

# Wegwijs

Eind vorig jaar heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het *Tweede structuurschema verkeer en vervoer* (SVV II) uitgebracht<sup>1</sup>. In deze nota worden de plannen beschreven voor het overheidsbeleid tot het jaar 2010 inzake de verkeersinfrastructuur en het gebruik daarvan. Eigenlijk was het eerste, in 1981 afgeleverde *Structuurschema verkeer en vervoer* bedoeld om nog tot het jaar 2000 te dienen. De snelle toename van het autogebruik, de daarmee samenhangende aantasting van het milieu en de aanstaande voltooiing van de Europese markt vormden echter aanleiding om versneld met een opvolger te komen.

Vooraf de snelle groei van het autoverkeer stelt de overheid voor problemen. Volgens de *Vierde nota over de ruimtelijke ordening* zou, afhankelijk van de economische groei en de daarmee samenhangende koopkrachtontwikkeling, het aantal personenauto's in Nederland kunnen stijgen van ruim 4,9 miljoen op dit moment tot 7 à 8 miljoen in 2010. Bij ongewijzigd beleid zou het aantal autokilometers in dat jaar circa 70% hoger liggen dan in 1986. Deze ontwikkeling accentueert het traditionele *spanningsveld* tussen individuele vrijheid, bereikbaarheid en leefbaarheid, dat ook in SVV II centraal staat.

*Individuele vrijheid* wil in dit verband zeggen dat een ieder het recht wordt gegund zich op elk moment en op de wijze die hem of haar het meest zint, van A naar B te reizen. Nu is de vraag naar plaats op de weg vaak groter dan het aanbod. Hierdoor komt de *bereikbaarheid* van steden of bedrijfsterrainen in het geding; dit is vooral in de Randstad het geval. Niet alleen het zakelijke personenverkeer, maar ook en met name het goederenvervoer op de weg heeft daarvan te lijden. Voor de beroepsvervoerders en hun opdrachtgevers geldt meer dan voor anderen dat tijd geld is; hoe langer producten onderweg zijn, hoe hoger de voorraad- en vervoerskosten oplopen. De kosten kunnen nog sterker oplopen wanneer producten aan bederf onderhevig zijn.

In principe zou de tegenstelling tussen deze twee belangen opgeheven kunnen worden, door telkens wanneer zich knelpunten voordoen de wegcapaciteit uit te breiden. Voor de auto en de meeste andere vervoerwijzen geldt echter dat aanleg en gebruik van infrastructuur gepaard gaat met negatieve externe effecten: geluidshinder, ruimteversnippering, uitstoot van schadelijke stoffen. Een te hoge concentratie van deze effecten kan tot gevolg hebben dat de *leefbaarheid* te veel wordt aangetast. Daarom zijn andere, fundamentele oplossingen noodzakelijk. In het ruimtelijke-ordeningsbeleid moet ernaar gestreefd worden het wonen en werken in verstedelijkte gebieden te concentreren, zodat de dagelijks te overbruggen afstanden afnemen. In SVV II worden, in aansluiting op de *Vierde nota*, enkele voorstellen gedaan die op deze gedachte gebaseerd zijn. Zo wordt voorgesteld de nieuwbouw van woningen en bedrijven te concentreren nabij knooppunten van hoogwaardig openbaar vervoer. Dit moet gebeuren via betere samenwerking en meer overleg tussen lagere overheden, vervoerbedrijven en particuliere instellingen.

Het is de vraag of deze voorstellen ver genoeg gaan. Want tegelijkertijd wordt voorgesteld de bereikbaarheid voor het beroepsvervoer te verbeteren door tot het jaar 2010 voor f19 miljard te investeren in een hoofdwegenet dat 40 belangrijke centra van ons land moet gaan verbinden (dit bedrag is exclusief de kosten van vijf particulier te financieren tunnels). Een uitbreiding van de infrastructuur van een dergelijke omvang zal vrijwel zeker de

concentratie van wonen en werken in de verstedelijkte gebieden tegengaan. Het is zelfs denkbaar dat de overloop van wonen en werken naar aantrekkelijker woongebieden toeneemt, hetgeen de mobiliteit alleen maar zou bevorderen.

Hoe dit ook zij, de mobiliteitsontwikkeling op de lange termijn laat onverlet dat de thans bestaande mobiliteit in goede banen smoot worden geleid. Zowel in SVV II als in de *Vierde nota* wordt gesteld dat het beleid gericht moet zijn op het afremmen van de groei van het personenvervoer met de eigen auto. Op de weg moet voorrang worden verleend aan het goederenvervoer en het zakelijke vervoer. Aangenomen wordt dat het personenvervoer binnen de stadsgewesten (waar het woon-werkverkeer geconcentreerd is) relatief gemakkelijk naar een alternatief voor de auto kan uitwijken. In essentie is een groot deel van de 136 beleidsvoornemens die SVV II bevat er dan ook op gericht het autogebruik voor het eigen vervoer minder aantrekkelijk te maken. De voornemens op dit punt lopen uiteen van het verbeteren van het openbaar vervoer, via de invoering van het 'rekening rijden', tot de heropvoeding van automobilisten met behulp van educatieve tv-programma's.

Hoe zullen deze maatregelen uitwerken? Van het rekening rijden wordt veel verwacht. De bedoeling is dat de automobilist, afhankelijk van de drukte op de weg, een vergoeding betaalt voor zijn beslag op de schaarse ruimte. Nog afgezien van de praktische haalbaarheid van het metingssysteem, mag betwijfeld worden of congestieheffingen het verplaatsingsgedrag ingrijpend kunnen beïnvloeden. De micro-economie leert immers dat alleen de prijs van een goed zelden bepalend is voor de vraag ernaar. In dit geval zullen statusgevoelens en tijdspreferentie minstens zo belangrijk zijn, zodat de totale vraag naar wegruimte nauwelijks zal afnemen. Naast het rekening rijden zouden daarom ook, meer dan nu het geval is, de autokosten in Nederland variabel gemaakt moeten worden via een verhoging van de benzine-accijns, al dan niet in EG-verband. Waarschijnlijk zal dit de mobiliteit evenmin tot een aanvaardbare omvang terugdringen, maar de confrontatie met de totale marginale maatschappelijke kosten maakt de afweging van de automobilist wel zuiverder. Een praktisch argument voor variabilisatie is dat het autogebruik juist gestimuleerd wordt wanneer het aandeel van de vaste kosten in de totale kosten hoog is.

Het eindoordeel over SVV II is dat er geen bevredigende oplossing is gevonden voor het verminderen van de spanning tussen individuele vrijheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Het totale pakket saan maatregelen is ontoereikend om de mobiliteit te beheersen, laat staan terug te dringen. Dit komt doordat de individuele vrijheid van de automobilist nog te veel wordt ontzien. Zijn eventueel te betalen congestieheffingen zijn kleiner dan de totale marginale maatschappelijke kosten die hij veroorzaakt. Zolang dit het geval is zal het personenautoverkeer de maatschappelijk gewenste omvang overtreffen. Of gelooft men werkelijk dat de verstokte automobilist zich door tv-cursussen met dode egeltjes en kale bomen zal laten bekeren?

R. Zelle

1. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Tweede structuurschema verkeer en vervoer*, Den Haag, 1988.