

BN/DeStem

10 augustus 2013 zaterdag

Roosendaal / Bergen op Zoom; Breda / Oosterhout / Etten-Leur / Moerdijk; Bergen op Zoom Editie; Etten-Leur Moerdijk; Oosterhout Editie; Roosendaal Editie; Breda Editie; Bergen op Zoom Editie

## **Autogebruik kan zoveel slimmer**

BYLINE: HUIB VAN ESSEN;JASPER BLOM

Binnensteden zonder auto's, overal oplaadpalen en lightrail-netwerken. Overal in Europa gebeurt het, alleen wil onze regering niet aan de beperking van het autogebruik. Dat kan anders.

door Huib van Essen en Jasper Blom

Je verwacht het niet, maar het is waar, autobranchevereniging RAI en GroenLinks zijn het eens: een eigen auto hebben is 'uit'. De toekomst is aan het gezamenlijk gebruik, het delen van auto's, flexibel werken, betalen per kilometer en zuinige technologie. Gelukkig maar, want snelwegen kun je verbreden, maar de ruimte in steden is op. Bovendien is blik niet mooi en zijn veel gezondheidsproblemen in de stad terug te voeren op autoverkeer: fijnstof en verkeerslawaaai.

Het huidige mobiliteitsbeleid in Nederland leidt tot geldverspilling. Dit kabinet investeert in peperdure asfaltprojecten, terwijl het autogebruik al sinds 2005 niet meer groeit. Steeds minder jongeren hebben een auto. We zien in de kantorenmarkt wat er dan gebeurt: het is bouwen voor de leegstand. Extra asfalt is economisch onverstandig en de files los je er niet mee op: knelpunten verplaatsen zich naar steden waar geen ruimte is voor al die extra auto's. Daarom: een mooie post om op te bezuinigen.

De RAI signaleert in haar recente publicatie Trends in mobiliteit 2030 dat de rol van de eigen auto kleiner wordt en die van deelauto's toeneemt. Nieuwe cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over het autobezit onder jongeren laten zien dat deze omslag nu al gaande is. Ook ziet de branchevereniging steeds meer effecten van het Nieuwe Werken, waardoor het verkeer zich beter verdeelt over de dag en files afnemen.

Deze ontwikkelingen staan niet op zichzelf. Ze passen in een bredere trend. Het totaal aantal kilometers dat Nederlanders afleggen met de auto, is vrijwel constant. Dat betekent dat het autogebruik per persoon al zo'n tien jaar aan het dalen is. Ook in de VS, Japan en de meeste West-Europese landen zie we die tendens. Daarnaast is er een andere trend zichtbaar: verstedelijking. Ook in Nederland is er krimp op het platteland en blijven steden als Utrecht en Amsterdam groeien. Een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om een groene, veilige en gezonde openbare ruimte. Net als Londen, Parijs en Berlijn zetten de meeste Nederlandse steden daarom in op minder en schonere auto's, elektrisch rijden, slimmer openbaar vervoer met betere verbindingen en een VIP-behandeling voor voetgangers en fietsers. Helaas zien we hier in het huidige kabinetsbeleid bitter weinig van terug. Het kabinet vermindert gunstige belastingen voor schone en zuinige auto's en geeft miljarden uit aan nieuwe wegen, terwijl de investeringen in oplaadpalen voor elektrische auto's zijn stopgezet. Terwijl steden als Londen, Stockholm en Singapore heel goede ervaringen hebben met slimmere 'beprijzing' van automobilititeit (onder meer als een soort kilometerheffing), kunnen Nederlandse wethouders daar slechts van dromen. Van het kabinet mag er niet eens over gepraat worden. In de

woningmarkt lijkt het taboe op de hypotheekrenteaftrek (het 'H-woord') voorbij. Maar in het mobiliteitsdebat duurt het taboe op het beprijzen van autoverkeer voort. Laten we in het verkeersbeleid niet dezelfde domme fout maken als in de woningmarkt.

Het kan ook anders. De wethouders van vijf grote steden - drie VVD'ers, een D66'er en een GroenLinkser - sloegen onlangs de handen ineen en stuurden een brandbrief naar het ministerie van Infrastructuur & Milieu. Zij krijgen de luchtkwaliteit in hun gemeenten niet op orde, doordat dit kabinet geen maatregelen wil nemen voor schone lucht. Dat is een opvallende samenwerking in het doorgaans gepolariseerde debat over automobilititeit, waarbij GroenLinksers en VVD'ers vaak tegenover elkaar staan.

Het is een kwestie van gezond verstand en politieke moed. De voorbeelden uit het buitenland liggen voor het oprapen: milieuzones voor vieze auto's in Duitse steden, moderne lightrail-netwerken in Franse steden, Italiaanse binnensteden die autovrij zijn en in bijna heel Europa een prijs per kilometer voor vrachtwagens. Het werkt. Het enige dat we in Nederland moeten durven, is investeringen in asfalt verschuiven naar investeringen in duurzame en toekomstbestendige infrastructuur. En de autolobby trotseren.

Deze crisis en deze tijd is het moment voor een trendbreuk in het mobiliteitsbeleid: slimmer, gezonder, goedkoper en duurzamer. Het kan. Minister Schultz van Haegen, sluit u aan en neem die afslag naar een gezonde toekomst!

reageren?

opinie@depersdienst.nl