

Opinie is een vrijplaats voor discussie. Alle stukken zijn op persoonlijke titel. Artikelen tellen 600 of 400 woorden, lezersreacties (lezers@trouw.nl) maximaal 150. De redactie behoudt zich het recht voor bijdragen te weigeren, te redigeren of in te korten. Bijdragen worden ook via internet, databank of anderszins verspreid. Eventuele auteursrechten blijven berusten bij de schrijver. Inzendingen voorzien van naam, adres en telefoonnummer, ook de e-mails.

Mobiliteit

Meer wegen? Nee, slimmer investeren, vooral in de stedelijke regio's



Arie Bleijenberg
mobiliteitsexpert

Honderd miljard euro zit er tot 2035 in het Mobiliteitsfonds. Dit is veel geld, elk jaar zeven miljard. Vandaag praat de Tweede Kamer over deze mobiliteitsmiljarden. Ik verwacht dat rechts wat meer asfalt wil en links wat meer geld voor openbaar vervoer en fiets. Misschien komen er verschuivingen van een paar honderd miljoen of zelfs extra geld, maar de basale vraag of we die honderd miljard goed besteden zal niet ter sprake komen. Jammer, want dat zou een echt leuk debat zijn. Vooral jammer omdat we deze miljarden beter kunnen besteden voor de toekomst van ons land. Economie, ruimtelijke ontwikkeling en het milieu hebben alle baat bij een andere besteding van die miljarden.

Ik stel drie grote verschuivingen voor. Eerst de vraag of er zomaar geschoven kan worden. Het kabinet zegt namelijk dat tot 2035 al het geld vast ligt en dat er geen ruimte voor nieuwe dingen is. Van de honderd miljard liggen er twintig vast in contracten met bedrijven en daaraan torn ik niet met mijn voorstellen. Blijft over de tachtig miljard waar politieke afspraken over zijn gemaakt en die dus ook door nieuwe politieke afspraken zijn te wijzigen.

Minder rijkswegen

Eerste verschuiving is van nieuwe aanleg naar instandhouding van wat we al hebben. TNO heeft uitgezocht

dat voor vernieuwing van onze bestaande infrastructuur twintig miljard euro extra nodig is in de periode 2022-2035. Driekwart hiervan komt voor rekening van de gemeenten. 'Houwen voor bouwen', zei Karla Peijs al twintig jaar geleden, toen ze minister van Verkeer en Waterstaat was. Tegenover de extra uitgaven voor vervanging en renovatie staat een flinke meevaller, omdat het autoverkeer minder groeit dan eerst gedacht.

Eerder dit jaar halveerde het ministerie de prognose voor de groei van het autoverkeer. De hoge variant die het rijk nu hanteert is nog steeds te hoog, omdat die een onwaarschijnlijke trendbreuk veron-

De groei van het autoverkeer is minder dan eerst gedacht

derstelt ten opzichte van de achterliggende jaren. De lage variant voorspelt een paar procent groei tot 2040 en is veel realistischer dan de hoge variant met een groei van dertig procent. Dus stel ik voor zo'n tien miljard euro minder aan nieuwe rijkswegen uit te geven en die over te hevelen naar instandhouding van de bestaande.

Tweede verschuiving is van mobiliteit naar bereikbaarheid. Bereikbaarheid is wat je in een kwartier of

half uur kunt bereiken. Dit hangt af van de afstand tot je reisdoel en van de snelheid waarmee je reist. Met andere woorden: nabijheid of stedelijke dichtheid is net zo belangrijk voor een goede bereikbaarheid als mobiliteit. Minder kilometers afleggen door verstedelijking bespaart kosten en is de goedkoopste manier om de bereikbaarheid te verbeteren.

Hierom stel ik voor het huidige Mobiliteitsfonds te veranderen in een Bereikbaarheidsfonds. Onder dit fonds vallen dan ook de meerkosten van nieuwbouw van woningen binnen bestaande steden, ten opzichte van bouwen in het buitengebied. Om 'slim' in te breiden is vier miljard euro extra nodig, waar tegenover acht miljard aan maatschappelijke baten staan. Doen dus!

Hoger rendement

Derde miljardenverschuiving is van het rijk naar de gemeenten. De vertraging van de auto is op stadswegen namelijk twee keer zo groot als op snelwegen. Hierdoor levert een euro voor betere vervoersmogelijkheden binnen de stedelijke regio's, een hoger rendement op dan een euro voor rijkswegen.

Ik stel voor een deel van de miljarden voor mobiliteit over te hevelen naar de grote stedelijke regio's. Daar zijn de problemen het grootst en zij hebben meer geld nodig om Nederland bereikbaar te houden. Samen met de eerdergenoemde bedragen voor vernieuwing van de infrastructuur en stedelijke verdichting, stel ik voor om twintig tot dertig miljard van het Mobiliteitsfonds naar de medeoverheden te sluizen; grotendeels van de rijksbegroting naar het Gemeentefonds.