

Leefbaarheid

Mobiliteit, verkeer en milieu

Het besef is gegroeid dat een verdere toeneming van de mobiliteit tot onaanvaardbare consequenties voor het milieu zal leiden. Onderstaand artikel gaat in op de spanning tussen mobiliteit en leefbaarheid aan de hand van enkele recent verschenen rapporten. Volgens de auteur worden in het Tweede structuurschema verkeer en vervoer te weinig concrete maatregelen voorgesteld ter bevordering van de leefbaarheid. Hierdoor dreigt het schrikbeeld van het 'laten voortduren van de huidige situatie' werkelijkheid te worden. Ingrijpendere mobiliteitsgeleidende maatregelen zijn noodzakelijk, waarbij het terugdringen van de rol van het personenautoverkeer voorop zal moeten staan.

DR. N.J.M. NELISSEN*

"Het verkeer is de dynamische exponent van de moderne samenleving. De mogelijkheid van snelle verplaatsing van personen en goederen vormt een belangrijk sociaal en economisch gegeven, maar bovenal een verrijking van het menselijk bestaan. Vooral het gebruik van een eigen auto biedt grote voordelen boven dat van andere vervoermiddelen: de autobezitter kan zich rechtstreeks zonder overstappen en wachten naar de gewenste bestemming begeven en daar voor de deur uitstappen." Dit citaat stamt uit 1966 en wel uit de Tweede nota over de ruimtelijke ordening in Nederland. De optimistische ondertoon die hieruit spreekt ten aanzien van het autoverkeer heeft in de laatste jaren plaats moeten maken voor een veel terughoudender standpunt. In de Vierde nota over de ruimtelijke ordening uit 1988 heet het: "Een grotendeels zeer dichtbevolkt land waarin steeds meer mensen zich per auto willen verplaatsen, heeft echter wel een probleem. Immers, autobezit en -gebruik vragen steeds meer ruimte, files leiden tot vermindering van de bereikbaarheid en de verkeersonveiligheid kan aanzienlijk toenemen". Verder wordt in de Vierde nota gesteld: "Autogebruik tast de kwaliteit van het leefmilieu aan". In een tijdsspanne van 25 jaar is het regeringsstandpunt inzake het verkeer in belangrijke mate gewijzigd.

De mobiele samenleving

Nederland is een uiterst mobiele samenleving. Om te werken, om te winkelen, om te recreëren, enzovoort moeten wij ons verplaatsen. Vroeger was het gebied waarbinnen men zich verplaatste veel kleiner dan nu. De moderne vervoersmiddelen stellen ons in staat om binnen een zelfde tijd veel grotere afstanden te overbruggen. De mobiliteit van de Nederlandse bevolking is de afgelopen 15 jaar als gevolg van de suburbanisatie en de hogere welvaart sterk toegenomen. Het bezit en het gebruik van de personenauto zijn in deze periode ongeveer verdubbeld. In 1970 was het aantal auto's per huishouden 0,65. In 1985 was dit aantal gestegen naar 0,85. De stijgende trend zal zich naar verwachting (zonder drastische wijziging in het beleid) doorzetten en kan resulteren

in ongeveer acht miljoen auto's in 2010. Met andere woorden, de Nederlander is op weg een 'nomade nieuwe stijl' te worden.

Geleiding van de mobiliteit

Nu kan die toenemende mobiliteit op allerlei manieren worden 'geleid'. Mensen kunnen kiezen voor verschillende vervoermiddelen: de (brom)fiets, auto, bus, tram, trein of lopen. Het fundamentele keuzevraagstuk is: ruim baan maken (letterlijk en figuurlijk) voor het wegverkeer, of bevorderen van het vervoer per trein en het gebruik van de fiets. Het gaat om een beleidskeuze tussen auto/vrachtauto en het vervoer per bus, tram, trein of fiets. Die keuze is van oudsher omgeven met allerlei ideologische beschouwingen. Het particuliere autoverkeer wordt vaak geassocieerd met individuele vrijheid en het openbaar vervoer met collectivisme. Van Doorn stelde ooit in een van zijn columns in *NRC-Handelsblad*: de auto is rechts en de trein is links. De auto is voor veel mensen een heilige koe. Het bezit ervan wordt nastrevenswaardig geacht; het gebruik ervan handig en plezierig. Zelfs de toeneming van de autokosten en het ongenoegen van lange files hebben de mensen nog niet massaal uit de auto gehaald. Het groeiende besef dat de auto ook één van de hoofdverantwoordelijken is voor het milieuprobleem, heeft evenmin het autobezit en het autogebruik afgeremd. Het openbaar vervoer zou een alternatief kunnen zijn. Maar het openbaar vervoer kent eigenschappen waardoor het niet in alle opzichten kan concurreren met de auto. Het openbaar vervoer is (doorgaans) aan vaste lijnen en aan vaste tijden gebonden en bovendien is het voor- en natransport (bij voorbeeld om van huis bij het station te komen en vice versa) vaak erg tijdrovend en ongemakkelijk. Algemeen gesproken is de bereikbaarheid met de auto groter dan met het openbaar vervoer (met uitzondering van de binnenstad).

* De auteur is verbonden aan de Faculteit Beleidswetenschappen van de Katholieke Universiteit Nijmegen en vice-voorzitter van de Centrale Raad voor de Milieuhygiëne.

Verkeer en milieu

Pas de laatste jaren is duidelijk geworden welke grote effecten het wegverkeer heeft op het milieu. Het wegverkeer is (mede) verantwoordelijk voor belangrijke vormen van luchtverontreiniging, bodemverontreiniging, geluidhinder, chemisch afval, overig afval en ook van externe veiligheid.

Sedert enkele jaren is het gebruikelijk om milieuproblemen vooral te beschrijven in termen van thema's. Dit houdt in dat de verontreiniging door het verkeer wordt bekeken in het licht van de bijdrage die het heeft aan de thema's: verzuring, fotochemische luchtverontreiniging, verstoring, versnippering, verkeersveiligheid, gezondheid en klimaatverandering. Het is niet altijd even gemakkelijk om exact vast te stellen wat de bijdrage is van het verkeer in absolute en relatieve zin aan de verschillende milieuthema's. Dat neemt niet weg dat er reële schattingen zijn. Bij voorbeeld: op de 70 miljard kilometers, die alle voertuigen in Nederland (personenauto's en vrachtauto's) te zamen per jaar afleggen, gaat er zo'n 275.000 ton stikstofdioxide de lucht in, 740.000 ton van het giftige koolmonoxide, ongeveer 200.000 ton koolwaterstoffen en bijna 1.000 ton lood. Op en rond onze wegen daalt bovendien per jaar nog 40.000 ton stof van banden- en wegslijtage neer en 450 ton asbest van remvoeringen. Er is verder ook in grote lijnen bekend wat de relatieve bijdrage van het verkeer is aan bovengenoemde milieuthema's. In het rapport 'Schoon op weg' worden de volgende indicatieve bijdragen genoemd:

verzuring	20%
fotochemische luchtverontreiniging	50%
verstoring	70%
versnippering	50%
verkeersveiligheid	100%
gezondheid	10 à 90% (afh. van de stof)
klimaatverandering	15%

Tweede structuurschema verkeer en vervoer

Enkele maanden geleden is het *Tweede structuurschema verkeer en vervoer* (SVV II) verschenen. Hoe moeten we nu tegen deze achtergrond het SVV II zien? Het bevat twee zaken: een nota en een planologische kernbeslissing (pkb) gebaseerd op de nota. In het SVV II worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven en deze worden vervolgens vertaald in een strategie voor het personenverkeer, een strategie voor het goederenvervoer en een strategie voor een samenhangend beleid bij de aanleg van infrastructuur. De strategieën voor het personen- en het goederenvervoer worden gerealiseerd door concrete beleidsrichtingen. Per beleidsrichting zijn streefbeeld en geformuleerd. De beleidsrichtingen worden in luiken vertaald; in totaal zijn er vier luiken, te weten:

1. verbetering van de bereikbaarheid;
2. geleiding van de mobiliteit;
3. verbetering van de leefbaarheid;
4. ondersteunende maatregelen.

Ieder van deze luiken wordt in sporen vertaald en vervolgens wordt per spoor aangegeven welke projecten zijn voorzien om het betreffende spoor te realiseren. De algemene strategie is gebaseerd op een afweging tussen de conflicterende belangen: individuele vrijheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Het is opvallend dat bij de invulling van de strategie die de drie principes tot elkaar probeert te brengen, zowel bij het personenverkeer als bij het goederenvervoer veel nadruk wordt gelegd op de verbetering van de bereikbaarheid over de weg. Er wordt prioriteit toegekend aan het zakelijk verkeer en er wordt nadruk gelegd op de aanleg van hoofdtransportassen. De suggestie wordt gewekt dat de luiken nevensgeschikt zijn, maar bij de uitwerking van de luiken in sporen en projecten blijkt de prioriteit toch te worden ge-

legd bij de bereikbaarheid. Daarbij kan men de vraag stellen of dit wenselijk is. Immers, welke zin heeft het om de bereikbaarheid te verbeteren, als dit ten koste gaat van de leefbaarheid? Persoonlijk heb ik de indruk dat de luiken niet van een zelfde orde zijn. Nu wordt een soort neutraliteit in de afweging van de luiken ten opzichte van elkaar verondersteld, die er echter niet is als men let op de wijze waarop de luiken via sporen en projecten inhoud wordt gegeven.

Het milieu in het SVV II

Gegeven de grote bijdrage die het verkeer in absolute en relatieve zin aan het milieuprobleem levert, verbaast het niet dat het milieu één van de onderwerpen is die in het SVV II aan de orde komen. Maar, hoe wordt de relatie tussen verkeer en milieu in het SVV II nu behandeld? In feite gebeurt dat door het uitwerken van één van de eerder genoemde vier luiken, te weten het leefbaarheidsluik. In dit luik staat de verbetering van de leefbaarheid centraal. In het SVV II wordt trouwens op een 'bijzondere' wijze inhoud gegeven aan leefbaarheid. Het begrip wordt geoperationaliseerd in zes dimensies, te weten:

- terugdringing van luchtverontreiniging;
- terugdringing van het verbruik van fossiele brandstoffen en CO₂-emissie;
- terugdringing van de geluidhinder;
- terugdringing van de verkeersonveiligheid;
- beperking ruimtebeslag en tegengaan van versnippering in het landelijk gebied;
- verbetering van het stedelijk leefmilieu.

Als men kijkt naar de wijze waarop deze dimensies geconcretiseerd worden, dan is er reden om te stellen dat het begrip leefbaarheid in het SVV II een geweldige devaluatie doormaakt: wat hier onder leefbaarheid wordt verstaan, kan men mogelijk beter aanduiden met het neologisme 'overleefbaarheid'.

Ik zal wat nader ingaan op de sporen van luik 3 waarin de milieuhygiëne centraal staat, te weten terugdringing van luchtverontreiniging (spoor 12), terugdringing van het verbruik van fossiele brandstoffen en de uitwerp van CO₂ (spoor 13) en terugdringing van de geluidhinder (spoor 14). Dit betekent dat ik de sporen over terugdringing van de verkeersonveiligheid (spoor 15), over beperking van het ruimtebeslag van de wegen (spoor 16) en verbetering van het stedelijk leefmilieu (spoor 17) onbesproken laat. In mijn beschouwingen verwijs ik naar het standpunt van de Centrale Raad voor de Milieuhygiëne (CRMH). Ik doe dat met reden. Immers, de CRMH is op milieugebied bij uitstek het adviesorgaan van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieuhygiëne (VROM). De raad is samengesteld uit vertegenwoordigers van werkgevers, werknemers, provincies, gemeenten, particuliere milieuorganisaties en enkele andere organisaties, en verder uit onafhankelijke deskundigen. De raad wordt beschouwd als het milieugeweten van Nederland. Zijn adviezen genieten een hoog maatschappelijk aanzien. De raad hanteert bij zijn adviezen milieuhygiënische criteria als grondslag voor de beoordeling. De door de CRMH geformuleerde standpunten inzake verzuring, CO₂-emissies en dergelijke komen tot stand via intensieve bestudering van de problematiek in speciale daarvoor in het leven geroepen commissies van de raad. De door de CRMH ingenomen standpunten representeren grosso modo het maatschappelijke oordeel over deze zaken. Met andere woorden, alle redenen om de sporen van het SVV II aan de standpunten van de CRMH te toetsen.

Terugdringen luchtverontreiniging

Het streefbeeld ten aanzien van het terugdringen van de luchtverontreiniging in het SVV II luidt:

- de door het autoverkeer uitgestoten hoeveelheid NO_x en koolwaterstoffen is in 2010 75% lager dan in 1986;
- bij personenauto's is in 2010 de uitstoot van NO_x en van koolwaterstoffen per gereden kilometer respectievelijk 80 en 90% minder dan in 1986;
- bij vrachtauto's en autobussen is de uitstoot van deze stoffen per gereden kilometer 75% minder dan in 1986;
- door efficiëncymaatregelen van het vrachtverkeer wordt de groei van het aantal vrachtautobewegingen beperkt.

Bij dit streefbeeld zijn enkele kritische kanttekeningen te plaatsen. De CRMH heeft zich in zijn tweede advies over de zure regen uitgesproken voor een reductie van 80% NO_x in 2000 en van 90% in de jaren daarna (ten opzichte van 1980). Deze reducties zijn noodzakelijk vanuit milieuhygiënisch gezichtspunt. Verder heeft de CRMH in zijn advies over de tussentijdse evaluatie van het verzuringsbeleid opgemerkt dat de voor de lange termijn gestelde reductie voor NO_x alleen kan worden bereikt door vermindering van het autoverkeer en het verder ontwikkelen van alternatieve vervoersmogelijkheden. Uitgaande van de normen die door de adviesraad worden aangelegd, is het streefbeeld in het SVV II aangaande de reductie van NO_x te laag. Hierbij valt verder op te merken dat het SVV II ook nog een vraagteken plaatst bij het halen van de norm inzake NO_x-emissie. In het SVV II staat namelijk dat het streefbeeld nog niet zal worden gehaald: "Bij een 80% schoner autopark en landelijk 10% minder autoverkeer dan bij ongeremd groei zal de door personenauto's uitgestoten hoeveelheid NO_x in 2010 circa 70% lager zijn dan in 1986. De gewenste 75% wordt dus niet helemaal bereikt".

Terugdringen fossiele brandstoffen en CO₂-emissie

Het streefbeeld in het SVV II voor het terugdringen van het gebruik van fossiele brandstoffen en voor de CO₂-emissie is, dat het verbruik van fossiele brandstoffen en de uitwerp van CO₂ (de voornaamste oorzaak van het zogenaamde broeikas-effect) door het verkeer ondanks de groei van het autoverkeer niet zullen toenemen.

Ook bij het streefbeeld inzake het verbruik van fossiele brandstoffen en de uitwerp van CO₂ kunnen enkele kritische kanttekeningen worden geplaatst. Zo heeft de CRMH zich geschaard achter de hoofdgedachten van het rapport *Our Common Future* (het Brundtland-rapport). Eén van de gedachten uit dit rapport is een reductie met 50% van het huidige energieverbruik. Het streefbeeld uit het SVV II staat op gespannen voet met het Brundtland-rapport. In het SVV II wordt niet gesproken over een reductie van het verbruik van fossiele brandstoffen, maar wordt volstaan met het handhaven van het energieverbruik op het huidige niveau.

Ten aanzien van de emissie van CO₂ kan het volgende worden gezegd. In het CRMH-advies over grootschalige atmosferische veranderingen als gevolg van antropogene emissies is gesteld dat deze emissie tot 2000 met 5 à 10% moet verminderen. Daarna zal de emissie nog veel drastischer moeten dalen. Dit streven van de CRMH is scherper gesteld dan dat van het SVV II. Dus ook ten aanzien van de CO₂-emissie stelt het svv soepeler streefwaarden dan het adviesorgaan van de minister van VROM.

Het SVV II is optimistisch over het halen van het streefbeeld inzake het verbruik van fossiele brandstoffen en de emissie van CO₂. Letterlijk heet het: "Met het ons ter beschikking staande instrumentarium zijn we in staat het oliegebruik ondanks een aanzienlijke toeneming van het verkeer op het huidige niveau te houden". Deze optimistische verwachting wordt overigens niet beargumenteerd.

Terugdringen geluidhinder

Wat is het streefbeeld dat in het SVV II wordt geformuleerd voor het terugdringen van de geluidhinder?

- De geluidhinder zal ondanks de toeneming van het autoverkeer niet toenemen.

- De geluidproductie van vrachtauto's en autobussen is teruggebracht tot ten hoogste 75 dB(A), van personenauto's tot ten hoogste 70 dB(A) per voertuig.
- Op het hoofdwegennet worden wegdekken toegepast die de geluidproductie drukken.
- Nieuw NS-materieel zal 5 tot 10 dB(A) stiller zijn.

Ook bij het streefbeeld inzake geluidhinder kunnen kritische opmerkingen worden gemaakt. In zijn advies over het 'Ontwerp-saneringsbesluit geluidhinder wegverkeer' heeft de CRMH op de noodzaak gewezen de geluidhinder door het verkeer zowel aan de bron, als op verkeerstechnisch gebied te bestrijden. De huidige geluidhinder vindt de CRMH in feite te hoog, gegeven het feit dat bijna 20% van de Nederlanders ernstige geluidhinder van het wegverkeer ondervindt. Ook hier moeten we dus stellen dat de CRMH hogere eisen stelt ten aanzien van het terugdringen van de geluidhinder door het wegverkeer. Dat is ook geen overbodige luxe als men zich realiseert dat er nu al naar schatting 2 miljoen huizen (zo'n 40% van de woningvoorraad) in Nederland zijn die een hogere geluidslast hebben dan de wettelijke geluidsnorm van 55 dB(A).

Ten aanzien van de realiseringkansen van dit streefbeeld wordt in het SVV II een vage formulering gehanteerd. Letterlijk heet het: "...lijkt het aannemelijk dat de geluidhinder ondanks de groei van het verkeer niet of nauwelijks zal toenemen". Met andere woorden, ook hier is sprake van weinig argumentatie om de realiseringkansen te staven.

Voorgestelde projecten en middelen

Wat wordt er in het SVV II nu in concreto voorgesteld ter realisatie van de sporen van het leefbaarheidsluit? Er worden voor de zes sporen van luik 3, in totaal 27 projecten voorgesteld, variërend van 'aanscherping emissie-eisen lucht' en 'stimuleringsregeling aankoop schone en stille auto' tot 'bijdragerегeling stedelijke verkeersvoorzieningen' en 'het blik van de straat'. Ik zal de projecten niet afzonderlijk doorlopen maar wil slechts een indruk geven van de middelen die worden voorgesteld om het leefbaarheidsluit te effectueren.

Bij elk van de projecten ter realisatie van een spoor worden de middelen genoemd. Opvallend bij de middelen die betrekking hebben op de sporen inzake de verbetering van de leefbaarheid is de grote nadruk op onderzoek. Bij 15 van de 27 projecten wordt als middel genoemd: onderzoek, fundamentele studie, brede studie of projectstudie. Dit betekent dat er ten aanzien van al deze projecten nog geen concrete maatregelen worden voorgesteld. Desalniettemin wordt ervan uitgegaan bij de inschatting van de kans van slagen van het streefbeeld, dat het onderzoek positieve resultaten oplevert. Naast de middelen die bij 15 projecten uit onderzoek bestaan, zijn er van de in totaal 27 projecten nog een paar die liggen in de sfeer van een prijsvraag, overleg en eigen verantwoordelijkheid van de beheersinstantie. Op de keper beschouwd, worden weinig concrete maatregelen genoemd om de sporen van het leefbaarheidsluit te realiseren. Dit staat in schril contrast tot met name de sporen van het luik inzake de bereikbaarheid, die vrijwel allemaal veel concreter zijn vertaald in beleidsmiddelen.

Deze indruk van vooral verbale steunbetuiging aan de leefbaarheid wordt nog eens extra geaccentueerd wanneer men let op de gelden die in het vooruitzicht worden gesteld om de projecten door te voeren. Voor de sporen 12, 13 en 14 (die op de milieuhygiëne betrekking hebben) wordt in het SVV II f 19,3 miljoen ter beschikking gesteld. Dit staat eveneens in schril contrast tot de f 19 miljard die in het SVV II wordt uitgetrokken voor bij voorbeeld spoor 2 van het bereikbaarheidsluit (de uitvoering van de wegenbouwplannen).

De conclusie kan nauwelijks anders luiden dan dat het leefbaarheidsluit van het SVV II vooral een verbale concessie is aan het streven om bij verkeer en vervoer meer rekening te houden met het milieu. De uiteindelijke concrete voor-

stelling van het verkeer en vervoer in het jaar 2010 staat te zeer in het teken van wat in het SVV II als schrikbeeld wordt genoemd: "...de huidige situatie laten voorduren". Natuurlijk, er wordt via mobiliteitsgeleidende maatregelen beoogd om de groei van het autoverkeer af te remmen en er wordt meer geld uitgetrokken voor het openbaar vervoer, maar of de voorstellen zoals vervat in de pkb toereikend zijn om de leefbaarheid van Nederland daadwerkelijk te garanderen, moet worden betwijfeld.

Zorgen voor morgen

In november 1988 is het rapport *Zorgen voor morgen* van het RIVM verschenen. Dit rapport is als een bom ingeslagen. Nederland is veel vuiler dan werd verondersteld en de noodzaak om de milieuproblemen daadwerkelijk aan te pakken, is groter dan velen hadden gedacht. In dit rapport wordt uiteraard ook gesproken over het verkeer. Letterlijk heet het: "Het wegverkeer levert belangrijke bijdragen aan de continentale milieuproblemen, verzuring en ozon op leefniveau en aan de lokale milieuproblemen, verstoring door stank, geluid en luchtverontreiniging in binnensteden". Het is jammer dat dit uitstekend gedocumenteerde rapport weinig concrete wegen aangeeft voor de wijze waarop deze problemen kunnen worden teruggebracht c.q. opgelost. Kennelijk mocht het RIVM geen opmerkingen maken over het gewenste beleid; deze moesten waarschijnlijk worden gereserveerd voor het Nationaal milieubeleidsplan.

Maatregelen nodig

Het Nederlandse beleid inzake verkeer en milieu is een driesporenbeleid. Deze drie sporen zijn:

- de emissie-eisen voor motorvoertuigen aanscherpen;
- het beïnvloeden van de groei van de automobiliteit; en
- het treffen van maatregelen inzake het stedelijk verkeer en milieu.

Op 23 december 1987 publiceerden de ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat de *Notitie verkeer en milieu*. In deze notitie wordt uiteengezet welke problemen bij een voortgaande hoge groei van de automobiliteit verwacht worden en welke voertuigtechnische oplossingen bereikt moeten worden. Voorts wordt een overzicht gegeven van maatregelen die ter afremming van het autogebruik getroffen kunnen worden om de gestelde beleidsdoelen te bereiken. Gegroepeerd naar de bovengenoemde sporen worden onder andere de volgende maatregelen genoemd.

Aanscherping emissie-eisen voor motorvoertuigen

- In internationaal verband zal er samen met andere landen naar gestreefd moeten blijven worden dat de eisen voor 'kleine auto's' (beneden 1400 cm³) ook gebaseerd moeten worden op katalysatortechnieken.
- Het beleid met betrekking tot de fiscale stimulering van 'schone' auto's zal worden voortgezet.
- Euro-loodvrije benzine moet op ruime schaal beschikbaar beschikbaar komen.
- Het ingezette onderzoek- en demonstratieprogramma voor schone en zuinige voertuigen zal met kracht moeten worden voortgezet.
- Bij de autokeuring moet met milieu-aspecten rekening worden gehouden.
- Een voorlichtingscampagne over 'schone' auto's, katalysatoren en ongelode benzine.
- Verdere aanscherping van grenswaarden voor geluidemissie in EG-verband.
- De aanschaf en het gebruik van lawaai-arme vrachtwagens zal worden gestimuleerd.

Het beïnvloeden van de groei van de automobiliteit

- Verhoging van de variabele autokosten.
- Beperking van de parkeermogelijkheden in het woon-werk-verkeer.
- De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verhogen.
- Optimale benutting van de mogelijkheden die de ruimtelijke ordening biedt.
- Maatregelen tegen aftrekposten en vergoedingen voor woon-werk-verkeer en zakelijk autogebruik, die thans automobiliteitsbevorderend zouden kunnen uitwerken.

Maatregelen inzake het stedelijk verkeer en milieu

- Het voeren van een ruimtelijk beleid op lokaal niveau dat de centrumfunctie van steden stimuleert en het gebruik van het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief maakt voor de auto.
- Het (nog) scherper stellen van het parkeerbeleid.
- Beïnvloeding van de routekeuze en verkeersafwikkeling.
- Routes voor het doorgaande vrachtverkeer aangeven.
- Verkeersdosering op de toevoerwegen naar de centra.
- Beïnvloeding van het rijgedrag van automobilisten.

Alternatieven

Maar, zijn al deze maatregelen wel voldoende? Gaan ze niet te zeer uit van het bestaande en zijn ze niet al te zeer afgestemd op conventionele oplossingen? Wordt de aanslag op het milieu door het verkeer wel voldoende tegengegaan met de van regeringszijde voorgestelde maatregelen? Daarover bestaat twijfel. Een veel gehoorde opmerking is dat het huidige beleid te 'autovriendelijk' is. Een echte aanpak van het vraagstuk verkeer en milieu is pas mogelijk wanneer daadwerkelijk iets wordt gedaan aan het terugdringen van het autogebruik en mogelijk ook van het autobezit. Dat is dan ook de toonzetting van de milieubeweging.

De Stichting Natuur en Milieu bij voorbeeld heeft in de recente *Notitie inkrimping wegverkeer* becijferd welke reductie van de omvang van het verkeer nodig is bij een krachtig beleid voor een autopark waar de beste technieken voor het milieu worden toegepast. Op basis van deze berekeningen concludeert de stichting dat inkrimping van het wegverkeer, in plaats van 'minder groei', ontoelkbaar is. Gemiddeld zal het wegverkeer bij optimistische schatting van het effect van technische maatregelen moeten halveren ten opzichte van 1987.

Een soortgelijke mening is te vinden bij de Vereniging Milieudéfensie en de Initiatiefgroep Wijs op weg. Deze hebben wat wel populair genoemd wordt een trendbreukscenario opgesteld. Onder de titel *Schoon op weg; naar een trendbreuk in het personenverkeer* hebben zij een studie verricht (en laten verrichten) naar een toekomstig verkeers- en vervoerssysteem dat expliciet rekening houdt met te stellen eisen aangaande milieubelasting, veiligheid en ruimtegebrek. In dit trendbreukscenario wordt vanwege milieueisen een herverdeling nagestreefd van het aantal verplaatsingen over het gemotoriseerd verkeer, het openbaar verkeer en het langzaam verkeer en wel ten gunste van het openbaar vervoer en langzaam verkeer. De huidige automobiliteit moet aanzienlijk (65% tot 70%) worden teruggebracht om dit doel te bereiken. Verder moet het openbaar vervoer veel aantrekkelijker worden gemaakt. Er is met andere woorden een trendbreuk in de 'modal split' nodig: minder gemotoriseerd verkeer en meer openbaar vervoer en langzaam verkeer. Indien we deze trendbreuk niet met 'zachte' maatregelen bereiken, dan zullen gegeven de ernstige situatie van het milieu harde maatregelen nodig zijn. Hoe lang zal het nog duren voordat de benzine op de bon gaat, voordat we autovrije weekenden krijgen, voordat we 'autoquota' krijgen?

N.J.M. Nelissen