

Het Tweede Struatuurschema Verkeer en Vervoer

Tegenstrijdigheden in een integraal beleid

Evenals de Vierde nota over de ruimtelijke ordening mocht het Tweede Struatuurschema Verkeer en Vervoer zich in een grote belangstelling verheugen. De presentatie van dit produkt van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ook wel SVV 2 genoemd, ging gepaard met een uitgekende promotiecampagne. Hierin werd benadrukt dat het om een belangwekkende nota gaat die vooral realistisch van toon is. Achter dit realisme gaan echter een aantal maatregelen schuil die bij de voorlichting niet of onvoldoende werden belicht.

ERIK LOUW *

Centraal in het Struatuurschema staat de mobiliteit van personen en goederen binnen het kader van de individuele vrijheid, de leefbaarheid en de bereikbaarheid. De problemen die moeten worden opgelost zijn: Een samenleving die voortdurend mobieler wordt, een infrastructuur die het toenemend aantal verplaatsingen niet kan verwerken en de dreigende verzuring van het milieu. Daar dit samen gaat met een groeiende economie zijn er tegengestelde belangen in het geding.

Bereikbaarheid

Hoewel het Struatuurschema dit niet expliciet vermeld lijkt de prioriteit te liggen bij het bereikbaar houden van Nederland en met name de Randstad. Het milieu fungeert daarbij als een soort randvoorwaarde. De uitstoot van NOx moet volgens het 'streefbeeld' in 2010 met 75% zijn gedaald ten opzichte van 1986. Dit dient bereikt te worden door onder andere technische verbeteringen aan motoren met behulp van technieken die momenteel nog onbekend zijn. Indien dit streven werkelijkheid wordt is dit een opmerkelijke prestatie, zeker gezien de verwachte toename van de auto-mobiliteit. Om de bereikbaarheid te handhaven en in de Randstad zelfs te vergroten wordt enerzijds de wegeninfrastructuur uitgebreid en anderzijds het gebruik daarvan afgeremd door het invoeren van het *rekeningrijden*. Deze tegenstrijdigheid wordt gelegitimeerd door te wijzen op het selectieve karakter van het rekeningrijden; door het tarief naar plaats en tijd te variëren wil men voornamelijk het woon-werkverkeer beperken. Desalniettemin zal in 2010 de auto-mobiliteit in stedelijke gebieden in de spits nog bijna 30% hoger liggen dan nu het geval is. Dat zal dan nagenoeg zonder files gepaard gaan. Een sterk verbeterd openbaar ver-



voer moet dan ook het alternatief worden voor de auto. Opmerkelijk daarbij is dat de spoorwegen het slechts moeten stellen met het verbeteren van de huidige verbindingen terwijl er wel nieuwe wegtracés in de planning worden opgenomen.

Voorrang

Het zakelijk- en goederenverkeer per auto krijgen absolute voorrang op het overige verkeer, omdat de economische centra bereikbaar moeten blijven. Hoe de scheiding tussen de verkeerssoorten moet worden bewerkstelligd blijft echter vaag. Het rekeningrijden kan niet het selecterende middel zijn. Het verhoogt namelijk de kosten voor alle weggebruikers. Aanvullende maatregelen, zoals concentratie van wonen en werken en een restrictief parkeerbeleid, hebben in dit opzicht ook slechts een beperkt selectief karakter. Wat onderscheidt bijvoorbeeld een geparkeerde auto van een forens van die van een zakelijke rijder? Concentratie van wonen en werken is een thema dat in geschrift al in diverse nota's werd beleden. Het is echter nog niet echt uit de verf gekomen. In dit kader kan men zich tevens afvragen of het opheffen van het fileprobleem niet averechts werkt en juist het woon-werkverkeer per auto weer doet stijgen. In een tijd van economische groei en een toenemend aantal hoog opgeleiden, met navenant hoge inkomens, valt het nog maar te bezien of remmende maatregelen, in de vorm van rekeningrijden, voldoende zijn om het openbaar vervoer die rol te geven die haar is toebedacht.

Een groot verschil met het Eerste Struatuurschema Verkeer en Vervoer is dat nu ook de vaarwegen in het schema zijn opgenomen. Het Struatuurschema Vaarwegen komt na het definitief vaststellen van SVV 2 dan ook te vervallen. Daarnaast wordt er naa gestreefd om een partieel gewijzigd Struatuurschema Zeehavens in de regerings beslissing op te nemen. Dit doet vermoeden dat er is gepoogd het verkeers- en voersvraagstuk integraal te benaderen, he blijft echter bij een poging. Bij het personenverkeer moeten *transferia*, een soort high tech P + R gebouwen¹, faciliteiten gaan bieden die de overstap van privaat naar openbaar vervoer moeten bewerkstelligen. De locatie van de transferia moet zodanig zijn dat automobilisten op het openbaar vervoer overstappen voordat het stedelijk gebied wordt bereikt.

Just-in-time

Bij het goederenverkeer moeten gestandaardiseerde laadeenheden en terminale uitwisselingsmogelijkheden tussen verschillende vervoerswijzen vergemak-

lijken. De vrijheid van het kiezen van een transportmiddel blijft gehandhaafd. Alles wordt verwacht van het verbeteren van spoorweginfrastructuur en scheepvaart-routes. Het vertrouwen daarin gaat zelfs zo ver dat men vermoedt dat bij het rail- en watervervoer het principe van just-in-time transport kan worden gerealiseerd. Waarop dit vertrouwen is gebaseerd is echter onduidelijk.

De integratie is daarnaast ook niet volledig, omdat het luchtverkeer ontbreekt. Dit is uitermate vreemd voor een nota die juist bedoeld is om de positie van Nederland als Europese distributeur te versterken. Wat is bijvoorbeeld de rol van hoge-snelheid treinen ten aanzien van het Europese luchtverkeer en wat is de positie van Schiphol in deze? Daarbij komt nog dat ook deze nota geen duidelijkheid verschaft over het tracé van deze internationale railverbindingen.

Reacties

Uit de vele reacties op het Struktuurschema blijkt dat er een duidelijke scheiding valt te maken tussen positieve en negatieve reacties. Van de kant van de 'groenen' zijn voornamelijk afwijzende reacties te horen; het milieu moet het onderspit delven. Daarbij staat niet zozeer het streefbeeld ter discussie, alswel de tijdsplanning. Als de uitstoot van schadelijke stoffen door het wegverkeer al afneemt gebeurt dit te laat. Om de nu al aantoonbare schade te beperken of terug te dringen is beleid nodig dat onmiddellijk effect resorteert.



Positieve reacties komen van de openbaar vervoerbedrijven en de ondernemersorganisaties. Zo ziet de NS in de plannen vele elementen van haar eigen Rail 21² terug. De particuliere transportwereld is vooral positief over de uitbreiding van het wegennet en het ontbreken van dwingende maatregelen ten aanzien van het gebruik van bijvoorbeeld spoorwegen of binnenscheepvaart. De positieve reacties zijn vooral ingegeven door het feit dat er extra middelen kunnen worden ingezet die de huidige congestieverschijnselen tot het verleden moeten laten behoren.

Mobiliteitgeleding

Het totaalbeeld dat het Struktuurschema biedt is realistisch te noemen, omdat het in-

speelt op problemen die economisch zijn te vertalen in een term als bereikbaarheid. De oplossing die geboden wordt is 'geleding van de mobiliteit'. De mobiliteit zelf is niet het probleem, maar de gevolgen daarvan. De individuele vrijheid wordt ongemoeid gelaten; niet het autobezit, maar het autobezit tracht men te beperken. Of dit ook werkelijk kan worden gerealiseerd is echter de vraag gezien de uitbreiding en aanpassing van het wegennet. Als de automobiliteit meer stijgt dan is voorzien komt ook het terugdringen van de NOx-uitstoot op losse schroeven te staan. Het realisme dat hieruit spreekt kan slechts worden weerlegd door Minister Smit-Kroes te herhalen met te zeggen dat de nota 'een kind van zijn tijd is'.

Het Struktuurschema reageert slechts op de huidige problemen, kondigt maatregelen aan die voor een deel al zijn verwoord in oudere nota's en is gestoeld op een onvoldoende verwoorde belangenafweging. Zeker van een nota die een weg moet afbakenen die tot in 2010 reikt mag meer worden verwacht.

* Redactie Agora

1. Dit zijn parkeerterreinen, direct bij NS-stations gelegen. Hiervan is het de bedoeling is dat forensen hier hun auto achterlaten en dan in de trein stappen.
2. Het in 1988 verschenen rapport van de Nederlandse Spoorwegen waarin het haar ideeën over het railvervoer in de 21e eeuw uiteen zet.

Advertenties

Iemand die 's avonds nog eens lekker komt kletsen.

Iemand die jou van een schoolfeest haalt, maar dan wel om de hoek wacht.

Iemand die jouw liefdesverdriet heel serieus neemt.

Iemand die snapt dat je schreeuwt als je eigenlijk moet huilen.

Iemand die weet hoe het voelt als bij je vriendin alles wél 'gewoon' is.

Iemand die begrijpt dat je iets kapot wilt smijten als je vader gebeld heeft.

Iemand die voor jou wil zorgen.

Iemand die sterk genoeg is om je ook weer los te laten.

Iemand die pleegouder wil zijn.

Pleegouder zijn is niet altijd makkelijk. Het boekje met de verschillende vormen van Pleegzorg helpt u te beoordelen of het iets voor u is. U kunt het gratis boekje aanvragen met deze coupon.

Naam _____ M/V

Straat _____ Postcode _____

Plaats _____ (Prov.) _____ Tel _____

Opsturen naar Aktie Pleegzorg. Antwoordnummer 9880. 3500 ZJ Utrecht (een postzegel is niet nodig).

SIRE

Advertentie aangeboden door dit blad in samenwerking met de Stichting Ideële Reclame

DELTA-PHOT FOTOKAARTEN

In kleur
Op schaal
Aktueel
Betaalbaar

'Een onmisbare informatiebron voor iedereen die zich bezig houdt met het beheer van stad en landschap'

DELTA-PHOT LUCHTFOTOGRAFIE
POSTBUS 8026, 4330 EA MIDDELBURG, TEL. 01180-37100