

**Volkskrant Opinie, 15-10-2018**

Verkeersinfarct

## ***De verkeersimpasse is inmiddels maatschappelijk onaanvaardbaar***

*Friso de Zeeuw*



*File op de A4 nabij Schiphol Foto ANP*

Het verkeer in stedelijke regio's loopt vast. De ringwegen raken vol, in de spits barst het openbaar vervoer uit zijn voegen en de fietsfiles vormen geen uitzondering meer. Tot 2030 moeten er in diezelfde stadsregio's nog zo'n 800 duizend woningen bij komen. Het verkeersinfarct dreigt, maar concrete, haalbare plannen die ook nog te betalen zijn, ontbreken. Hoog tijd om die impasse te doorbreken.

‘Als de woningbehoefte wordt gerealiseerd zonder goede vervoersoplossingen, worden de grenzen verder overschreden. 80 procent van onze verplaatsingen vindt namelijk plaats binnen 15 kilometer’, zo stelt het kabinet in de eerder deze maand verschenen voorloper van de Nationale Omgevingsvisie (de strategische visie van het Rijk op de leefomgeving).

Om het Grote Vastlopen te voorkomen, moet vooral de capaciteit van het openbaar vervoer worden uitgebreid. Gemeente- en provinciebestuurders en openbaarvervoerbedrijven lanceren ambitieuze plannen, met een investeringsvolume van meer dan 10 miljard euro. De rekening dropt men bij de Rijksoverheid. De regering geeft echter niet thuis: tot 2030 is al het geld in het Infrastructuurfonds al aan projecten toegekend. De impasse leek daarmee compleet. Maar in het voorjaar kwam ineens het manna uit de hemel: ‘alternatieve financiering door pensioenfondsen’. Staatssecretaris Stientje van Veldhoven had net zo goed de goochelaar Hans Kazàn kunnen inhuren. Inschakeling van pensioenfondsen heeft alleen zin als het om financieel rendabele investeringen gaat. En dat is infrastructuur niet. Pensioenfondsen willen best lenen, maar de rente en aflossing komen dan voor rekening van de belastingbetaler. Per saldo betaalt de belastingbetaler meer.

Hoe kunnen we de impasse echt doorbreken? Dat begint met het realistischer maken van plannen. Daarmee kan men het investeringsvolume terugbrengen met ruim 20 procent, tot 8 miljard euro. Kijk dus niet kwijlend naar de meeslepende megaprojecten van Parijs en Londen, maar benut de kracht van ons eigen mobiliteitssysteem. Bouw woningen op plekken waar de treinen nog niet vol zitten. Kijk niet alleen naar rail, maar ook naar vrije busbanen met hoogfrequent rijdende elektrische bussen. Dat is flexibeler, fijnmaziger en tien keer goedkoper dan rail. De NS geeft voorrang aan het - excellente - intercitynet, terwijl korte-afstandsverbindingen rond de steden er bekaaid afkomen. Stop die achterstelling. Maak meer knooppunten met comfortabele overstapmogelijkheden van auto naar openbaar vervoer en (elektrische) fiets.

Nieuwe woningen en bedrijven in de buurt van nieuwe en verbeterde openbaarvervoerverbindingen, hebben minder parkeerplaatsen nodig. De besparing die dat met zich meebrengt, kan grotendeels worden ingezet ter verbetering van het openbaar vervoer of breder gezegd voor 'innovatieve mobiliteitsconcepten' zoals dat in beleidschinesees heet. Grof geschat zou dat over een reeks van jaren een miljard euro kunnen opleveren. Met de kanttekening dat een economische crisis de opbrengst vermindert.

Gemeenten en provincies zullen zelf financieel ook meer moeten uitrukken dan tot nu toe het geval is; een kwestie van prioriteitstelling. Een gezamenlijke bijdrage van 4 miljard euro aan de investeringspot lijkt realistisch.

Voor de Rijksoverheid rest dan een bijdrage van 3 miljard euro. Met een dergelijk aanbod kan de Haagse politiek eigenlijk niet meer afzijdig blijven. En mocht dat toch zo zijn, dan kan men in de volgende kabinetsperiode gelijk spijkers met koppen slaan.

De vereniging van openbaarvervoerreizigers Rover deed onlangs voor de metropoolregio Amsterdam voorstellen met een vergelijkbare aanpak. Op dat plan valt het nodige aan te merken, maar het saillante is dat Rover als enige club in het mobiliteitswereldje beseft dat je de vervoers-impasse op een andere manier moet doorbreken dan met het afvuren van dure plannen, het droppen van de rekening bij een ander of het bedenken van nepfinanciering.

Als we de doorlooptijd van tekentafel naar realisatie van openbaarvervoerprojecten in ogenschouw nemen - tien jaar is topsnelheid - dan verdient het getreuzel op dit dossier zo langzamerhand de kwalificatie: maatschappelijk onaanvaardbaar.

**Friso de Zeeuw** is emeritus hoogleraar gebiedsontwikkeling, TU Delft.