

SVV II: wat komt ervan terecht?

Het Tweede structuurschema verkeer en vervoer zet de richting uit die het verkeers- en vervoersbeleid in de komende jaren zou moeten inslaan. De auteurs van dit artikel juichen het toe dat de nota een aantal belangrijke nieuwe beleidsaanzetten doet. Op sommige punten vinden zij de nota echter te weinig concreet. Met name zou het beleid meer moeten inspelen op ruimtelijke veranderingen om de positie van het openbaar vervoer structureel te versterken. Daarvoor moet een adequate financierings- en besluitvormingsstructuur worden ontwikkeld.

IR. J.A. BLOM* – IR. F. LE CLERCQ**

Een nieuwe beleidscyclus

In het begin van de jaren tachtig werd binnen Rijkswaterstaat besloten om het accent in de toekomst meer op beheerstaken te leggen. Dit tekende het gevoel dat de ruimtelijke infrastructuur in Nederland wel af was, afgezien van enige projecten die nog in de pijplijn zaten.

De grondslag van deze denkwijze was in de voorafgaande jaren zeventig gelegd. Toen werd een sturend beleid gevoerd om de schrikjagende toekomstvoorspellingen uit het begin van de jaren zeventig in een 'self-destroying policy' om te zetten. Er was immers in een studie van het NEI uit 1972 een enorme mobiliteitstoename voorspeld. De reactie, mede ingegeven door de oliecrisis van 1973, legde een accent op maximale benutting van het bestaande openbaar vervoer, verkeersmanagement in de steden en beperkte uitbouw van het wegennet. Hiervoor waren in de jaren zestig al de grondslagen gelegd met de aanleg van het huidige hoofdwegennet (het zogenaamde ruitennet van rijkswegen uit de *Tweede nota over de ruimtelijke ordening*) en eerste aanzetten tot hoogwaardige openbaar-vervoersystemen.

Deze ontwikkeling geeft een aardige demonstratie van de beleidslevenscyclus die Winsemius heeft beschreven. De fasen van probleemherkenning (suburbanisatie en groeiende autobezit), beleidsformulering (*Tweede nota ruimtelijke ordening*), beleidsimplementatie (in dit geval van neerwaarts bijgesteld beleid) en beheer van het gerealiseerde volgden elkaar min of meer volgens het boekje op. Hetzelfde stramien volgend kan het onlangs verschenen *Tweede structuurschema verkeer en vervoer* (SVV II) en het daarmee samenhangende *Mobiliteitsplan Randstad* ons inziens worden gezien als het begin van een nieuwe beleidscyclus. Een dergelijke reanimatie was trouwens ook wel noodzakelijk, want er hebben zich inmiddels flink wat problemen opgestapeld:

- het stedelijke verkeers- en vervoerssysteem is niet aangepast aan de groei van het landelijke systeem;
- er is gebouwd buiten bestaande hoofdkernen zonder op goede openbaar-vervoeraansluitingen te letten;
- de werkgelegenheid binnen de stadsgewesten is (dienstengevolge?) uitgewaaid naar de stadsranden.

Op zich waren de zich opnieuw openbarende verkeers- en vervoersproblemen niet voldoende om nieuw beleid te initiëren. Daar waren externe krachten voor nodig. Deze zijn thans gevonden in de bedreigde positie van Nederland als distributieland in Europa. Met enig cynisme zou men kunnen zeggen: "Hoe het beleid Jutland ontdekte".

Als beleidsnota kan het SVV II dus worden geplaatst tussen de 'oude problemen' van nog niet aangepaste infrastructuur (met name in de steden) en de nieuwe problemen om aan de top te blijven als distributieland. De vraag is echter of dit problematiseren alleen voldoende basis biedt om een nieuwe beleidscyclus op te roepen. Er zijn immers zoveel maatschappelijke problemen die met elkaar om de beleidsmatige aandacht strijden. Als de motivering te veel blijft hangen in problemen is de kans groot dat het beleid daar ook in verstrikt raakt, zoals in de jaren zeventig. Het is dan niet ondenkbaar dat bij voorbeeld de milieuproblemen het beleidskader en de oplossingen voor het verkeer en vervoer zullen dicteren.

Ondanks het feit dat het SVV II als het ware de eerste twee-en-een-halve stap uit de eerder aangehaalde beleidslevenscyclus tegelijk neemt (probleemherkenning, oplossingen aandragen en de organisatie van de implementatie) is in de maatschappelijke discussie de eerste stap van probleemherkenning nog niet goed afgerond. Naar onze mening zullen de bereikbaarheidsproblemen niet tot een nieuwe beleidscyclus kunnen leiden als het beleid geen stevigere basis krijgt. Zo'n basis is noodzakelijk omdat het verkeers- en vervoersbeleid gepaard gaat met langlopende projecten en hoge investeringen. Om de continuïteit te waarborgen moet het geld voor het beleid voor een lange periode van jaren zijn veiliggesteld of moeten er in de te behandelen problematiek doorlopende succesfactoren zijn ingebakken. Deze factoren moeten een voortdurend appel opleveren om nog even de schouders eronder te zetten, omdat de oplossingen nabij zijn. Beleidsmakers moeten het gevoel krijgen dat ze blijvend met iets goeds bezig zijn.

* Hoofd van de Hoofdafdeling Verkeer van de Gemeentelijke Dienst Stadsontwikkeling en Grondzaken in Den Haag.

** Hoofd van de afdeling Centraal Stedelijke Taken van de Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam.

Het SVV II had wat dit betreft duidelijker kunnen aansluiten bij de kansen en mogelijkheden die in de *Vierde nota over de ruimtelijke ordening* zijn blootgelegd:

- de verkantoring van de economie;
- de herontdekking van de stad als een aantrekkelijk leef- en woonmilieu;
- de internationalisering van het contactenpatroon in ver-lerlei opzicht (economie, toerisme, maatschappelijke opinievorming en sociale contacten).

De richting van de te zoeken oplossingen (de strategie) had hierop kunnen inspelen. Om enkele voorbeelden te noemen:

- de verkantoring van de economie biedt veel grotere kansen om verplaatsingsbestemmingen te concentreren dan de industriële maatschappij die ons begin jaren zeventig nog voor ogen stond;
- hetzelfde geldt voor de nieuwe belangstelling voor het stedelijke wonen en de daarmee verbonden vrijetijdsbesteding;
- de internationalisering vraagt aandacht voor zowel internationale bereikbaarheid, waarbij Schiphol niet alleen bereikbaar maar ook ruimtelijk vrij moet worden gehouden voor verdere uitbreidingen, als voor oplossingen die voldoen aan een internationaal referentiekader, zeg maar 'internationaal grootstedelijke verkeersoplossingen', zoals regionale railsystemen, goede autotoegankelijkheid gekoppeld aan strikt parkeerbeleid, acceptatie van congesties op punten waar dat niet erg is en het aanbrengen van een striktere hiërarchie in het vervoerssysteem.

Inspelen op deze mogelijkheden biedt kansen om de mobiliteit weer onder controle te krijgen, maar ook om een beleid te realiseren dat mobiliteit als een noodzakelijke voorwaarde voor het functioneren van onze maatschappij ziet zonder dat het overmatig per auto wordt afgewikkeld.

Beïnvloeding van de mobiliteit

Wat zijn de achterliggende oorzaken van de groeiende mobiliteit? Een analyse uit het begin van de jaren tachtig van het Amsterdamse verkeersbeeld leert dat tot halverwege de jaren zeventig de verklaring in belangrijke mate moest worden gezocht in het groeiende autobezit. Daarna waren stijgende reisafstanden de belangrijkste factor. Om het in vervoersanalytische termen te zeggen: de groei in de aantallen autoritten werd overvleugeld door het grotere aantal kilometers per rit. Ook in de toekomst ligt daar de sleutel tot beïnvloeding van de automobilititeit. Het autobezit neemt nog wel toe, maar slechts met 50%. Dit is veel minder dan de groeipercentages van meer dan 300 in de afgelopen 25 jaar. In de toekomst zal vooral moeten worden voorkomen dat er veel lange ritten met die auto's worden gemaakt.

Het verkeers- en vervoerssysteem kan hierop worden ingericht en georganiseerd door:

- er voor te zorgen dat met name de plaatsen voor het wonen en het werken vanaf beide kanten goed bereikbaar zijn;
- er voor te zorgen dat er voor het merendeel van de verplaatsingen goed openbaar vervoer voorhanden is.

Dit betekent ten eerste *concentratie van het werken op plaatsen met een goede aansluiting op het openbaar vervoer*. Mogelijkheden hiervoor worden geboden door de verschuiving van de werkgelegenheid naar kantoren of de kantoorachtige sector. Deze verschuiving zal zeker 30% van de totale werkgelegenheid bedragen in de komende

15 jaar. In Amsterdam wordt voor deze periode 60% nieuwbouw en uitbreiding van kantooroppervlak voorzien. Dit biedt evenzoveel marge om goede openbaar-vervoerlocaties te scheppen, want kantoorwerkgelegenheid is ruimte-intensief, in tegenstelling tot industriële werkgelegenheid die qua aantal arbeidsplaatsen afneemt.

In de tweede plaats moeten *woongebieden een diffuse aansluiting krijgen op hoofdwegen en in de nabijheid van stations worden gesitueerd*. Dit voorkomt dat de auto gemakkelijk wordt gebruikt. Lokale congesties zullen daar nauwelijks door ontstaan, want de dichtheid van het opgewekte verkeer per hectare woongebied is veel lager dan van kantoorgebieden. De woning moet wel binnen de invloedssfeer van een station liggen, hoewel de keuze voor het openbaar vervoer bij woon-werkverkeer minder gevoelig is voor de toegang tot een station vanuit de woning dan vanuit het werk. Ook hier is de marge voor beïnvloeding van het gedrag vrij groot, zowel omdat er veel woningen moeten worden gebouwd, 1 à 2% per jaar ten opzichte van de huidige voorraad (dus ca. 40% in de planningsperiode van het SVV), als omdat er weer belangstelling is om in steden te wonen. Daar zijn in het algemeen al goede aansluitingen op hoogwaardig openbaar vervoer of die zijn relatief eenvoudig te realiseren.

In het verlengde van het bovenstaande moet een *sterk differentiërend auto-bereikbaarheidsbeleid* worden gevoerd. Dit betekent dat er doelbewust moet worden gekozen om plekken wel of niet goed bereikbaar te maken per auto. En dit moet door middel van een ondersteunend prijsbeleid (parkeren en rekening rijden) worden gedifferentieerd voor de verschillende gebruikersgroepen. De consequenties van een dergelijk beleid kunnen zijn dat er op een aantal woon-werkroutes congesties worden geaccepteerd en dat er in de werkgebieden die in principe goed per auto bereikbaar moeten zijn, toch een strikt parkeerbeleid wordt gevoerd. Dit moet strenger zijn naarmate de bereikbaarheid beter is, dus bij voorbeeld op de zogenaamde stadsrandlocaties!

Ten vierde moet *het openbaar vervoer volgens strikte kwaliteitsmaatstaven worden verbeterd*. Alleen kwaliteit maakt openbaar vervoer tot een acceptabel alternatief voor de auto. Kwaliteitsfactoren zijn met name snelheid, frequentie en betrouwbaarheid. Blijkens Amsterdamse onderzoeken komt het aandeel van het openbaar vervoer boven dat van de auto als de reistijden van deur tot deur per openbaar vervoer minder dan 50% langer zijn dan per auto.

Het SVV II laat ruimte voor pessimisme als het aankomt op concrete maatregelen ten aanzien van bovenstaande zaken. Wat betreft het terugdringen van de automobilititeit steunt het SVV in belangrijke mate op twee poten: prijsbeleid (rekening rijden) en openbaar vervoer. Daarbij geeft het te denken dat de effecten van deze maatregelen gezamenlijk worden gepresenteerd. De inmiddels ontstane discussie wekt al gauw de indruk dat de effectiviteit van het beleid afhangt van het prijsbeleid en niet van investeringen die in goed openbaar vervoer moeten resulteren.

Blijkens het SVV wordt van ruimtelijke-ordeningsmaatregelen weinig verwacht op het punt van reductie van de automobilititeit. Gezien de verschuivingen die zich nog gaan voordoen in wonen en werken, duidt deze inschatting op een zeer terughoudende opstelling of op een laag geachte kans van realisering. Het pessimisme is waarschijnlijk ingegeven door het feit dat in het verleden de spreiding van bevolking en werkgelegenheid – weg van de stad en van het openbaar vervoer – nauwelijks te stuiten was. Waarom zouden we daar dan in de toekomst wel naar moeten streven en waarom zou het nu wel lukken? Ons inziens om twee redenen. De eerste reden is van normatieve aard, namelijk dat we niet anders kunnen kiezen op straffe van hoge maatschappelijke kosten. Het gebruik van het openbaar

vervoer moet worden bevorderd met ruimtelijke maatregelen. Dit in tegenstelling tot vroeger, toen uitbreiding van het verkeers- en vervoersstelsel vooral diende om al onze ruimtelijke wensen te vervullen en de actieradius te vergroten. De tweede reden is meer beschrijvend van aard, namelijk dat de geschetste trends in het locatiagedrag van werken (kantoren) en wonen vandaag de dag ten gunste van het openbaar vervoer werken.

Het is te verwachten dat deze discussie over de effectiviteit van het ruimtelijke instrumentarium voor de mobiliteitsgeleiding zich in verhevigde mate gaat aftekenen rond het milieubeleid. Als het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de kans laat liggen om de ruimtelijke ordening te hulp te roepen als instrument voor een gericht bereikbaarheidsbeleid, is het een geweldige uitdaging voor een samenwerkend Ministerie van Ruimtelijke Ordening en Milieubeleid om er wel wat mee te doen in het kader van het milieubeleid. Het SVV II maakt zich op deze manier wel zeer afhankelijk van de maatschappelijke discussie over rekening rijden, alsmede van het daaraan verbonden korte-termijnbeslissingskader. Het prijsbeleid kan immers van de ene dag op de andere worden gewijzigd en de te stellen eisen aan een goed verkeers- en vervoerssysteem kunnen worden gerealiseerd als dat om politieke redenen opportuun zou zijn.

De achillespees van het SVV II zou daarom wel eens het gebrek aan instrumentarium kunnen zijn om het aangegeven beleid op langere termijn vol te houden. We komen hierop in de volgende paragraaf terug als de uitvoerbaarheid van het SVV nader wordt bekeken.

De uitvoerbaarheid

De kracht van het SVV II wordt genoeglijk opgesierd met drie ringen met de trefwoorden 'leefbaarheid', 'bereikbaarheid' en 'beheerste mobiliteit'. Dit zijn inderdaad de kernzaken waar het om draait. In het licht van 'Nederland distributieland' en de uitdagingen van Europa '92 is nummer één de bereikbaarheid van de economische (groei-)centra en twee de beheersbaarheid van de automobilititeit voor een leefbaar milieu.

Om Nederland als transport- en distributieland aan de top te houden, zoals de nota wil, wordt van het economische hart een topprestatie verwacht. Er zal meer bloed moeten worden rondgepompt. Dit tekent de opgave die ons in het SVV II wordt voorgelegd, namelijk beheersing van de personenautomobilititeit gepaard aan een toeneming van de totale mobiliteit. Deze beleidslijn is uitgewerkt in een reeks maatregelen en instrumenten die in de komende jaren moeten worden opgepakt. In totaal zijn 136 projecten, rijp en groen, door elkaar in een lijst gezet. Het spreekt vanzelf dat sommige instrumenten essentiëler zijn voor het slagen van het beleid dan andere.

Onze zorg voor de uitvoerbaarheid van het beoogde beleid spitst zich toe op de volgende punten:

- uitbreiding van de fysieke infrastructuur;
- projectontwikkeling en strategiebewaking;
- prijsbeleid.

Uitbreiding van de fysieke infrastructuur

Met name op het gebied van het openbaar vervoer moeten nog de nodige infrastructurele voorzieningen worden getroffen en zullen er nog meer nodig zijn dan nu voorzien om in de pas te blijven met de ruimtelijke ontwikkelingen. Een goed openbaar-vervoersysteem zal de ruggegraat moeten worden van het gehele verkeers- en vervoersstelsel in Nederland.

De praktijk is dat infrastructuurprojecten niet snel tot stand komen. Drie factoren spelen een rol:

- de *beleidsvormingstijd* ten aanzien van de projecten. Tot nu toe is een inleidende studietijd van vijf jaar geen uitzondering. Vragen over de wenselijkheid van een bepaald type openbaar vervoer (bus, tram of metro), al of niet gekoppeld aan kosten/opbrengstverhoudingen en eindigende in discussies over constructieve details tussen ministerie, gemeente en exploitant waren in het verleden elementen die zorgden voor een grote mate van besluiteloosheid en navenante vertragingen. Daarnaast is fruikend voor het openbaar vervoer het gebrek aan breed gedeelde uitgangspunten voor na te streven kwaliteit. De openbaar-vervoersektor legt het hierbij duidelijk af tegen de wegebouwsector, waar, bij wijze van spreken, al decennia lang bekend is welke wegen er moeten komen en wat de afwikkelingsniveaus zullen zijn;
- de *programmeringstijd*. Als een project eenmaal voor uitvoering wordt geaccepteerd moet er vervolgens een budget voor beschikbaar zijn. Er kan slechts een beperkt aantal projecten tegelijkertijd worden gefinancierd. Het rijk kent, in tegenstelling tot de gemeenten, geen kapitaaldienst, zodat er niet op basis van noodzaak en resulterende afschrijvingslast wordt geïnvesteerd, maar slechts op basis van jaarbudgetten. Private financiering om dit euvel te vermijden, zoals bij de aanleg van tunnels, is voor het openbaar vervoer nog niet genoemd als oplossing;
- de *realiseringstijd*. Aanlegtijden van 3 tot 5 jaar zijn geen uitzondering. Hieraan is nauwelijks iets te doen. Hooguit zouden de planologisch voorgeschreven procedures (tracé-nota's, bestemmingsplannen en milieu-effectrapportages) nog beter in elkaar kunnen worden geschoven

De realisering van infrastructuurprojecten is dus een kwestie van lange adem. Planningstermijnen belopen al gauw 6 à 12 jaar. De politiek kent echter een cyclus met een vierjaarlijkse flexibiliteit. De kunst is dus om een eenmaal ingezette infrastructuurplanning ook vol te houden. Dat stelt met name eisen aan de financiering. Het *Meerjarenprogramma infrastructuur en transport* (project 01 in de nota SVV) te zamen met een *Infrastructuurfonds* (project 118) zijn hiervoor van eminent belang.

Projectontwikkeling en strategiebewaking

In het beleidsveld verkeer en vervoer waarop vele actoren actief zijn, heeft ieder zo zijn eigen wensen voor de dag van morgen. Een voorwaarde voor de effectivering van de beleidsrichting van het SVV is, dat er een besluitvormingsstructuur komt die een gecoördineerd en gezamenlijk gebruik van het instrumentarium bewerkstelligt. Het Bestuurlijk overleg Randstad, met de projectgroep Bereikbaarheidsplan Randstad en het bijbehorende werkteam kan daarvoor als voorbeeld dienen. Het gaat er in ieder geval om dat er een besluitvormingsstructuur komt waarmee snel en efficiënt geld kan worden toegedeeld aan goede projecten.

Bestuurlijke samenhang en de neuzen gericht houden is één, samenhang tussen de projecten behouden in het uitvoeringstraject is een tweede punt van aandacht. Immers, wanneer tijdens de uitvoering sommige projecten veel sneller van start gaan dan andere, zal de voorgenomen integrale aanpak hol idealisme blijken te zijn. In de historisch gegroeide organisatiekaders is dit gevaar meer dan waarschijnlijk. Er is al gewezen op het verschil in (voorbereidings)tempo en stijl tussen de wegenaanleg en het (lokale) openbaar vervoer. Een verschil dat al een tweede Van Brienenoordbrug heeft opgeleverd, maar ons verkeers- en vervoersstelsel nog lang zijn gewenste ruggegraat zal onthouden.

Het is dus zaak om een organisatie te hebben die borg staat voor samenhang tussen de projecten in het uitvoe-

ringstraject. De projectorganisatie van het SVV II zou in deze richting moeten worden bijgesteld, zodat de werkor-
ganisatie *gelijktijdig met het SVV van beleid naar uitvoe-
ring opschuift*. De grote kunst van deze organisatie zal zijn
om de spanning te hanteren tussen 'snel goed geld uitge-
ven' en 'samenhang in de uitvoering bewaken'.

Tot zover zijn de SVV-projecten beschouwd zoals ze in
de nota zijn aangegeven. Dat wil zeggen als uitvoerings-
projecten van een uitgezet beleid. Deze benaderingswijze
gaat echter alleen op voor de projecten waarbij de overheid
voor de uitvoering zorgt, zoals met name grote infrastruc-
tuur, of voor de financiering, zoals grote openbaar-vervoer-
projecten. Veel van het beleid is echter flankerend in de zin
dat het bewustwording op gang moet brengen, overlast
moet verminderen enzovoort. Dit soort beleid vraagt een
vorm van beleidsuitvoering die minder 'top-down' kan wor-
den georganiseerd. De aard van de betrokken projecten
zal vaak nog niet bij voorbaat duidelijk zijn en moeilijker
centraal, vanuit de rijksoverheid, zijn te regelen.

Het svv moet hierover duidelijk zijn. Het moet niet de pre-
tentie hebben dat met het voorliggende plan alle ideeën
zijn geleverd. Het is daarentegen juist denkbaar dat er voor
bepaalde luiken, sporen of projecten uitvoeringsprogram-
ma's worden opgetuigd waarvan de invulling sterk aan de
markt van betrokkenen wordt overgelaten. Andere ministe-
ries kennen dergelijke programma's, zoals bij voorbeeld
het INSP (Informatie Stimulerings Programma) van EZ,
waarvoor projecten kunnen worden ingediend die een gro-
tere kans van slagen hebben om te worden opgenomen
naarmate er meer (financierende) derden bij zijn betrok-
ken. 'Top-down'- en 'bottom-up'-benadering zouden elkaar
in deze constructie ontmoeten. Het evenwicht in de reali-
sering van de 136 projecten wordt aldus zowel vanuit de
top van het overheidsbestuur als vanuit de markt bewerk-
stelligd.

Prijsbeleid

Het SVV geeft aan dat het prijsbeleid of een vorm van
fiscalisering van het infrastructuurgebruik een zeer belang-
rijk sturingsinstrument zal worden. Een cruciaal onderdeel
daarvan is het zogenaamde rekening rijden. Er is enige ver-
warring over het doel van dit instrument:

- moet het voor inkomsten zorgen waarmee vervolgens
goede dingen worden gedaan?;
- is het bedoeld als een bereikbaarheidsregulerend instru-
ment?; of
- moet het de mobiliteit in zijn algemeenheid afrem-
men?

Het beste antwoord is natuurlijk te zeggen dat rekening
rijden alle drie de doelen moet dienen en daarmee de dis-
cussie nog open te houden. De wijze waarop rekening rij-
den moet worden ingezet is echter totaal verschillend voor
elk van de doelen, zodat enige bezinning op de relatie doel-
middel wel nodig is.

Om met het eerste en laatste doel te beginnen, lijkt ons
dat rekening rijden een nogal dure en ingewikkelde manier
is om het autogebruik in zijn algemeenheid af te remmen.
Daarbij moeten dan ook nog de nodige negatieve bijwer-
kingen op de koop toe worden genomen. De belangrijkste
daarvan is ons inziens de kostenverhoging van het zake-
lijke en goederentransport op een wijze die buiten de EG-
afspraken omgaat. Het verslechtert daarmee onze Europe-
se concurrentiepositie.

Als er al extra geld moet binnenkomen kan dit het beste
via een opslag van de benzine-accijns gebeuren (in Euro-
pees verband). Er moet evenwel worden bedacht dat de
groei van het autopark, waar een groot deel van het SVV-
beleid zijn argumenten aan ontleent, een zeer grote stijging
in de opbrengst van de belasting op aanschaf van auto's
zal veroorzaken en op die manier de noodzakelijke extra

inkomsten verschaft. 'Noodzakelijke extra inkomsten', om-
dat het geld in veel mindere mate nodig zal zijn als het wa-
genpark niet groeit.

Rekening rijden als bereikbaarheidsregulerend instru-
ment voegt een heel belangrijk en naar verwachting zeer
effectief instrument toe aan het traditionele assortiment.
Vraag is hoe het institutioneel-organisatorische kader er uit
moet zien dat voorkomt dat dit instrument toch tot een bron
van inkomstenmaximalisatie verwordt. Voor de beantwoor-
ding moet onderscheid gemaakt worden tussen wie de prijs
vaststelt en waar de inkomsten heen gaan. De eerst aan-
gewezene om een doorslaggevende stem te hebben in de
vaststelling van de prijs en van de punten waar auto rijden
extra wordt doorberekend, lijkt ons degene die baat heeft
bij een zodanig hoge prijs dat het zakelijke en goederen-
transport vlot vooruit kan en die tegelijkertijd baat heeft bij
een zodanige lage prijs dat de prijs niet meer toeneemt dan
daarvoor strikt nodig is. Dit zijn de koepelorganisaties van
wegtransporten en de regionale economische milieu auto-
riteiten.

De inkomsten dienen aangewend te worden om alterna-
tieve vervoerswijzen voor de auto op het betreffende tra-
ject of in de betreffende regio te verbeteren. De inkomsten
gaan vanuit deze opvatting naar parallel opererend open-
baar vervoer of naar faciliteiten voor 'park and ride' en voor-
en natransport. Daarmee wordt op dubbele wijze bereikt
dat een aantal potentiële automobilisten afziet van autoge-
bruik (op die route op dat tijdstip), aangezien het autorijden
onaantrekkelijk is gemaakt en het alternatief tegelijkertijd
aantrekkelijker.

Slot

Nu deel a: het beleidsvoornemen, van het *Tweede struc-
tuurschema verkeer en vervoer is gepresenteerd, zal het
gaan om de wijze waarop de uitvoering van het beleid wordt
aangepakt*. In deze bijdrage is aandacht geschonken aan
een aantal punten die wij in dit verband van belang achten.
Diverse elementen zijn trouwens al onderwerp van studie
en beraad en daar zal vast wel iets uitkomen.

Twee onderwerpen echter baren ons op dit moment de
nodige zorg: de discussie over de sturingsmogelijkheden
van het ruimtelijke beleid en het gevaar dat de kansen die
er op dit terrein liggen om de mobiliteit weer onder contro-
le te krijgen, niet worden benut. En ten tweede de zich
voortslepende discussie over kwaliteitsstandaards in het
openbaar vervoer, die tot vertraging en besluiteloosheid
leidt wat betreft het aanleggen van de nodige infrastructuur.

Als op deze punten geen duidelijke voortgang wordt ge-
boekt, met als gevolg dat het instrumentarium van het ver-
keers- en vervoersbeleid beneden de maat blijft, is het ge-
vaar groot dat naar *allerhande rigide maatregelen wordt
gegrepen zoals die bij voorbeeld door Gedeputeerde Sta-
ten van Noord-Brabant zijn voorgesteld: benzinerantsoe-
nering met bonnensysteem, beperking van het aantal te rij-
den kilometers per jaar te controleren bij de APK-keuring,
auto's met even of oneven nummers op het kenteken op
bepaalde dagen het rijden verbieden, en verplicht over-
stappen bij P en R-plaatsen aan de rand van de stad op
bus of trein*¹. Dan zijn we verder van huis.

J.A. Blom
F. le Clercq

1. GS Brabant wil beperking groei verkeer, *NRC Handelsblad*, 16
februari 1989; Verontwaardigde reacties op verkeerssnoeiplan in
Brabant, *NRC Handelsblad*, 23 februari 1989.