

Verkeer en vervoer: op zoek naar een pragmatisch en sprankelend beleid

Door Peter Schouten

Elke D66-bestuurder die iets met verkeer en vervoer van doen heeft, krijgt vroeg of laat te maken met het verschijnsel vervoerregio. Hieronder volgt een schets van de stand van zaken rond verkeers- en vervoersbeleid, de rol van vervoerregio's daarin en enkele gedachten over hoe hier als D66-bestuurder mee om te gaan.

'OVXZ', 'trendbreuk', 'rekening rijden', 'spitsvignetten', maar ook 'tussenbalans', 'snoeien om te groeien', en natuurlijk de onvermijdelijke extra tariefsverhogingen in het openbaar vervoer - het zijn enkele kreten die je regelmatig tegenkomt in de sector verkeer en vervoer. Het moet elke toeschouwer opvallen dat er een diepe kloof gaapt tussen de fraaie beleidsvoornemens, al dan niet voortvloeiend uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2), en de dagelijkse praktijk. In die geval blijkt deze kloof voort te komen uit het feit dat een welwillende minister van Verkeer & Waterstaat nou eenmaal een 'quantité négligable' is in de krachtmeting met Financiën. En al die volksvertegenwoordigers, vooral op lokaal en regionaal niveau maar opkijken tegen het machtige ministerie van May ...

Op zich zit het SVV-2 knap in elkaar. Eerst wordt het schrikbeeld geschetst dat bij ongewijzigd beleid het aantal gereden autokilometers in 2015 72% hoger zal zijn dan in 1989 en vervolgens wordt ons het droombeeld voorgetoverd dat die toename bij SVV-beleid 'slechts' 35% is.

Push, pull en vervoerregio's

De pijler onder het SVV-beleid is de gedachte dat het autoverkeer alleen kan worden teruggedrongen door enerzijds het autorijden onaantrekkelijker te maken ('push'), bijvoorbeeld door parkeer- en lokatiebeleid, en anderzijds het openbaar vervoer (o.v.) te stimuleren ('pull'). Zo'n beleid, aldus het SVV, valt alleen te realiseren als je opereert op de schaal waarop de meeste verplaatsingen zich afspelen: de regionale. En het is hier waar het begrip vervoerregio opduikt.

Gedacht wordt aan een niet té klein gebied (bijvoorbeeld de stadsgewesten uit "Besturen op Niveau", of de regio's volgens de WRG) waarin gemeenten kunnen samenwerken om het SVV-beleid te effectueren. Voor de provincies is hierbij nauwelijks plaats en rol weggelegd, terwijl het Rijk slechts toetst aan de SVV-doelstellingen. De vervoerregio maakt een Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP), waaruit dan de concrete projecten, met zowel 'push' als 'pull' factoren volgen. Uiteindelijk is

Peter Schouten is wethouder R.O. en Vervoer te Haarlem, lid van het algemeen bestuur van de SWB en van de SWB-werkgroepen R.O. en Vervoer.

Wat moet de D66 aanpak zijn als het gaat om de problemen bij de uitvoering van het vervoersbeleid? Een pleidooi voor het gebruik van het gezond verstand.

het de bedoeling, maar zover is het nog nergens, dat de geldstromen zich rechtstreeks tussen Rijk en vervoerregio's bevinden, zowel voor investeringen in de infrastructuur (auto en openbaar vervoer) als voor de exploitatiekosten ten behoeve van het openbaar vervoer.

Wie dit, op zich zinnige, concept nader bekijkt, valt een aantal zaken op.

In vrijwel geen enkel geval vraagt men zich af of in elke concrete situatie zo'n

vervoerregio ook echt nodig is. Al meteen worden doel en middel verwisseld en gaat het uitsluitend over de vorm die de regio moet hebben, waarbij discussies over grensgevallen onevenredig belangrijk worden.

Men duikt, met inschakeling van dure externe adviseurs, in de planvorming, zonder zich af te vragen of de meest relevante projecten wellicht ook zonder al dit onderzoeksgeschut te realiseren zijn.

Van Roodeschool tot Cadzand zijn zowel de onderzoeken als de plannen dezelfde. Vrijwel nergens slaat men eens een sprankelende, onorthodoxe richting in.

En tenslotte, het openbaar vervoer wordt gekoesterd, maar zodra een infrastructureel project ten behoeve hiervan ook maar één boom kost, steekt weer de neiging tot het sparen van kolen en geiten de kop op. Kennelijk mag er voor het openbaar vervoer alleen worden gehakt indien er geen spaanders vallen...

Pragmatisch...

Hoe zou een D66-bestuurder zich nu moeten opstellen? Allereerst pragmatisch - vervoerregio's en RVVP's zijn middelen, géén doelen. Niet alles hoeft onderzocht te worden en zeker niet als hiervoor dure externe bureaus ingehuurd moeten worden. Het heeft geen zin om voor f 100.000,- een rapport te laten opstellen, waaruit blijkt dat vanuit plaats A 54,1% van de forensen richting B gaat, waarvan dan 27,3% met het openbaar vervoer reist (waarna een nadere uitsplitsing volgt in weer 't volgende - weer f 100.000,- kostende - deelrapport ...). Iedereen wéét dat de forensenstroom van A naar B relatief groot en het aandeel van het openbaar vervoer daarin relatief klein is.

Waarschijnlijk weet u al, uw eigen regio kennende, of er mogelijkheden zijn dit laatste aandeel te vergroten en wat er dan aan, bijvoorbeeld, de infrastructuur moet gebeuren. Het is dan zaak een bescheiden aantal kansrijke projecten te omschrijven, en vooral de lokale en regionale politiek, alsmede de openbaar vervoerbedrijven, te committeren. Indien u zover bent, maak u, consequent, sterk ervoor bij V&W, al dan niet in vervoerregioverband. Vooral de omvang van de beschikbare geldstromen moet in de gaten worden gehouden.

Zeker weten doe ik het niet, en officieel zal het worden ontkend,



Nabij Schijndel. Een eeuw geleden was dit de spoorlijn tussen Londen en Berlijn.

maar ik vermoed dat heel wat werkuren ten departemente verlopen gaan met smakelijk gelach over de zoveelste middelgrote gemeente of regio die met plannen aankomt voor - liefst ondergrondse - sneltrams.

Kortom, het dient te gaan om een bescheiden aantal projecten, die een goede mix vormen van mogelijkheden de auto terug te dringen, waardevast te investeren (dat wil zeggen relatief bescheiden investeringen die grotere plannen voor de toekomst niet blokkeren), en het gaat tenslotte om de planologische haalbaarheid. Bij dat laatste heerst van meet af aan een interessant dilemma: de grootste kansen voor het openbaar vervoer liggen in dichtbevolkte gebieden, maar de planologische haalbaarheid (NIMBY-effect!) is daar 't kleinst.

... en toch sprankelend!

Van een dergelijke aanpak gaat een dynamisch bestuurder wellicht niet op het puntje van z'n stoel zitten. Een busbaantje hier, wat doorstromingsmaatregelen daar - het scoórt niet echt. Althans, in de ogen van bestuurders, die graag af en toe een monumentje voor zichzelf oprichten. Voor de troost, een goede dosering helpt al: zorg ervoor dat projecten zó getimed zijn dat er voortdurend voor de -potentiële- reiziger iets zichtbaar is. Om Schaefer te parafaseren: "Met een nota over openbaar vervoer schiet je niet op".

En toch kan het allemaal wat sprankelender. Zoals gezegd, het is opvallend dat alle plannen voor vervoerregio's -voor zover mij bekend- wel heel erg veel op elkaar lijken. Waarom zouden we niet eens wat ongebruikelijker wegen inslaan? Dat valt tenminste op. En levert bij strijd om schaars geld een voorsprong. Een aardig, bijkomend effect is dat dan ook de politicus, die ermee komt, opvalt.

Waarom zou je altijd alleen maar de nadruk leggen op fysieke-ruimtelijke maatregelen? Mobiliteitsproblemen kunnen ook organisatorisch of psychologisch van aard zijn. Waarom bijvoor-

beeld niet gedacht aan een drastisch liberaliseren van de woningmarkt, ook tussen stadsgewesten onderling, aan overleg met het regionale bedrijfsleven over variabele werktijden, aan een systeem van bezorging en distributie vanuit de detailhandel, aan betere verdeling van de bestaande verkeersruimte, aan maatregelen die de sociale veiligheid in het bestaande openbaar vervoer vergroten, of aan stimulering van een beter net van autoverhuurbedrijven?

Waarom altijd de benadering, die of auto, of het openbaar vervoer verkiest, terwijl iedereen kan inzien dat de keus voor de auto vaak gemaakt wordt bij gebrek aan alternatief (en dat het openbaar vervoer lang niet altijd een alternatief is)?

Een poging om te zijner tijd die organisatorische en psychologische kant van het mobiliteitsvraagstuk eens uit te werken, vinden we in de gedachten van 'Hermes', een groep van zeven vakmensen die hun ideeën hebben neergelegd in een aantal publicaties, onder meer in 'ROM' van jan./feb. 1992, 'Openbaar Vervoer' van maart 1992 en 'NG-magazine' van 31/5 1991 (nr. 22).

Hoe dan ook: kiezen

Politiek is keuzes maken. Dat zou je niet altijd zeggen als je de voorzichtigheid ziet waarmee de parkeermogelijkheden in stadscentra worden gereduceerd, of de verkeersregels daadwerkelijk worden gehandhaafd. Ook het bevorderen van openbaar vervoer zal, zeker als daar infrastructuur voor nodig is, meestal enige milieu-aantasting met zich meebrengen. Maar dat mag ons er niet van weerhouden stappen te ondernemen. Om een macro-aantasting van het milieu te stoppen, zijn lokale en regionale micro-aantastingen zéér wel te verdedigen.

Ik eindig met een aardig dilemma: D66-ers staan altijd voor inspraak en decentralisatie. Maar ze maken zich ook sterk voor het milieu. Het zijn twee nobele strevens, die nogal eens met elkaar op gespannen voet komen te staan. Hier creatief mee om te gaan lijkt me een mooie opdracht aan D66-bestuurders. ♦