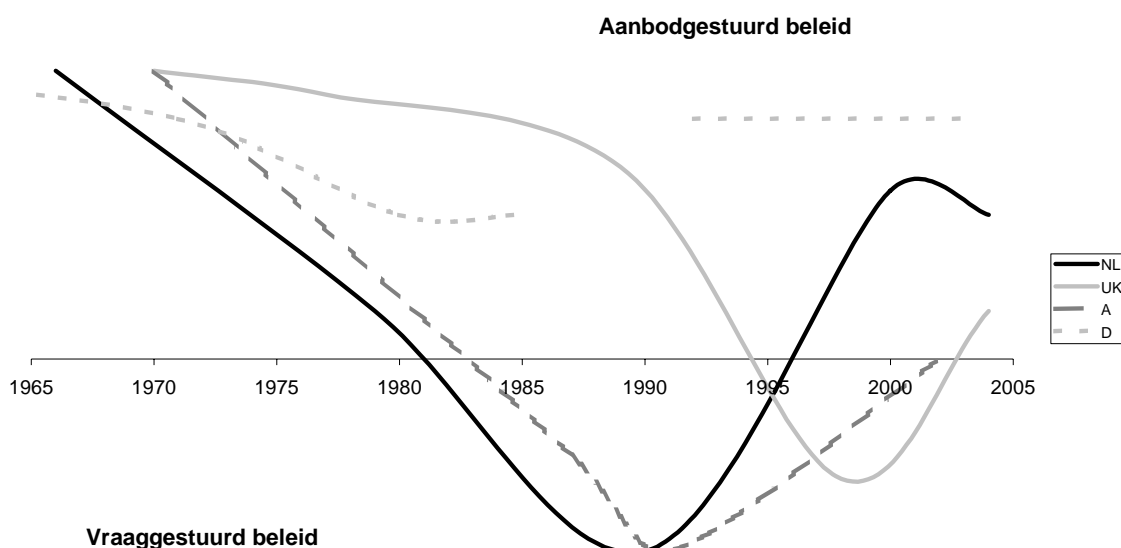
Het nationaal mobiliteitsbeleid valt onder de verantwoordelijkheid van het Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Dit ministerie heeft in 1970, 1987, 1991 en 2002 nationale beleidsnota's uitgebracht. De eerste nota, uit 1970, was evenals in de andere landen een nota waarin voornamelijk nagedacht werd over hoe het best de infrastructuur uit te breiden. Tot aan 1985 verschijnen vervolgens jaarlijks investeringsplannen voor infrastructuur per vervoerwijze (van Kann 2004).

In 1987 wordt in de nota "Gesamtverkehrskonzept" een eerste schets gegeven voor de later verder uitgewerkte beleidslijnen in het rapport "Mensch, Umwelt, Verkehr" (1991). Oostenrijk stelt daarin als Alpenland een voortrekkersrol te hebben als het gaat om het aangeven van milieugrenzen van verkeer, aangezien het zo direct met de consequenties daarvan geconfronteerd wordt. Er wordt zelfs de ambitie uitgesproken dit denken ook verder in Europa uit te dragen. Belangrijkste kreet uit de nota is "Verkeer vermijden, verkeer verplaatsen en verkeer milieuvriendelijk afwickelen". De nota gaat gepaard met een groot aantal maatregelen die onder meer inzetten op het voorkomen van onnodzakelijk verkeer en het stimuleren van milieuvriendelijke vervoerwijzen (van Kann 2004). De nota toont daarmee duidelijke gelijkenissen met het verkeersbeleid zoals dat in Nederland in zelfde periode is vastgelegd in het SVV-II en is overduidelijk vraagsturen van karakter.

De meest recente nota, getiteld "Generalverkehrsplan" uit 2002 heeft nog altijd duurzame, blijvende mobiliteit als hoofdthema. In dat kader wordt gezocht naar mogelijkheden om de bereikbaarheid te garanderen, waarbij het bestaande netwerk zo goed mogelijk benut en waar nodig uitgebreid wordt. Daarnaast wordt ingezet op een verbetering van het aandeel van de trein in de modal split. "In diesem Sinne ist die Mobilität Gegenstand eines permanenten verkehrspolitischen Dialogs – mit dem Ziel, die Verkehrsteilnehmer zu umweltschonendem Verkehrsverhalten zu motivieren" (BMVIT 2002, p. 16). Ten opzichte van de nota tien jaar eerder zijn daarmee duidelijke nuanceringen aangebracht in de ambities om mobiliteit te sturen. Economische groei krijgt een belangrijker rol toebedeeld. De gedachte van duurzame mobiliteit is echter nog duidelijk in de nota terug te vinden. De meest recente Oostenrijkse nota heeft dan ook een veel meer gemengd karakter.

7 Patronen in verkeersbeleid?

In Figuur 2 worden de ontwikkelingen in de diverse landen gezamenlijk uiteengezet. Een aantal dingen wordt uit zowel de omschrijvingen in de voorgaande paragrafen als de onderstaande figuur duidelijk. Allereerst is er zo rond de jaren 60 van de vorige eeuw een duidelijk overeenkomstige strategie in de diverse landen. In alle bestudeerde West-Europese landen is sprake van een sterk accent op het uitbreiden van het wegennet. Dit lijkt een logische beleidsstrategie ten tijde van een sterke mobiliteitsgroei, waarbij de neveneffecten van de groei nog onvoldoende duidelijk zijn. De eerste kritische geluiden omtrent wegaanleg (bv. het Buchanan rapport uit 1963) dateren wel uit deze tijd, maar het duurt nog zeker tien jaar voordat daar ook beleidsmatig iets mee gedaan wordt.



Figuur 2. Ontwikkelingen mobiliteitsbeleid West-Europa 1965-2005

Met uitzondering van Duitsland, om hierboven besproken redenen, is in de overige landen op termijn een duidelijke verschuiving te zien naar een veel sturender beleid, waar overigens in latere nota's weer op teruggekomen wordt.

Hoewel de bovenstaande figuur een aantal interessante patronen laat zien, biedt zij natuurlijk geen verklaring. Waar de afwijkende lijn van Duitsland in de jaren negentig goed verklaarbaar lijkt door de eenwording, is ook de afwijking midden jaren 80, wanneer nog expliciet gekozen wordt voor verdere investeringen in het wegennet, opmerkelijk. Het lijkt dan ook zeer de moeite waard om in verder onderzoek meer achtergrond gegevens rondom

economische ontwikkeling, politieke situatie etc te koppelen aan de gesignaleerde ontwikkelingen, om te zien of er verbanden vallen te signaleren.

Aardig is ook om de gesignaleerde ontwikkelingen in het verkeersbeleid af te zetten tegen de White Paper van de Europese Commissie (2001). In deze nota staan richtlijnen voor accenten in het verkeersbeleid van de afzonderlijke lidstaten. De in deze nota verkondigde geïntegreerde benadering van het transportvraagstuk tracht door middel van beprijzingsmaatregelen en investeringen in alternatieve transportwijzen op EU niveau een verandering in de modal split te bewerkstelligen. Dit is een duidelijk ander accent dan terug te vinden is in de diverse nationale nota's. Alleen de huidige Oostenrijkse nota ligt min of meer in lijn met deze Europese visie. Met het steeds belangrijker worden van Europese richtlijnen en wetgeving kan dit een belangrijk spanningsveld op gaan leveren.

Er is natuurlijk een aantal kanttekeningen te plaatsen bij de analyse zoals die in deze paper gepresenteerd is. De indeling in vraagvolgend of vraagsturend als hoofdthema is niet altijd even eenduidig te maken. Met name de weergave van de nota's in één figuur berust niet op een harde classificatie, maar is de grafische weergave van nuances in de tekst. Er is bovendien niet op alle momenten gebruik gemaakt van hetzelfde materiaal. Niet alle nota's van de afgelopen jaren konden in korte tijd getraceerd worden. Daarom is bij de buitenlandse analyses in sommige gevallen gebruik gemaakt van secundaire bronnen. Gezien de schetsmatige analyse lijkt dit echter niet bezwaarlijk.

Referenties

Banister, D. (1994), *Transport Planning*, 1st edn, Spon Press, London, New York.

BMVIT Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2002),

Generalverkehrsplan Österreich 2002. Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm, BMVIT, Wien.

de Roo, G. (2001), *Planning per se, planning per saldo*, 3rd edn, SdU Uitgevers, Den Haag.

Department for transport (2004), *The future of transport. A network for 2030*, Department for Transport, London.

European Commission (2001), *White paper. European transport policy for 2010: time to decide*, Office for official publications of the European Communities, Luxembourg.

- Glaister, S. (2002), "UK Transport policy 1997 - 2001", *Oxford Review of Economic Policy*, vol. 18, no. 2, pp. 154-186.
- O'Flaherty, C. A. (1997), "Traffic planning strategies", in: *Transport planning and traffic engineering*, C. A. O'Flaherty & ', eds., Butterworth Heinemann, Oxford, pp. 132-153.
- Raad voor Verkeer en Waterstaat (1998), *SVV-III: Nee, tenzij. Advies lange-termijnbeleid voor verkeer en vervoer*, Raad voor Verkeer en Waterstaat, Den Haag.
- te Brömmelstoet, M. (2004), "Duitsland", in: *West-Europees vervoerbeleid. Inconsequent of voortschrijdend inzicht*, Groningen.
- TK Tweede Kamer der Staten Generaal (1988), *Tweede structuurschema verkeer en vervoer. Deel a: beleidsvoornemen*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 's-Gravenhage.
- TK. Tweede Kamer der Staten Generaal (1990) *Tweede structuurschema verkeer en vervoer. Deel d: regeringsbeslissing*, 20922 15-16.
- V&W. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (1979) *Structuurschema Verkeer en Vervoer. Deel D. Regeringsbeslissing*, 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij.
- V&W Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2000), *Van A naar Beter. Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Beleidsvoornemen - Deel A*, Sdu Uitgevers, 's-Gravenhage.
- V&W, VROM, EZ, LNV, IPO, VNG, & SKWGV&V Ministerie van Verkeer en Waterstaat,; Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,; Ministerie van Economische Zaken,; Ministerie van Landbouw,Natuurbeheer en Visserij,; Interprovinciaal Overleg,; Vereniging van Nederlandse Gemeenten,; Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer, (1999), *Perspectievennota Verkeer en Vervoer*, Projectteam Nationaal Verkeer- en Vervoerplan, Den Haag.
- van Kann, F. M. G. (2004), "Oostenrijk", in: *West-Europees vervoerbeleid. Inconsequent of voortschrijdend inzicht*, Groningen.
- Voogd, H. (1996), *Facetten van de planologie*, 3rd edn, Samson H.D. Tjeenk Willink, Alphen aan den Rijn.
- VROM-raad (1999), *Mobiliteit met beleid*, VROM-raad, Den Haag.