

Stilstaan voorkomen



Het afgelopen jaar zijn de files in ons land weer langer geworden, is het aantal treinreizigers teruggelopen en het aantal verkeersdoden na vele jaren van daling weer gestegen. Minister Karla Peijs kan de mouwen opstropen voor een stevig offensief op het gebied van de mobiliteit. Binnenkort verschijnt de *Nota Mobiliteit* die het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) van Minister Netelenbos moet vervangen dat in april 2002 op de valreep door de Tweede Kamer werd verworpen. De contouren van het nieuwe beleid beginnen zo langzamerhand zichtbaar te worden. Ik ben niet onverdeeld enthousiast. Positief is dat de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM hebben geprobeerd de nota's *Mobiliteit* en *Ruimte* beter op elkaar af te stemmen. Er zullen deze keer meer planologische onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid, zoals de plankaarten voor infrastructuurprojecten, in de nota *Ruimte* zitten. Minder positief ben ik over drie onderwerpen: de economische invalshoek, de sturingsfilosofie en het prijsbeleid.

Het kabinet lijkt in het mobiliteitsbeleid sterk te kiezen voor de economische invalshoek waarbij het versterken van de economische kracht en internationale concurrentiepositie van Nederland voorop staat. Dit is gezien onze economische problematiek wel begrijpelijk, maar té eenzijdig want ook de ontsluiting van woningbouwlocaties, kwaliteit van de leefomgeving in stad en platteland, veiligheid en ecologische, sociaal-culturele en maatschappelijke aspecten zijn cruciaal.

Ook de sturingsfilosofie van het kabinet roept de nodige vragen op. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer was nog sprake van een sterk sturende overheid die de groei van de automobiliteit probeerde af te remmen. Het NVVP hanteerde daarentegen de slogan 'mobiliteit mag' maar dit gold niet in onbepaalde mate en er was wel degelijk sprake van sturing via modal split-beleid en prijsbeleid. Het huidige kabinet lijkt weinig ruimte meer te zien voor sturing door de overheid. Burgers en bedrijfsleven zijn zelf verantwoordelijk voor hun mobiliteitsgedrag. Verkeer en vervoer moet zich ontwikkelen in de richting van een meer zelforganiserend systeem. Ik vrees dat dit voorlopig een fata morgana zal zijn. In de periode tot 2020 wordt een forse groei van de mobiliteit op de weg, het spoor en het water voorzien. Dit vraagt om een stevige rol van de overheid zoals wij ook elders in Europa zien. Aangezien zeventig procent van alle verplaatsingen in Nederland korter zijn dan 7,5 kilometer (dat is meer dan de helft van de 5,7 miljard jaarlijkse autokilometers) kan bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets een belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en leefbaarheid. De overheid moet daarin een stevige rol spelen. Ook een betere samenwerking tussen de overheden is noodzakelijk. Zij zullen met elkaar en met het bedrijfsleven gebiedsgewijs en integraal naar netwerken van wegen moeten kijken. Het onderliggend wegennet is daarbij van groot belang. Daarom is een verdergaande decentralisatie en verschuiving van middelen van nationale infrastructuur naar lokale en regionale infrastructuur noodzakelijk.

Het is jammer dat het kabinet het politiek heikele onderwerp prijsbeleid uit de weg gaat. Een snelle invoering van een platte kilometerheffing met daaraan toegevoegd de bevoegdheid voor decentrale overheden voor een meer gedifferentieerde heffing zou een sprong voorwaarts kunnen opleveren, want ik heb het nodige vertrouwen in het lokale democratische besluitvormingsproces waarin draagvlak onder burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties centraal staat.

Als het kabinet het beleid op deze punten niet aanpast kan nu al voorspeld worden dat over een paar jaar alom gepleit zal worden voor een *Deltaplan Mobiliteit* dat Nederland weer in beweging moet brengen.

Ook hier geldt: voorkomen is beter dan genezen.