

Stop maar met asfalteren, we nemen het vliegtuig wel

Korte tijd was de automobiel in Nederland een positief verschijnsel. Dat was toen de volautomatische Daf in 1959 het levenslicht zag. Maar al snel daarop, sinds Provo's ludieke Witte Fietsenplan in 1965, geldt de auto vooral als stadsvervuiler. De auto werd een noodzakelijk kwaad: een producent van zure regen en foute oliepolitiek, de veroorzaker van parkeeroverlast en files. Maar het autotijdperk eindigt, luidt de boodschap van TNO-onderzoeker Arie Bleijenberg. Hoe nu verder?

De mobiliteitsdeskundige belooft nieuwe inzichten te bieden in zijn boek 'Nieuwe mobiliteit na het autotijdperk'. Hij zet het huidige mobiliteitsbeleid, 'het oude verhaal', tegenover de noodzaak van een nieuw verhaal. De groei van het autogebruik stokt in het Westen. In de Verenigde Staten daalt het al, schetst Bleijenberg. De Nederlandse overheid zou zich dat onvoldoende realiseren.

Stop maar met asfalteren voor het autovervoer, is zijn idee. We nemen straks de fiets en het vliegtuig vaker. Bleijenberg zoekt een ander mobiliteitsverhaal en voorziet een tijd waarin de wereldbevolking, ook in Nederland, massaal in stadsmetropolen woont. In 'Nederland Transportland' gelooft de TNO'er niet, wel in een kenniseconomie waarin hoogopgeleide stadsbewoners geen boodschap hebben aan de

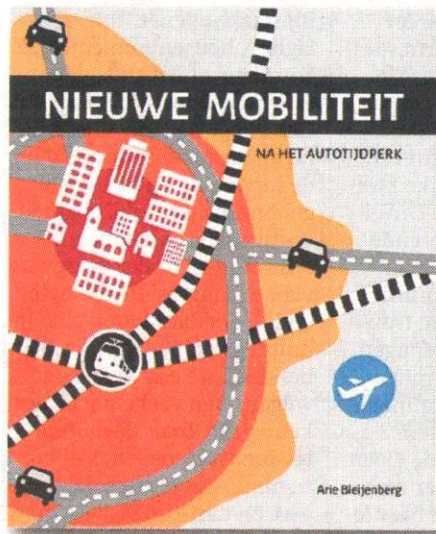
auto. De relevantie van groeikernen vol autoforensen neemt af.

Het autorijden draait in de toekomst niet meer om sneller arriveren, maar om verder reizen. Asfalteren om files te bestrijden, is oude politiek. De auto haalt al jaren een gemiddelde snelheid van 45 kilometer per uur, zo rekent Bleijenberg voor. Extra wegen verhogen die snelheid volgens hem niet.

De vervoersvragen van de toekomst gaan over vervoer binnen miljoenensteden en tussen die metropoolregio's. Massatransport als stadsrail (tram, trein, metro) wordt nog belangrijker.

Het vliegtuig neemt voor de metropoolbewoners de rol van de auto over – over hogesnelheidstreinen wordt niet gerept. Bleijenberg baseert zich op aannames van vliegtuigbouwer Boeing en stelt dat de Nederlander in 2050 meer vliegtuig- dan autokilometers maakt. We reizen vooral van grote stad naar grote stad. In miljoenensteden zijn alle voorzieningen altijd onder handbereik. Massavervoer moet er goed geregeld zijn. Zo mag de Amsterdamse tram, die nu gemiddeld 12 kilometer per uur rijdt, wel sneller.

In Nederland blijft de fiets als icoon van persoonlijk vervoer een hoofdrol spelen. Toch komen we van de auto niet helemaal af. Sterker nog, het aangekondigde einde van het au-



'Nieuwe mobiliteit na het autotijdperk', Arie Bleijenberg, Eburon Academic Publishers, € 18,00

totijdperk, betekent niet dat de auto verdwijnt uit Nederland. Echte metropolen als Londen, Parijs of Berlijn kennen we hier niet, moet Bleijenberg toegeven. Al is het maar net hoe je dat beoordeelt. Minister Plasterk (PvdA, binnenlandse zaken, stedenbeleid) merkte recent op dat Nederland eigenlijk één stedelijk gebied is.

Toch geen einde van de auto dus in ons land. Ook Bleijenberg blijkt zich daarmee te verzoenen. Laten we vooral zeer zuinige benzine- en dieselauto's gaan rijden, adviseert hij. Zo bereik je een snelle reductie van het broeikasgas CO₂. Maar daarmee negeert hij het probleem van fijnstof. Want elektrische auto's stoten immers zelf niks uit en verminderen zodoende het fijnstof in de stad. Daarom rijden er stekerauto's rond in Amsterdam en Rotterdam, niet vanwege de CO₂.

De schonere lucht hangt intussen een nieuwe bedreiging boven het hoofd, volgens Bleijenberg. Want in 2050 zullen veel meer vliegtuigen kerosine verbranden boven de metropoolregio Nederland. Als die voorspelling uitkomt, is er inderdaad behoefte aan een nieuw mobiliteitsverhaal. Eentje met schonere vliegtuigen. En misschien een hogesnelheidstrein. Het spoor naar Brussel is nog lang niet vol.

QUIRIJN VISSCHER