

2 oktober 2012 dinsdag

Hoe blijven we rijden?; In de formatie worden keuzes gemaakt. Deze krant zet ze op een rij. Vandaag: vervoer

SAMENVATTING

Het wegennet heeft de grenzen van zijn capaciteit bereikt. Er hoeft maar iets te gebeuren, en het land staat stil. Wat is de oplossing? VVD en PvdA denken hier heel verschillend over.

VOLLEDIGE TEKST:

Wat het probleem is

Nederland staat te vaak stil op de snelweg. Dat is niet alleen irritant voor de automobilist die naar een verjaardag wil, het levert ook grote economische schade op. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) stelde in zijn Mobiliteitsbalans 2011 dat de kosten van files en vertragingen op het hoofdwegennet in 2010 tussen de 2,8 en 3,7 miljard euro bedroegen. Het reistijdverlies door files en verkeersdrukke in de periode 2000-2010 op het wegennet nam met 49 procent toe. Zonder de aanleg van spitsstroken, wegverbredingen en andere maatregelen zou het tijdverlies in 2010 wellicht 15 procent hoger zijn geweest, aldus het KiM.

Hoe het ontstaan is

Niet verrassend: de bevolking groeit, het autobezit groeit, de economie groeit. Maar dat is niet het hele verhaal. De relatie tussen de hoeveelheid verkeer op het hoofdwegennet en de files is de laatste jaren niet logisch, constateert het KiM. Er is dan ook geen eenvoudige vuistregel meer om de files te voorspellen. Dat komt doordat op sommige wegen de maximumcapaciteit is bereikt. Kleine oorzaken kunnen dan grote gevolgen hebben. Vooral in de Randstad worden de snelwegen zo intensief gebruikt, dat een kleine toename van het verkeer al genoeg is om het fileleed veel groter te maken. Rondom Amsterdam is het reistijdverlies het grootst.

Wat de VVD wil

De VVD denkt vanuit de automobilist. De partij trekt deze kabinetsperiode 1,4 miljard extra uit voor de aanleg van nieuwe wegen. Die kunnen ook door particuliere partijen worden gefinancierd. De VVD is geen voorstander van tolheffing, maar liever dat dan helemaal geen nieuwe weg. Volgens de VVD „hebben we gezien dat meer en betere wegen leiden tot minder files. Daar profiteert iedereen van", aldus het verkiezingsprogramma. Files kosten geld en zijn slecht voor de economie en het milieu. Als de belangrijkste knelpunten worden aangepakt, is volgens de partij „de milieuschade verwaarloosbaar". De VVD wil onder meer de ring om Utrecht afmaken, de A15 bij Nijmegen doortrekken en de Blankenburgtunnel bij Rotterdam aanleggen. Ook zijn er kleine maatregelen nodig, zoals park&ride-voorzieningen, transferia, goede fietspaden, carpooling, en meer thuiswerken. De partij wil geen kilometerheffing. Op meer snelwegen gaat de maximumsnelheid naar 130 kilometer per uur.

Wat de PvdA wil

De PvdA denkt vanuit het milieu. De partij heeft dan ook geen hoofdstuk mobiliteit in het verkiezingsprogramma opgenomen, maar schaarst het onderwerp onder het kopje duurzaamheid. De PvdA wil deze kabinetsperiode fiks bezuinigen op de aanleg van wegen, 4,6 miljard. De maximumsnelheid gaat terug naar 120 kilometer per uur, de tachtigkilometerzones rondom de grote steden komen terug. Ook wordt een kilometerheffing voor auto's en vrachtwagens ingevoerd. Het tarief is afhankelijk van tijd, plaats en hoe schoon de auto is. Daar bovenop komt nog een 'congestieheffing' van 11 cent per km voor al het verkeer. De aanschafbelasting bpm gaat omhoog. De wegenbelasting wordt deels afgeschaft, net als het eurovignet voor vrachtwagens. De kosten van autorijden moeten veel eerlijker worden betaald, schrijft de partij. „Nu betaalt oma die nog geen 1.000 kilometer rijdt evenveel belasting als de leaserijder die 50.000 km maakt.”

Hoe moet het nieuwe kabinet de files oplossen?

BOVAG-woordvoerder:

„Dit kabinet moet niet bezuinigen op de aanleg van wegen. Na de crisis zal de druk op de wegen weer toenemen, dus je moet blijven investeren, al hoef je natuurlijk niet heel Nederland te asfalteren. Daarnaast moet je serieus kijken naar het invoeren van een kilometerprijs, het betalen per kilometer. Dat leidt tot bewuster gebruik van de auto. Andere autobelastingen kunnen dan worden afgeschaft.”

Voorzitter Alexander Sakkers van Transport en Logistiek Nederland:

„Nederland is de afgelopen jaren wat blijven steken. Het kabinet moet bestaande plannen voor verbreding van snelwegen doorzetten. Op een ritueel debat zoals in de jaren zeventig over Amelisweerd bij Utrecht zit niemand te wachten. Het allerslechtste wat kan gebeuren is dat een nieuw kabinet een kilometerheffing alleen voor vrachtwagens invoert. Dat zou een grote schande zijn, dan houd ik mijn leden niet rustig op de bank. De sector zit in zwaar weer. Er worden veel faillissementen uitgesproken. Een heffing voor alleen vrachtwagens, zoals in Duitsland, is de doodsteek. Een heffing voor alle weggebruikers is sowieso overbodig, als we de infrastructuur beter benutten.”

Vervoerseconoom Erik Verhoef: „Alleen maar nieuwe wegen aanleggen biedt verlichting, maar het is verschrikkelijk duur en op langere termijn zorgt het voor meer verkeer. De verbrede A2 staat niet gelijk vol, zeker niet met de crisis, maar het gaat een keer gebeuren. Het efficiëntst is een kilometerheffing die rekening houdt met tijd, plaats en milieu. Ook kan je in beperkte mate wegen aanleggen. De rol van het openbaar vervoer is beperkt. Iedereen voor wie het ov echt een alternatief is, heeft die overstap inmiddels gemaakt. Het wordt steeds lastiger automobilisten over te halen in de bus of de trein te stappen. Ze hebben voor de auto gekozen en zijn bereid de files op de koop toe te nemen. Om redenen die voor iedereen anders zijn: kinderen die eerst naar school moeten worden gebracht, omdat de ov-verbinding slecht is, wat dan ook.”

ANWB-woordvoerder:

„Nieuwe wegen als de A4 Midden-Delfland en de ring rond Utrecht bieden soelaas. Die maken het draaglijker voor de automobilist. Maar je moet meer doen: betere park&ride-

voorzieningen, mensen stimuleren één of twee dagen per week met de fiets naar het werk te gaan, verkeer van de snelweg halen door het onderliggende wegennet op te waarderen. De kilometerprijs is niet bedoeld om congestie te bestrijden, maar om de kosten eerlijker te verdelen."

Directeur Maarten Hajer van het Planbureau voor de Leefomgeving:

„De bereikbaarheid in Nederland is redelijk goed, de files zijn niet langer dan elders. Wees voorzichtig met de aanleg van nieuwe wegen. Je zou het vervoer kunnen beprijzen op drukke momenten. De overheid zou zich minder moeten richten op het verhogen van de reissnelheid en meer op het verkleinen van de afstand tussen wonen en werken. Het ligt niet voor de hand om de vergoeding voor het reisgedrag van forenzen onbelast te laten. Wij spreken in dat verband meestal van perverse subsidies. Het is geld dat de verkeerde kant op gaat. Je kunt dat geld beter aan andere dingen besteden."

Milieudefensie-woordvoerder:

„Een kilometerheffing die rekening houdt met tijd, plaats en uitstoot van de auto is een intelligente manier om onnodig verkeer van de weg te halen. Uit eigen onderzoek bleek dat rondom Rotterdam 30 procent van het verkeer in de spits vrijetijdsverkeer was. Die mensen zijn gevoelig voor zo'n heffing. Ik zie niet in waarom je per se om half negen naar de Ikea moet, en niet een uurtje later. En vergeet niet dat de meeste automobilisten juist gebaat zijn bij de kilometerheffing. Ze zijn daarmee juist goedkoper uit."