

Advies van de Raad V&W

# VARIABELE PRIJ VOOR AUTO



# ÈN OPENBAAR VERVOER



Het kabinet-Balkenende had het bezijden van mobiliteit taboe verklaard. Eerst moesten automobilisten hun 'kwartje van Kok' terugkrijgen, zo luidde de belofte. Maar betalen per gereden kilometer staat dankzij de Raad voor Verkeer en Waterstaat weer op de politieke agenda. In het advies 'Bewust mobiel, beter bereikbaar!' betreft de Raad ook het ov: professioneler aanbesteden, variabele tarieven en geen gratis openbaar vervoer.

AUTEUR **MARC MAARTENS** (ONAFHANKELIJK ADVISEUR/PUBLICIST) FOTO **PIET DER BLANKEN**

De minister van Verkeer en Waterstaat had de Raad gevraagd om een perspectief op de 'mobiliteitsmarkt'. In het advies redeneert de Raad vanuit de burgers: welke knelpunten ervaren zij, wat willen zij eigenlijk en met welke oplossingen zijn zij het best geholpen? Een volwaardige mobiliteitsmarkt is volgens de Raad onmogelijk. Marktwerking kan wel op deelterreinen, zoals aanbesteding van openbaar vervoer. Als dat maar meer kwaliteit tegen lagere kosten oplevert. "Oprichtgevers moeten professioneler aanbesteden," zegt voorzitter Friso de Zeeuw van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. "Minder op details en meer op hoofdlijnen. Zo prikkel je creativiteit."

De Raad voor V&W vindt dat de overheid vaker marktprikkels moet inzetten om de mobiliteit in goede banen te leiden. Zo kan betere informatie over vervoermiddelen, verkeersdrukte en reiskosten de vraag beïnvloeden. De Raad adviseert reisadviezen die zowel integraal als actueel zijn: dus auto plus openbaar vervoer inclusief files en vertragingen. Een chipkaart voor het openbaar vervoer geeft inzicht in de ketenmobiliteit van reizigers. De Zeeuw vindt dan ook dat de overheid de invoering moet steunen: "Ik kan me voorstellen dat een

bijdrage van het rijk aan de orde zou kunnen komen". Mensen moeten gaan betalen voor het gebruik van de infrastructuur en niet voor het bezit van een voertuig. Een rechtvaardige prijs is een afspiegeling van de werkelijke kosten, inclusief infrastructuur, milieuvervuiling en onveiligheid. Zo kan de prijs per kilometer variëren al naar gelang de vervuiling van de auto, de drukte op de weg en de kwaliteit van het vervoer. De Zeeuw: "We zijn ook voor variabele prijzen in het openbaar vervoer, bijvoorbeeld hogere tarieven in de spits. Zo kan de reiziger een bewusere keuze maken en ontstaat een betere afstemming van vraag en aanbod".

## KRITISCHER

Alle inkomsten uit het verkeer en vervoer moeten niet naar de schatkist vloeien, maar naar een Nationaal Mobiliteitsfonds. Dat kan alle uitgaven dekken. "Zo'n eerlijker en zakelijker stelsel van beprijzen is alleen reëel als grote achterstanden in aanleg en onderhoud van zowel de weg- als spoorinfrastructuur versneld worden weggewerkt," waarschuwt de Raad. Omdat openbaar vervoer niet rendabel is, moet het rijk het Nationaal Mobiliteitsfonds aanvullen uit de algemene midde-

len. "Het is naïef te denken dat openbaar vervoer zichzelf kan bedruipen," zegt Friso de Zeeuw. "Wereldwijd moet er geld bij. Openbaar vervoer is onmisbaar voor bereikbaarheid van steden. Wel moeten we kritischer kijken naar onrendabele lijnen met weinig reizigers, bijvoorbeeld sociaal vervoer op het platteland. Dat komt meer onder vuur te liggen." Hij is tegen gratis openbaar vervoer. "Beïnvloeding van keuzes hangt samen met de kosten die je betaalt. Gratis openbaar vervoer staat haaks op dat principe, want het leidt tot onkritische gebruikers."

In de regio ziet de Raad graag Regionale Mobiliteitsfondsen ontstaan. Regionale Bureaus voor Mobiliteit en Bereikbaarheid moeten infrastructuur, verkeersmanagement, openbaar vervoer en ketenmobiliteit professioneel gaan regelen. De ov-autoriteiten kunnen daarin opgaan. En overigens is de Raad van mening dat de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM samengevoegd moeten worden. |

foto links: De Raad V&W is voor variabele prijzen in het openbaar vervoer, bijvoorbeeld hogere tarieven in de spits.