

BOVAG en RAI pleiten voor invoering combikaart

AUTO VERSTANDIGER GEBRUIKEN OP PLAATSEN EN TIJDEN WAAR DE ECHE PROBLEMEN ZIJN

J.H. SMEES

Hoewel de discussie over de mobiliteit in Nederland zich soms lijkt toe te spitsen op de vraag hoe we kunnen zorgen dat de buurman zijn auto laat staan, draait mobiliteit om meer dan de auto. Met auto's, treinen, bussen, trams en fietsen legden we in Nederland in 1989 met zijn allen 166 miljard kilometer af. In 1980 was dat nog 'slechts' 143 miljard (cijfers CBS). Kennelijk stellen we de bewegingsvrijheid in ons land zeer op prijs.

Zonder vervoer van goederen en personen kan onze economie natuurlijk niet functioneren, maar dat de mobiliteitsgroei ook voor problemen zorgt is zonneklaar. Ook mensen die nooit in een auto rijden kennen precies de namen van de verkeersknooppunten die elke dag in de verkeersinformatie op de radio terugkeren.

In het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) staat dat in 2010 de groei van het autoverkeer tot 35% beperkt moet zijn. Als autolobby, zo worden BOVAG en RAI nu eenmaal vaak genoemd, kunnen we ons in deze doelstelling goed vinden. Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en milieu geven inderdaad reden tot zorg. Overigens is de groei van het autogebruik in 1990 achtergebleven bij de sombere prognoses uit het SVV. Of dit een trendbreuk is, moet nog blijken. Wel is er vorig jaar wat bewuster met de mobiliteit omgesprongen. En dat terwijl er nog geen tolhok is geplaatst!

SCHONER

De lager dan verwachte groei van het autoverkeer zal met zich meebrengen, dat de milieudoelstellingen uit het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) gemakkelijker kunnen worden gehaald. Het CBS presenteerde onlangs interessante cijfers over de

luchtverontreiniging door auto's in 1989: 13% minder koolmonoxyde-uitstoot ten opzichte van 1988, 6% minder vluchtige koolwaterstoffen, 4% minder stikstofoxyden en 20% minder lood. Deze resultaten werden bereikt dankzij meer loodvrij tanken en toenemende uitrusting van auto's met een driewegkatalysator.

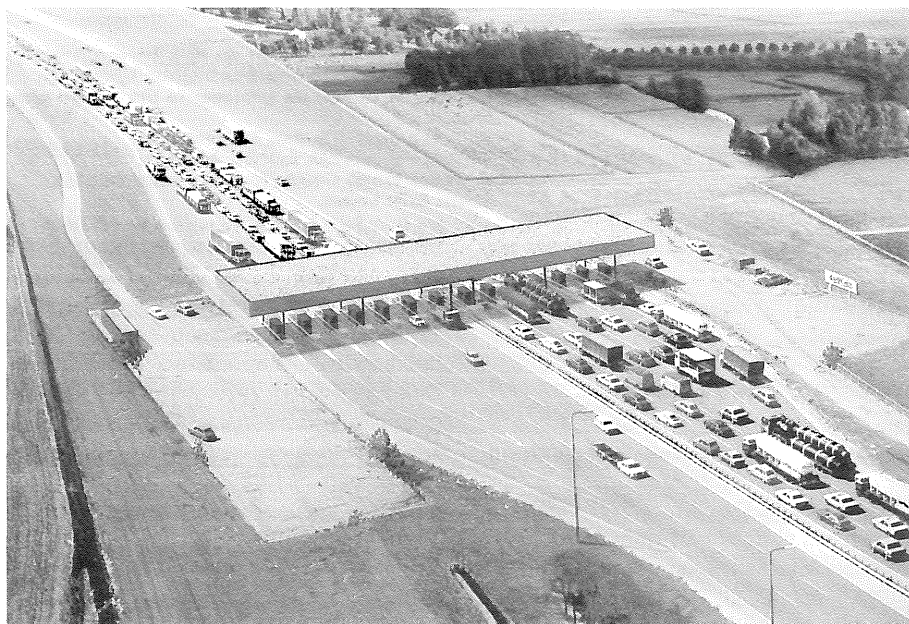
De helft van de automobilisten tankt inmiddels loodvrije benzine. Circa 95% van de auto's die in 1990 zijn verkocht was uitgerust met een katalysator. Het aandeel van auto's met een katalysator in het totale wagenpark steeg daardoor naar 15%. Vanaf 1993 moet overigens elke nieuwe auto over een driewegkatalysator beschikken.

De auto-industrie levert grote inspanningen om auto's schoner, stiller, zuiniger en veiliger te maken. Uit een analyse van jaarverslagen blijkt dat autofabrikanten over de gehele wereld circa vijftig miljard gulden

uitgeven aan onderzoek en ontwikkeling. Het grootste deel hiervan is gericht op het produceren van auto's die nog beter aan de eisen van de maatschappij voldoen.

FILES

De bereikbaarheid van onze economische centra vormt wellicht een probleem dat moeilijker op te lossen is. De groeiende files veroorzaken een economische en sociale schade van een miljard gulden per jaar. Onze mainports Schiphol en Rotterdam dreigen onbereikbaar te worden. Het propageren van alternatieven voor de auto is niet voldoende. Jarenlang is er te weinig geïnvesteerd in ons wegennet. Hoewel de wegtransportsector jaarlijks ruim 34 miljard gulden bijdraagt aan ons nationaal inkomen en werk geeft aan zo'n 340.000 mensen,



Artistische impressie van een tolplein in het Nederlandse landschap. Zo zouden er zo'n twintig moeten komen... Bron: RAI.

heeft de regering gemeend in het SVV een aantal hoognodige wegprojecten op de lange baan te moeten schuiven. Een onverstandige manier van bezuinigen die ons op den duur geld kost!

Tot zover de problemen. Moeten we dus de auto maar afschaffen en met zijn allen in het openbaar vervoer stappen? Nee, het openbaar vervoer zou die ruim vijf miljoen reizigers niet aankunnen. Het is ook niet nodig. Gaat het niet veeleer om een verstandiger omgang met de auto op plaatsen en tijden waar de echte problemen zijn, dan om de groei van het autogebruik?

ONRENDABEL

Het is duidelijk dat verbetering en uitbreiding van het openbaar vervoer een belangrijke voorwaarde is voor het bereiken van een verschuiving in de vervoerswijzekeuze. Het SVV formuleert daarvoor ambitieuze doelstellingen: in 2010 in de Randstad vijftig tot honderd procent meer reizigers vervoeren dan in 1988. De trein lijkt daarmee al aardig op weg te zijn. Zolang de overheid echter nog veel geld bij de trein- en buskaartjes moet doen (vijftig procent bij ieder treinkaartje en tachtig procent bij stadsbus en tram) betekenen meer reizigers vooral ook meer kosten voor de gemeenschap. Wil het openbaar vervoer straks niet aan zijn eigen succes ten onder gaan, dan moeten de exploitatiekosten naar beneden. Efficiënter werken dus en meer samenwerking tussen de diverse soorten vervoer in een bepaald gebied. De oprichting van vervoerregio's kan daaraan een bijdrage leveren. Als de kwaliteit van de dienstverlening verbetert, is het ook niet onredelijk de gebruiker wat meer te laten bijdragen in de kosten.

STEDEN

Ons inziens moet men ook durven stoppen met onrendabele trein- en buslijnen. In dunbevolkte gebieden ligt een grotere rol van de auto voor de hand, ook als carpoolauto en taxi.

Binnen de steden moet daarentegen een perfect openbaar-voersysteem bestaan met naadloze overstapgelegenheden aan de rand van de stad. De auto is nu eenmaal niet het meest aangewezen middel om in de binnenstad te komen. Transferia bij stations en aan de rand van stadsgewesten maken het aantrekkelijk de auto te laten staan. Parkeerbeleid, het ontmoedigen van lang parkeren in de steden, zou dit eventueel kunnen ondersteunen. In Rotterdam is

onlangs een proef gestart met de Park en Ride-leasepas. Gebruikers van een lease-auto hebben met een pincodepas toegang tot het openbaar vervoer. De kosten worden via de leasemaatschappij doorberekend aan het bedrijf. Aan de rand van de stad zijn nabij metrostations parkeergelegenheden ingericht. Een prima initiatief naar ons idee! Carpooling krijgt nog altijd niet de aandacht die het verdient. Op dit moment bedraagt de gemiddelde bezettingsgraad van de auto in het woon-werkverkeer slechts 1,2 personen. Dat kan hoger. Veel hangt daarbij af van de manier waarop de carpoolers aan elkaar worden gekoppeld.



"De gemiddelde bezettingsgraad van de auto in het woon-werkverkeer bedraagt op dit moment slechts 1,2 personen ... Efficiënter gebruik van ons wegennet via carpooling kan een belangrijke bijdrage leveren aan vermindering van het aantal files." Bron: RAI.

Op de lange termijn moeten wonen en werken dichter bij elkaar gebracht worden. Verhuisprijzen stimuleren huurders dicht bij hun werk te gaan wonen. Onlangs gaf de provincie Zuid-Holland hierin het goede voorbeeld door haar ambtenaren te belonen met een stimuleringspremie als ze in de directe omgeving van hun werk gaan wonen. Bewoners van koopwoningen zouden vrijgesteld moeten worden van het betalen van overdrachtsbelasting. Voor de kortere afstanden is natuurlijk de fiets bij uitstek een geschikt vervoermiddel. Na de auto is de fiets in Nederland het tweede vervoermiddel. Het vorige kabinet vond het helaas niet nodig ook geld voor fietsbeleid uit te trekken. In het recentelijk gepubliceerde Masterplan Fiets is daar verandering in gekomen. Dat is terecht, want wie het fietsen wil stimuleren moet wel zorgen dat er veilige fietspaden zijn, om maar niet te spreken

van stallingsfaciliteiten.

Uit het bovenstaande blijkt dat 'stimuleren' het sleutelwoord vormt in de visie van BOVAG en RAI. Op basis van dit beginsel bedachten we samen met ANWB, Streekvervoer Nederland en NS een plan, waarbij autobezitters financieel worden beloond voor het aanschaffen van reisbiljetten voor het openbaar vervoer. Door autobezitters die een openbaar-voersabonnement aanschaffen een korting te verstrekken op de motorrijtuigenbelasting, wordt een selectief gebruik van auto en openbaar vervoer gestimuleerd.

Uit onderzoek is gebleken dat invoering van deze 'combikaart' ervoor kan zorgen dat in de verstedelijkte gebieden tien procent minder automobilisten in de spits rijden. Uit eerder onderzoek is bekend dat een daling van het aantal automobilisten tijdens de spits met vijf procent al een grote vermindering van het aantal files en knelpunten tot gevolg heeft. De combikaart kan dus een belangrijke bijdrage leveren aan de oplossing van het mobiliteitsprobleem. Over invoering van de combikaart en de precieze vorm daarvan wordt momenteel met het ministerie van Verkeer en Waterstaat overlegd.

SCHATKIST

Al met al kunnen BOVAG en RAI zich in een aantal beleidsvoornemens van de overheid op het gebied van verkeer en vervoer dus prima vinden. Dat geldt echter niet voor maatregelen die onder de vlag van mobiliteitsregulering worden gepresenteerd maar eigenlijk vooral bedoeld zijn om de overheidstekorten weg te werken.

De recente verhoging van de benzine-accijns was zo'n maatregel. Weliswaar komt een deel van de opbrengst ten goede aan de financiering van het verkeer- en vervoerbeleid maar het overgrote deel verdwijnt in de schatkist. Er zal echter nauwelijks minder door gereden worden, hooguit door mensen met lage inkomens. Dat kan toch niet de inzet geweest zijn.

Minister Maij-Weggen houdt nog altijd vast aan de aanleg van tolpleinen in de Randstad. Een onzalig idee naar onze mening en: onnodig vooral! Want met de instrumenten die we nu hebben, moeten we de doelstellingen uit het Structuurschema Verkeer en Vervoer ook kunnen halen.

J.H. Smees is voorzitter van de Stichting BOVAG-RAI Autobranchebeleid.