

Naar noodzakelijke verandering in het gebruik van verkeersmiddelen

THEO VAN DER ZALM

Vanuit de lucht lijkt onze samenleving een doelloos krioelende mierenkolonie. Net als de mieren krioelen wij echter niet doelloos, maar met een bepaalde bestemming of op z'n minst een bepaalde opzet. In de laatste tweehonderd jaar is het gekrioel, d.w.z. het verkeer, enorm toegenomen. Het karretje, dat op de zandweg reed, is nu een massa voertuigen geworden, dat zich bumper aan bumper voortspeedt over met witte verf gemarkeerde asfaltbanen. De vraag naar vervoer van mensen en goederen is nog nooit in de geschiedenis zo groot geweest, het oude Rome en soortgelijke steden misschien uitgezonderd.

De vervoersorganisatie

Elke onbevooroordeelde toeschouwer zal het duidelijk zijn, dat zo'n grote behoefte aan vervoer natuurlijk zo efficiënt mogelijk georganiseerd moet zijn, met zo weinig mogelijk beslag op ruimte, energie en grondstoffen, zo veilig mogelijk voor alle betrokkenen en met veroorzaking van zo weinig mogelijk overlast. Het vreemde is, dat deze opvatting in deze moderne en rationele samenleving niet algemeen is.

Ons verkeer is niet rationeel en efficiënt georganiseerd. De hoeveelheid ruimte, energie en grondstoffen, die wordt verbruikt per vervoerde eenheid is veel en veel groter dan noodzakelijk is. Ook het aantal verkeersslachtoffers, de uitstoot van schadelijke stoffen en de overlast zijn onnodig hoog. Dit is voornamelijk te wijten aan de enorme fragmentatie van het gemotoriseerd verkeer. Van totaal 135,5 miljard per gemotoriseerd vervoer afgelegde reizigers-kilometers in 1984 werden maar liefst 113,3 miljard afgelegd in personenauto's* ($\pm 84\%$). Van alle verplaatsingen is dat ongeveer 74%. Slechts één derde daarvan geschiedde als passagier. Daaruit volgt, dat minstens twee derde ($\pm 3,2$ miljoen) van de auto's in 1984 rondreden en plaats innamen ten bate van slechts één persoon per auto.

Het ruimtebeslag

Ruimte is schaars in Nederland. Niettemin wordt 3,5 tot 5% ervan gebruikt voor autoverkeer. Per 1 augustus 1984 moesten 4.772.000 personenauto's en 370.000 vracht- en bestelwagens ergens een plaatsje vinden. Om zich te verplaatsen gebruikten ze 95.146 km verharde weg van uiteenlopende breedte, waaronder 1820 km autosnelweg. Bij al deze ruimte komt nog de

ruimte voor verkeerspleinen, parkeerplaatsen, benzinstations etc. Last but not least maken de grotere wegen brede lappen grond onbruikbaar voor woningbouw of dwingen ertoe wijken het aanzien van een Romeins kampement te geven.

Het aangezicht van grote en kleine steden wordt bepaald door geparkeerde auto's. Gemeentebesturen besteden een groot deel van hun tijd aan parkeerproblemen, verkeersproblemen, verkeersveiligheidsproblemen en wat verder voortvloeit uit een excessief gebruik van particuliere auto's.

Milieuvervuiling

De vervuiling van het milieu laat zich niet zo gemakkelijk in cijfers vatten. In de eerste plaats is er de hinder voor anderen, zoals de geluidshinder. Huizen kan men isoleren, maar tuinen, bossen, open ramen en de straat niet. Dan zijn er de uitlaatgassen, die ook andere verkeersdeelnemers moeten inademen. Als gevolg van het lood in die gassen is het IQ van kinderen in grote steden enkele punten lager dan het landelijk gemiddelde. Tenslotte is er de verlichting's avonds, die voetgangers en fietsers alsmede tegenliggers verblindt.

Ernstiger op lange termijn is de vervuiling van het milieu in de bredere zin. Het lood slaat neer op bermen, weilanden en groentetuintjes. De uitstoot van uitlaatgassen is een belangrijke factor in de verzuring van bossen en wateren en de aantasting van cultuurmonumenten. Daarnaast is er nog de indirecte vervuiling tijdens het productieproces en na afstoting van de auto en z'n onderdelen en bij productie en vervoer van brandstof en ruwe olie.

Ook de verkeersvoorzieningen tasten het milieu aan. De aanleg van wegen grijpt vaak diep in in ecologische en waterstaatkundige evenwichten, gaat niet zelden ten koste van de natuur of verziekt het landschap. Ongetelde nuttige dieren als padden en egels vinden in het verkeer de dood.

Veiligheid

Jaarlijks vallen 52.000 gewonden in het verkeer. Daarvan overleden er in 1984 1615. Een veelvoud daarvan ondervindt blijvende schade. De psychologische druk van het huidige autogebeuren op de samenleving moet niet worden onderschat. Deze uit zich in stress en een extra beroep op hulpverlenende instanties. Om te beginnen is er de niet geringe ergernis van alle deelnemers aan het intensieve verkeer. Ernstiger is echter het gevoel van onveiligheid, speciaal bij ouderen en ouders van kinderen. Angst voor het verongelukken van kinderen op weg naar school leidt zelfs tot inten-

gebruikte cijfers: Stichting Weg, 1985.

siever autoverkeer juist rond scholen! Anderen sturen hun kinderen niet naar de school van hun keuze. Vooral in grote steden, maar ook elders hebben kinderen vaak geen veilige plek om te spelen. Tenslotte is er nog de auto als statussymbool, waarvoor mensen zich diep in de schulden steken met alle sociale gevolgen van dien.

Kosten en baten

Aan belastingen en accijnzen int de Nederlandse overheid dit jaar ongeveer 9 miljard gulden. Daartegenover staan alleen al 2 miljard voor uitbreiding en onderhoud van het rijkswegennet. Daarbij komen dan nog de verkeersinvesteringen door gemeenten, de parkeergarages van de Rijksgebouwendienst, de voorzieningen, die NS moet treffen t.b.v. ongelijkvloerse kruisingen, de medische zorg, de revalidatie en begeleiding van en de uitkeringen aan verkeersslachtoffers, de onderzoeksinstituten, de verkeerspolitie en de onkosten voor het treffen van geluidwerende maatregelen. Tot slot zijn er de extra voorzieningen, die getroffen moeten worden voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

Voor de betalingsbalans blijft e.e.a. ook niet zonder gevolgen. Olie en andere grondstoffen alsmede een flink deel van de auto's zelf moeten worden ingevoerd en kosten de natie als zodanig dus geld.

Sommige van deze problemen kunnen misschien worden verminderd. Het fundamentele probleem blijft echter zitten in de mate van gebruik van een ten aanzien van ruimte, energie, grondstoffen, verkeersveiligheid, milieuschade en overlast relatief onvoordelig vervoermiddel. En daar zit dan ook de fundamentele oplossing.

Conclusie

We zullen in de nabije toekomst niet kunnen ontkomen aan een grootscheepse reorganisatie van het vervoer met als doel efficiency, in de eerste plaats t.a.v. het gemotoriseerd vervoer omdat dat de meeste plaats inneemt, energie kost en het milieu belast.

Landelijk te voeren beleid

Een landelijk politiek beleid, dat het openbaar vervoer optimaliseert en het particulier vervoer minimaliseert zou uit een oogpunt van efficiency, ruimtelijke ordening, energiebeheer, milieu en verkeersveiligheid evident verstandig zijn, maar stuit af op emoties, die leven onder de bevolking en die worden warmgehouden en gevoed door sterke instituties en organisaties als de BOVAG, de auto-industrie en de oliemaatschappijen.

Toch zal ombuiging noodzakelijk worden: de signalen daarvoor nemen in omvang toe. Het vervelende is, dat juist door het krampachtig vasthouden aan de auto als verworvenheid van de welvaart van de zestiger en zeventiger jaren, de gevolgen van die ombuiging veel harder zullen aankomen, persoonlijk en economisch, dan nodig was geweest. Als de kruik te water wordt gelaten, totdat ze barst, zullen praktisch van de ene dag op de andere (we zagen dit kortgeleden in de intensieve veehouderij) vergaande maatregelen genomen moeten worden, die hard zullen ingrijpen, terwijl alternatieve voorzieningen niet of nauwelijks ontwikkeld zijn. Ook de economie zal door die maatregelen een flinke klap krijgen. Geleidelijke stappen daarentegen zouden iedereen de kans geven zich aan te passen.

De politiek móet die stappen gaan zetten. Allereerst dient men te durven kiezen voor het gezonde verstand. Argumenten zijn er genoeg. Dat iets – en al helemaal een materieel verschijnsel – niet meer weg te denken zou zijn, is historisch en filosofisch onzin. Het is het argument van opportunisten, niet van verantwoordelijke bestuurders. 'Weg' hoeft de auto trouwens helemaal niet. De eerder beschreven problemen hangen niet zozeer met het voertuig samen als wel met het gebruik ervan. Bij verstandig gebruik blijft het een zeer nuttige uitvinding.

Uitgangspunt van het beleid moet zijn een verkeersombuigingsscenario, dat leidt tot een situatie, waarin het openbaar vervoer in al zijn verscheidenheid functioneert als basisvoorziening voor alle passagiersvervoer en een belangrijk deel van het beroepsgoederenvervoer.

Bij gunstige concurrentieverhoudingen zijn directe anti-auto-wetten niet nodig. Wel zal in de overgangsfase – te denken valt aan een jaar of tien – ingrijpen van de overheid noodzakelijk zijn. Gezien de veroorzaakte problemen is een aanzienlijke verhoging van de motorrijtuigenbelasting en de leges op het rijbewijs alleszins gerechtvaardigd. Hieruit kan verbetering van de infrastructuur worden bekostigd. Een en ander zal de gewenste toeloop en daarmee de stijging van de rentabiliteit tot gevolg hebben. De kosten van het tot nu toe bestaande openbaar vervoer zullen dalen. Om een geloofwaardig alternatief te bieden zullen echter investeringen in de infrastructuur noodzakelijk blijven. Deze kunnen echter mede worden gezien als bevordering van werkgelegenheid en moderne technologie. Het zal duidelijk zijn, dat een en ander begeleid zal moeten worden door krachtige voorlichting. De auto-lobby zal zich er niet snel bij neerleggen en voor velen zal de zure appel moeilijk te verteren zijn.

Uiteindelijk moet het scenario leiden tot een situatie, waarin het openbaar vervoer zichzelf zonder enorme

subsidies draaiende kan houden. Zo nodig zou daarvoor vrijstelling van belasting voor het openbaar vervoer en de nevenactiviteiten (fietsenstalling, restauratie, reclame) kunnen worden aangewend. Het openbaar vervoer of onderdelen daarvan zouden dan onder afsluiting van een vervoerscontract met de overheid kunnen worden geprivatiseerd.

Tot slot de contouren van een:

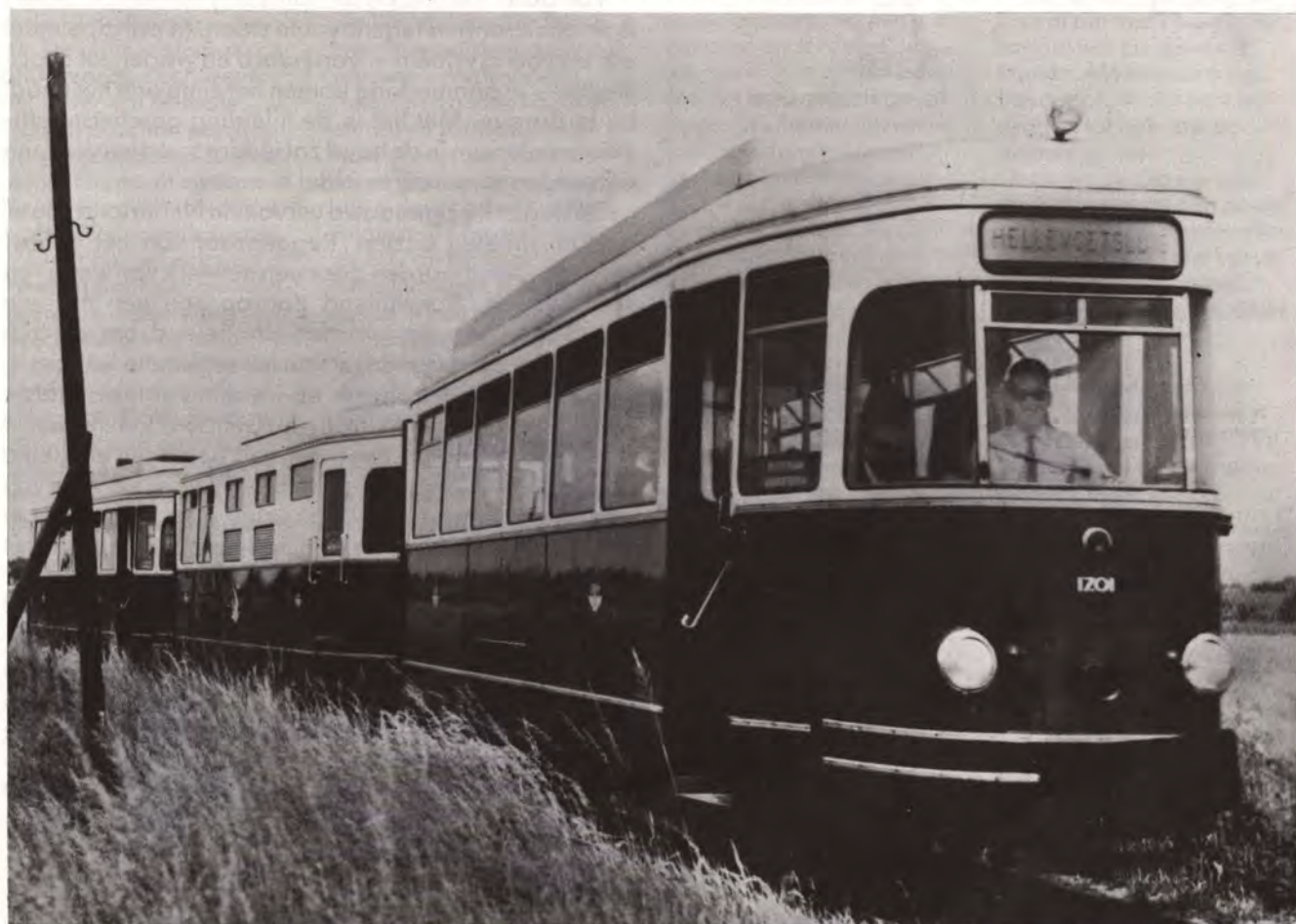
Vervoers-Ombuigings-Scenario:

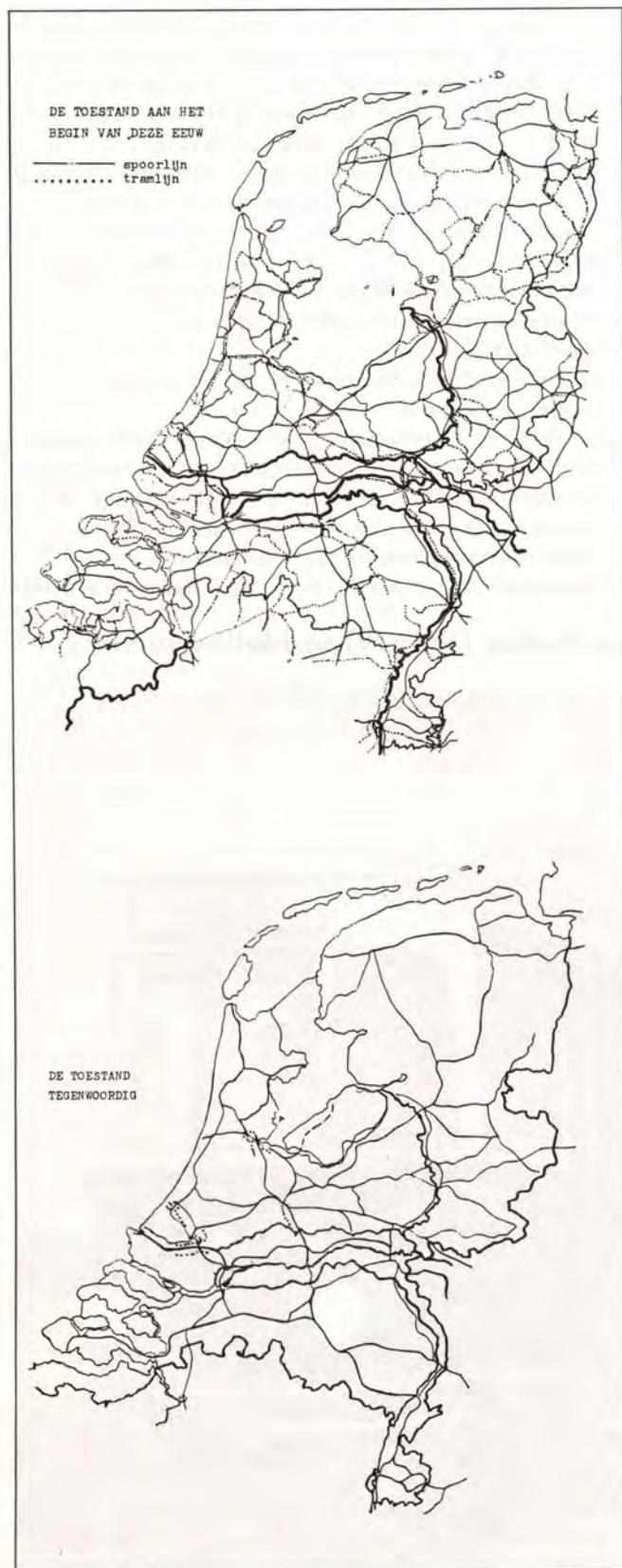
- Geleidelijke opvoering van motorrijtuigenbelasting en leges op het rijbewijs.
- Niet meer dan voor het allernoodzakelijkste onderhoud investeren in het rijkswegennet gerelateerd aan het toekomstige belang van een weg of deel daarvan, alsmede de verkeersveiligheid.
- Gebruik van de vrijkomende middelen en middelen uit andere toepasselijke doelreserveringen voor het inlopen van de ontwikkelingsachterstand van het

openbaar vervoer. Aansluiting op het spoorwegnet van groeikernen. Voorbereiding van de verdubbeling van de lijnen A'dam-Arnhem en R'dam-Utrecht. Ontwikkeling door de provincies van regionale tramweg- baanbus- en gewone busnetten (al naar gelang de bevolkingsdichtheid). Ontwikkeling van eigen tramweg- of trolleybusnetten door grotere steden en agglomeraties.

- In een later stadium hergebruik van bestaande verkeersvoorzieningen voor het openbaar vervoer afwegen tegen het gebruik, dat er dan nog van gemaakt wordt.
 - Voorwaarden scheppen tot privatisering van het openbaar vervoer.
 - Ook invaliden en mensen met kinderwagens hebben recht op openbaar vervoer. Ook moet het regionale openbaar vervoer een verlengstuk van het fietsen kunnen zijn, vooral bij nieuwe voorzieningen moet daar rekening mee worden gehouden.
- Deze jaren zijn we bezig om wéér wakker te worden.

De laatste nieuwe tram (1963) op Voorne-Putten (Foto RTM Hellevoetsluis)





De werkelijkheid staat op de deur van de slaapkamer te bonzen en op de mat bij de voordeur liggen de onbetaalde rekeningen van de afgelopen dertig jaar. Die rekeningen dwingen ons, ons te bezinnen. Het zou onverantwoordelijk zijn, de kruik te water te laten gaan totdat ze barst. We zullen ons verspillende en inefficiënte verkeer moeten reorganiseren. Tot spijt van velen zal dat betekenen, dat het autoverkeer in zijn huidige aard en omvang niet te handhaven is. Het is de verantwoordelijkheid van de politiek te zorgen voor een 'redelijk alternatief'.

Een voorstel voor een aanpak

Waaruit moet het alternatief dan bestaan? Voor de oorlog bestond een uitgebreid openbaar-vervoernet (kaart 1), thans is dat veel grofmaziger (kaart 2). Moet de vooroorlogse situatie worden hersteld? Dat kan niet zomaar. Er is intussen veel gebeurd. Bij de aanleg van industrieterreinen en nieuwe wijken zijn de planologen uitgegaan van tenminste de huidige stand van het vrachtwagenpark en tenminste één auto per voordeur.

Van groot belang bij de oplossing van het probleem is er onbevangen tegenover te staan. In principe moet elk vervoerssysteem – 'van paard en wagen tot space shuttle' – in aanmerking komen het zijne aan het totaal bij te dragen. Met het in de inleiding geschetste efficiëntie criterium in de hand zal iedere soort vervoer zijn eigen ideale verkeersmiddel hebben.

Een logisch opgebouwd vervoer in Nederland zou er getrapd moeten uitzien. Ruggegraat van het geheel moet gevormd worden door een netwerk van water- en spoorwegen. Aansluitend daarop zou een net van tramwegen moeten worden aangelegd om op zijn beurt weer de ruggegraat van het regionale vervoer te vormen. Voor detailwerk en invulling van de laatste 'witte vlekken' komen (trolley)bussen, taxi's en fietsen in aanmerking voor het vervoer van personen en kleine vrachtwagens (misschien elektrisch) voor vervoer van goederen. Verder komt natuurlijk elke nog nieuw te ontwikkelen techniek in principe op elke plaats in het systeem in aanmerking.

Van belang is natuurlijk, dat het goederenmaterieel van spoor en tram kan worden uitgewisseld. De goederen zelf moeten snel en eenvoudig van transportsysteem kunnen wisselen. Dat kan door een verdere uitwerking van het containerwezen en verfijning ervan naar kleinere eenheden. Daarnaast zal het nodig zijn bij nieuwvestiging van industrie rekening te houden met water-, spoor- en tramwegen en mettertijd ook bepaalde industrieën te verplaatsen.