

Markt en openbaar vervoer - milieu



De wereld vanuit de auto met chauffeur

Terwijl de busstaking nog aan de gang was, kwam de commissie Brokx met het zoveelste rapport over marktwerking in het openbaar vervoer. Opnieuw wordt alles anders en vooral: klantgericht. Maar wie zich verdiept in de visie die erachter zit, kan maar één conclusie trekken: voorlopig die auto toch maar niet de deur uit doen. Zelfs niet in de stad.

ALS EEN LUISTERAAR burgemeester Brokx van Tilburg tijdens een live radioprogramma vraagt of hij weet wat een strippenkaart kost, praat Brokx daar snel overheen. Natuurlijk weet de voorzitter van de commissie die de regering adviseert de strippenkaart af te schaffen, niet wat die nu kost. Net als de meeste mensen die het op verkeersgebied voor het zeggen hebben, bekijkt Brokx de wereld vanaf de achterbank van een dienstauto met chauffeur. Zo kan hij in hetzelfde radioprogramma roepen dat de amsterdamer best wat meer voor zijn kaartje kan gaan betalen. Die heeft immers de luxe van de tram die elke vijf minuten voorbijkomt. Brokx heeft er geen idee van dat het amsterdams vervoerbedrijf al jaren met een sluipende frekwentieverlaging bezig

is. 'De amsterdamer' mag al blij zijn als hij of zij niet langer dan vijftien minuten hoeft te wachten.

Kilometers

De aanbevelingen uit Brokx' eindrapport Marktwerking in het Openbaar Vervoer zijn op zich niet nieuw. Al sinds begin jaren negentig loopt de overheidsbijdrage in de exploitatie van het openbaar vervoer systematies terug. Het enige waar nog nieuw geld voor komt, is de infrastructuur. Dat leidt er bijvoorbeeld toe dat Amsterdam hard haar best doet een paar miljard uit Den Haag binnen te halen voor een nieuwe metrolijn, waarvan de deskundigen zeggen dat zij de verkeerde plaatsen met elkaar verbindt en dus straks te weinig reizigers krijgt.

Officiële doelstelling van het huidige openbaar vervoer is om met zo min mogelijk mensen zo veel mogelijk reizigerskilometers te produceren. Dat is eigenlijk al zo sinds de overheid niet langer een bedrag per reiziger betaalt, maar per kilometer dat de reiziger wordt vervoerd. Wie een klein stukje met bus of tram reist, telt in die visie nauwelijks nog mee. Daarvan, wordt vooral het basisnet de dupe: het ontsluitende stelsel van het openbaar vervoer, met haltes op loopaf-

stand van vertrek of bestemming. In de grote stad is dat de tram, in woonkernen op het platteland het streekvervoer. De amsterdams GVB-direkteur heeft op een bijeenkomst van de Kamer van Koophandel wel eens gezegd jaloers te kijken naar de rotterdamse metro, waar ze met weinig personeel toch veel kilometers maken. Als gevolg van die manier van denken, krijgt Amsterdam nu een peperdure Noord-Zuidlijn met twee of drie haltes, terwijl boven de grond binnen enkele jaren om te beginnen zo'n zestig haltes uit het - fijnmazige - tramnet worden gehaald. En dat is nog maar het begin. Want de elektrische tram die al honderd jaar door de hoofdstad rijdt, is aan het eind van de twintigste eeuw opeens 'te duur'. Misschien moet de gemiddelde afstand tussen de haltes wel flink omhoog, zo fluisteren politici en ambtenaren. Voor het vervoer van en naar de halte zou je dan busjes kunnen inzetten, naar analogie van het 'stadsmobiel' voor ouderen en gehandicapten. Daarmee zou de rol van de tram als basisnet zijn uitgespeeld. Toch is juist dat basisnet onmisbaar voor de aanvoer naar regionale en interregionale lijnen. Het is de 'voeding' voor het totale openbaar vervoer.

Mobiliteit

Kern van het probleem in alle rapporten en overheidsnota's is een verwarrende visie op mobiliteit. Het aandeel van het openbaar vervoer daarin is de afgelopen decennia teruggelopen, en dat is slecht, zo luidt de redenering. Als we dat aandeel nou maar opschroeven, dan leidt dat vanzelf tot minder autokilometers en dus een beter milieu. Wat de regering er niet bij vertelt, is dat de mobiliteit vooral zo gestegen is, omdat steeds meer mensen de auto gebruiken om verder weg te halen wat ze vroeger dichtbij konden vinden. Of zoals een bekend automerk een paar jaar geleden adverteerde: 'Gelukkig woon ik nogal ver van mijn werk'.

Tussen 1960 en nu is het aantal autokilometers meer dan vertienvoudigd van 15 miljard naar 125 miljard kilometer per jaar. Het aantal reizigerskilometers van het totale openbaar vervoer schommelde in diezelfde periode ergens beneden de twintig miljard en schoot er pas begin jaren negentig bovenuit.

Dat autorijden slecht is voor het milieu mag duidelijk zijn. Het wereldklimaat verandert als gevolg van het broeikaseffect, energie- en grondstoffenvoorraden worden in snel tempo uitgeput, met name door het rijke Noorden, terwijl de Derde Wereld het nakijken heeft. Tegen die achtergrond is ook in Nederland het verspillende personenvervoer met behulp van privee-voertuigen van zo'n duizend kilo per stuk met een gemiddelde bezetting van 1,46 personen, niet langer houdbaar.

Je schiet er echter niet veel mee op als meer reizigers meer kilometers met het openbaar vervoer afleggen, terwijl toch de totale mobiliteit blijft stijgen. 'Mobiliteit' is een verworvenheid, zo redeneert de overheid. Ze denkt dan aan de 175 miljard reizigerskilometers die de Nederlanders elk jaar afleggen, ongeacht of ze dat te voet doen (5,3 miljard kilometer), met de fiets (12,4) met het openbaar vervoer (27,4) of met de auto (126,1). Indrukwekkende cijfers. Maar je hebt er weinig aan als je wilt meten hoe het er met de mobiliteit voorstaat, wanneer je uitgaat van een *kwantitatieve* definitie: de mogelijkheid om in korte tijd tegen zo laag mogelijke (milieu)kosten de plekken te bereiken waar je je elementaire behoeften kunt bevredigen. In die laatste definitie is wie op fiets- of liever nog loopafstand woont van werk, winkel, crèche en zwembad, veel mobieler dan de inwoner van de overloopgemeente die om zulke plekken te bereiken aangewezen is op auto, bus of trein.

Kleinschalig

Een regering die er in haar vervoersbeleid rekening mee houdt dat de aarde eindig is en dat grondstoffen opraken, zou onnodige mobiliteit zoveel mogelijk proberen te vermijden en stimuleren dat de resterende verplaatsingen zo min mogelijk milieuschade veroorzaken. Dat vereist in de eerste plaats een breuk met het 'automobilisme', waarin bereikbaarheid altijd impliciet wordt opgevat als autobereikbaarheid. Dat betekent bovendien een beleid van ruimtelijke ordening gericht op korte afstanden, stimuleren van lopen en fietsen, en een openbaar vervoer dat daarop voortborduurde. En dan in deze volgorde. Zo'n regering zou om te beginnen alle investeringen in auto-infrastructuur schrappen en de trend naar schaalvergroting ombuigen naar kleinschaligheid (scholen, ziekenhuizen, zwembaden, bioskopen enzovoort). Ze zou de milieukosten van autorijden doorberekenen aan gebruikers van personenauto's en vrachtwagens, *autobezit* ontmoedigen, en veel meer geld uittrekken voor het openbaar vervoer, vooral voor de korte, dagelijkse verplaatsingen. Overheden van hoog tot laag zouden de bestaande vervoersstromen krities onder de loep leggen, en overal waar het maar kan wegen afsluiten voor privee-verkeer en alleen nog voetgangers, fietsers en openbaar vervoer toelaten. Op het gebied van leefbaarheid, milieu en kosten voor de totale maatschappij zou dit systeem een enorme verbetering en besparing betekenen. Het zou bovendien veel rechtvaardiger zijn. Te voet is iedereen min of meer gelijk. Wie loopt, verplaatst zich met een snelheid van vier tot vijf kilometer per uur, naar iedere richting of plaats die niet om juridische of fysieke redenen ontoegankelijk is. Van een rationeel en rechtvaardig vervoersbeleid mag je verwachten dat het verder bouwt op dit niveau van doelmatigheid, en nieuwe waarden toevoegt zoals een grotere aktieradius, besparing van tijd, gemak en meer mogelijkheden voor gehandicapten. De enige echte verbetering op dit gebied was de uitvinding van de fiets. Wie fietst kan drie of vier keer zo snel gaan als de voetganger, maar gebruikt vijf keer zo weinig energie. De auto daarentegen vernietigt vanaf een bepaald moment gaandeweg de ruimte waarin verplaatsingen te voet of met de fiets nog mogelijk waren. 'Bereikbaarheid' wordt daarmee steeds schaarser en onderdeel van de wereld van Peter Stuyvesant, waar je je alleen met een dikke portemonnee nog kunt verplaatsen van en naar de plek waar

je een bepaalde behoefte kunt bevredigen. In tegenstelling tot wat de naam suggereert, betekent 'auto' dus niet meer autonomie, maar meer afhankelijkheid. Van fossiele brandstoffen, van geasfalteerde wegen, van parkeerplaatsen.

Natuurfilms

Een goed systeem van openbaar vervoer vereist stelsels op verschillende niveaus. Een ontsluitend stelsel - met hoge frequentie en veel haltes dicht bij huis dat per definitie meer geld kost - als aanvoer naar regionale, landelijke en internationale stelsels, die op hun beurt eerder rendabel zijn. Wat je op het ene deel verdient, kun je dan gebruiken om tekorten elders bij te spijkeren. Vooral de vervoerbedrijven die zich bewegen op het niveau van de directe ontsluiting - zo dicht mogelijk bij huis - betalen in alle plannen van de regering de prijs voor zestig jaar waarin het openbaar vervoer geen enkele rol speelde bij de aanleg van nieuwe woonwijken en het plannen van voorzieningen.

De ruimtelijke ordening is steeds verder uit elkaar gegroeid door de suburbanisatie, terwijl door schaalvergroting in onderwijs, gezondheidszorg, sportakkommodaties veel kleinschalige voorzieningen zijn vervangen door weinig grootschalige. Daardoor is het intussen niet meer zo eenvoudig om alle plekken in Nederland met elkaar te verbinden in een verstandig en samenhangend net van openbaar vervoervoorzieningen. Maar in plaats van deze blunders ruiterlijk te erkennen en de konsekwentie te aanvaarden - onvermijdelijke meerkosten in exploitatie en investeringen - schuift Verkeer en Waterstaat de rekening nu door naar lagere overheden en vervoerbedrijven. De onrendabele ontsluiting van dorpskernen en nieuwbouwwijken mag immers nog wel gebeuren. Maar gemeente, provincie of vervoerregio moeten er dan wel extra voor willen betalen. Het is de vraag of die post de opeenvolgende bezuinigingsrondes vanuit Den Haag op termijn zal overleven.

Zolang het beleid nog steeds wordt gemaakt vanaf de achterbank van dienstauto's met chauffeurs, kunnen ook bejaarden en mensen met een minimuminkomen dan ook maar beter op zoek gaan naar een tweedehands auto. En anders blijven ze maar thuis, denkt Brokx. En Het milieu? Daarvoor hebben we gelukkig altijd nog de EO-natuurfilms op Nederland 2.

Harrie Lindelauff