

LEEFMILIEU **AANGETAST** **DOOR TOENAME** **AUTOVERKEER**

MARIE-JOSÉ BRANDSMA

Meer en beter openbaar vervoer biedt een oplossing voor het probleem van het toenemende autoverkeer. Volgens het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) dient de groei van het autoverkeer tot het jaar 2010 ten opzichte van het peiljaar 1986 beperkt te worden tot 35%, in plaats van de verwachte 70% groei. Deze beperking is noodzakelijk vanwege de verkeerscongestie, de milieuproblemen en de hieruit voortvloeiende economische en maatschappelijke schade.

De artikelen over het openbaar vervoer in het septemбернаummer van AGORA schetsten een redelijk optimistisch beeld met betrekking tot de aanpak van het autoprobleem in ons land. Een kritische beschouwing over de bovengenoemde doelstelling in het SVV-II ontbrak echter. Hoe explosief het autoverkeer toeneemt en welke enorme problemen dit met zich meebrengt wordt met de dag duidelijker. We worden geconfronteerd met een ingrijpende aantasting van ons leefmilieu.

MILIEUPROBLEMEN

Nederland is een van de meest autodichte landen in de wereld. Het autoverkeer is, na de landbouw, de grootste verzuurder van ons land. De auto draagt bij aan het broeikas-effect en is de belangrijkste veroorzaker van smog. De uitlaatgassen bevatten bovendien giftige stoffen als koolmonoxide en benzeen.

In het RIVM-rapport Zorgen voor Morgen (1988) staat dat de grenzen van wat de natuur aan luchtverontreiniging kan verdragen ruimschoots overschreden zijn. Van de Nederlandse bossen is op dit moment al 50% ernstig aangetast, volgens de prognoses zal dit over twintig jaar 80% zijn. In het stadsmilieu wordt 80 tot 90% van de luchtverontreiniging veroorzaakt door het verkeer.

In het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) wordt als algemene milieudoelstelling

een vermindering van de vervuiling met 80 tot 90% gehanteerd. Als men deze doelstelling omrekenet in toelaatbare hoeveelheden schadelijke stof en dat getal vergelekt met wat het autoverkeer nu zou produceren, wanneer alle auto's zouden zijn uitgerust met de schoonste technieken, komt men tot een nuchtere conclusie. Pas als we de helft minder kilometers gaan rijden komen we in de buurt van wat nodig is.

De SVV-II doelstelling blijkt dus bij lange na niet voldoende om de milieuproblemen op te lossen. Wanneer we ons tegelijkertijd realiseren dat zelfs deze doelstelling in de verste verte niet zal worden gehaald (de Rijksplanologische Dienst voorspelt in de Ruimtelijke Verkenningen '91 een groei van het autoverkeer van 70%), dan krijgen we een idee van de kloof die gaapt tussen het noodzakelijke en het huidige beleid. Recentelijk bleek uit de Nationale Milieuverkenningen '91 van het RIVM dat, om de doelstelling van beperking van de groei van het autoverkeer te realiseren, een stijging van de benzineprijs met een tot anderhalve gul-

den per liter nodig is. De enige manier om te voorkomen dat de onleefbaarheid en onbereikbaarheid in ons land over twintig jaar nog verder zijn toegenomen, is een radicale bijstelling van het beleid: een 'trendbreuk'.

MAATREGELEN

Alle beschikbare maatregelen moeten worden ingezet om de groei van het autoverkeer tegen te gaan. Een forse uitbreiding en verbetering van het openbaar vervoer is noodzakelijk, maar op zichzelf niet voldoende. Er moet óók een stop komen op de aanleg van nieuwe wegen en tunnels. Verder zijn een goed prijsbeleid (bijvoorbeeld flinke verhoging van de benzine-accijns), een goed ruimtelijk-orderingsbeleid (compacte stad, snelle effectivering locatiebeleid bedrijven) en een goed fietsbeleid vereist.

Ook moeten personen en bedrijven zelf aan de slag gaan met de terugdringing van hun autogebruik; dit gebeurt bijvoorbeeld bij de actie 'Halveer het autoverkeer' van de Vereniging Milieudefensie. Door deze actie zijn al vele honderden automobilisten op hun autogebruik gaan besparen.

Indien al deze maatregelen nóg niet voldoende blijken te zijn, moet wellicht een quoteringmaatregel worden overwogen: 5000 autokilometers per jaar voor iedere automobilist. Met deze maatregel zullen de doelstelling uit het SVV-II en de milieudoelstelling uit het NMP zeker worden gehaald.

Marie-José Brandsma is projectleidster 'Halveer het autoverkeer' bij de Vereniging Milieudefensie.



In het stadsmilieu wordt 80 tot 90% van de luchtverontreiniging veroorzaakt door het verkeer. Foto: Martijn Gallenkamp.