

Filebestrijding is meer dan asfalteren

Op jacht naar werk

In de jaren vijftig was het gedrag van mensen tot in de lengte van jaren te voorspellen. Mannen, hoed of pet op het hoofd, gingen met hun fiets, de bus of trein naar hun werk. Zij werkten meestal gedurende lange tijd op dezelfde werkplek. Vrouwen werkten thuis. De industrie produceerde op voorraad en beheerste het koopgedrag van de consument. In de jaren zeventig en tachtig kalfde de industrie in de grote steden af waardoor veel banen voor ongeschoolden verdwenen. Daarnaast trok vooral de hoger opgeleide en koopkrachtige bevolking weg naar groeikernen buiten de steden. In deze periode groeide het wagenpark explosief.

Vergelijken we onze samenleving met die van rond 1960 dan is er sprake van een radicaal ander beeld. Nu bepalen consumenten wat er wordt geproduceerd. Bedrijven hebben hun logistiek daarop aangepast. Zo heeft Groothandel Schuitema dagelijks 120 vrachtauto's op de weg. Samen rijden die 40.000 kilometer per dag: net zoveel als de omtrek van de aarde. Per jaar bezorgt het bedrijf 120 miljoen verpakkingseenheden bij 500 supermarkten. Als er geen files zouden zijn dan had Schuitema genoeg aan 110 vrachtauto's.

Op werkdagen rijden de forenzen naar de steden om te kunnen profiteren van de groeiende werkgelegenheid in de dienstverlening. Andere overrijverige werkers bewegen zich tussen de ochtend- en avondspits over het wegennet om hun klanten te bedienen. Deze 'zakelijke dienstverleners' grijpen elke gelegenheid aan om binnen te komen: "we komen wel even een foldertje brengen". En ze komen allemaal met een glanzende lease-auto.

Land van baggerlieden

Nederland is in last, loopt vast, "Nederland dreigt dicht te slibben" schrijft minister Jorritsma in het mobiliteitsplan. Gelukkig bent u een optimist: "dat slib baggeren wij wel even weg". Misschien denkt u dat Internet wel voor een oplossing zal zorgen. Nou, het belooft het ritme van de economie nog op te schroeven. Straks kunt u via het Net een spijkerbroek met de door u opgegeven maten bestellen. Hoe komt die broek bij de eigenaar? Jawel, met vrachtauto's, die straks alle privé-adressen afrijden om het pakje af te leveren. We hebben nog een verrassing. Er moeten nog zo'n 900.000 woningen worden gebouwd. Gevechten om ruimte zijn al losgebarsten. Zijn politici nog wel in staat om onze complexe en dynamische samenleving te besturen?

Eén zekerheid hebben we. Zonder te baggeren slibt een haven dicht. Activiteiten en werk zullen naar het buitenland verdwijnen. Dus hijsen we de stormbal en roepen: "Alle hens aan dek". We hebben net als havens capaciteitsvergroterende baggermachines, nieuwe vervoersconcepten en communicatietechnologieën nodig die het dichtslibbende land van een dreigende ondergang moeten redden. Nog belangrijker is dat we moeten accepteren dat we straks geen vrije rijders meer zijn en dat autorijden een hoogst beheerste en gedisciplineerde vorm van transport zal worden.

Het mobiliteitsvraagstuk is niet met asfalt alleen op te lossen. Het hele transport, communicatie- en onderwijssysteem moet worden uitgebaggerd en radicaal herontworpen. Het gaat om het verleggen van grenzen. Gezocht, conceptueel ingestelde baggerlieden met helicopterview, visionairen, bestuurlijke

vernieuwers, uitvinders van een nieuw economisch systeem en 'integratoren' om de opnieuw te ontwerpen delen aan elkaar te sleutelen en in evenwicht te brengen.

Infrastructuur, schakel tussen overleven en vooruitgang

De zoektocht naar oplossingen begint met de constatering dat het vermogen *kennis* te exploiteren winstgevender aan het worden is dan te investeren in machines en fabricageprocessen. Kennis is gekoppeld aan de kwaliteit van de werknemers, hetgeen weer afhankelijk is van de kwaliteit van de infrastructuur en de motivatie van mensen om kennis te ontwikkelen en toe te passen. Nu kennis de centrale factor voor economische ontwikkeling wordt kunnen we de productie anders organiseren. Met intra- en internetten is het mogelijk om 'elektronisch' te reizen, te vergaderen en in projectteams te werken. De invoering van deze vernieuwingen gaat echter langzaam. Het vraagt om geheel andere communicatievaardigheden. Het basisonderwijs zal kinderen moeten leren om in het Engels te communiceren en te leren samenwerken. Ter voorbereiding op de communicatierevolutie moeten kinderen leren met leeftijdsgenoten in andere landen te discussiëren over hun ideeën en bezigheden.

Video-conferencing levert ook positieve resultaten op. Een inkoper kan met leveranciers communiceren over de ontwikkeling van een nieuw produkt zonder zich te verplaatsen. Een garage kan een video-opname van een schadegeval elektronisch doorseinen naar een expert van de verzekeraar en meteen vernemen of de auto gerepareerd mag worden. De expert hoeft niet meer alle garages af te rijden. Zelfs voor gecompliceerde ontwerp- en engineeringprojecten is al software voor Internet ontwikkeld. Het stimuleren van informatie- en communicatietechnologie zal daarom een andere noodzakelijke maatregel zijn om de mobiliteitsproblematiek op te kunnen lossen. Beheersing van de Engelse taal en een hoger niveau van sociale communicatie vormen een integraal onderdeel van de nieuwe infrastructuur.

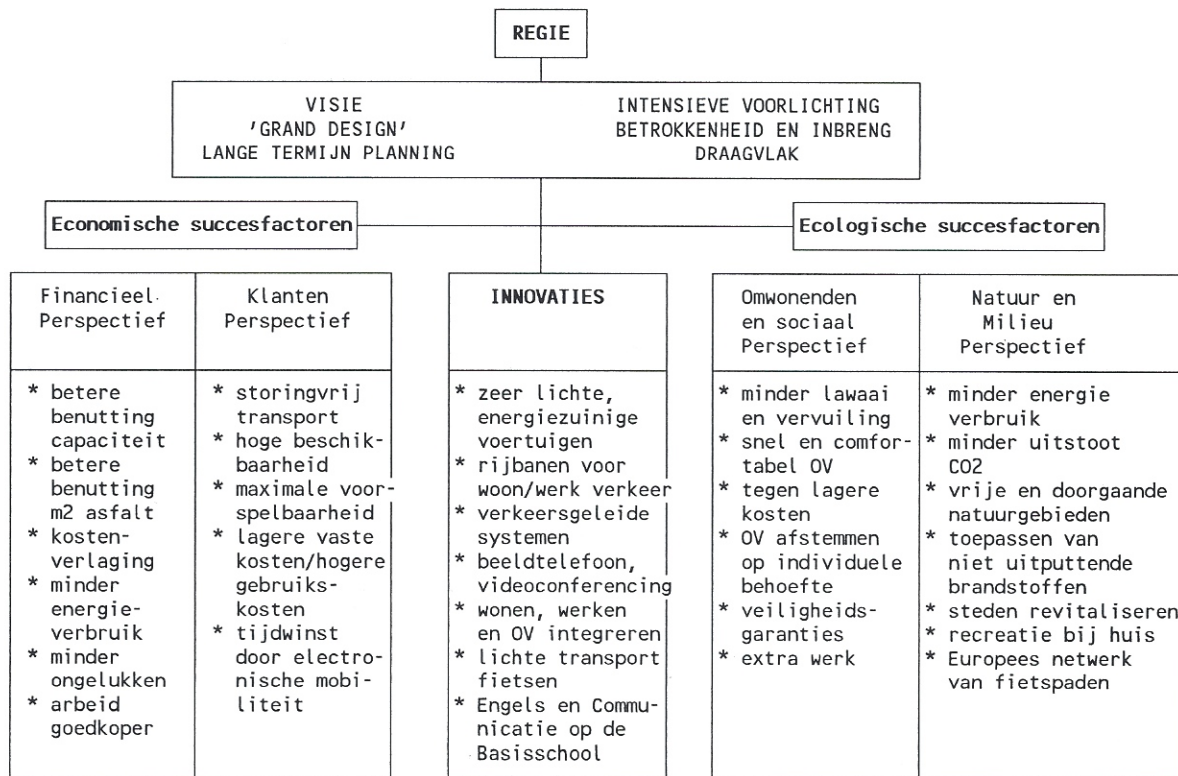
Een tweede constatering is dat we de vervoerscapaciteit door innovaties kunnen vergroten en tegelijk kosten kunnen besparen en het milieu ontlasten. Meer capaciteit ontstaat door verkeersgeleide systemen in te voeren die de snelheid van voertuigen strikt bepalen en controleren. Daarvoor zijn nieuwe controle- en veiligheidssystemen nodig en een sterk uitgebreide en "verzelfstandigde" verkeerspolitie. Het creëren van meer capaciteit op bestaande wegen levert een kostenbesparing op. De autoindustrie zal kleine, lichte en zeer energiezuinige voertuigen produceren, die over een jaar of tien op daarvoor bestemde 'woon-werk banen' gaan rijden.

Uiteraard zullen we voor de luxe van individueel en filevrij verkeer moeten betalen. Dat kan simpel met een streepjescode op het dak van de auto. Daarnaast kan de introductie van de beeldtelefoon het absurde autogebruik van de zakelijke dienstverleners terugdringen. Dit levert ook capaciteit op. Als een chauffeur goedkoper wordt en de brandstof evenredig duurder dan zal het transportbedrijven aansporen zuiniger met energie om te gaan. Kerosine moet minstens even duur worden als benzine, zodat het reizen per trein en bus veel aantrekkelijker wordt.

Een bestuurlijke revolutie

Het realiseren van capaciteits- én milieuwinst lukt alleen als we de problematiek als één samenhangend geheel zien. Bovendien moet het voortvarend worden aangepakt omdat de concurrentiepositie van Nederland op het spel staat. Het besturen van zo'n complex project lukt alleen als er een 'revolutie' in de politieke besturing van Nederland plaatsvindt. De regie van deze 'revolutie' zal in handen komen van een 'ministeries overstijgend projectbureau'. Er zal een samenhangende visie worden ontwikkeld met een integraal activiteitenprogramma en een lange termijn planning. De perspectieven op verbetering worden naar de doelgroepen gecommuniceerd. Het goederenvervoer zal al over een jaar of vijf vrij over enkele hoofdassen kunnen doorstromen. Daarnaast zullen er in de Randstad aparte rijstroken voor woon-werk verkeer komen. Deze kunnen in een volgende fase, na 2005, worden gebruikt voor lichte en zeer energiezuinige voertuigen. Industrie en gebruikers hebben dan tijd om daarop in spelen. Voorts worden lichte transportfietsen ontwikkeld waarmee bijvoorbeeld de via Internet bestelde spijkerbroeken op 'de fysieke site' worden afgeleverd. Binnenlandse Zaken moet de politie nu eens echt reorganiseren. Er zal een aparte divisie Verkeerspolitie komen. Onderwijs zal 'globaliseren' en de basisschool wordt daadwerkelijk een basis voor het aanleren van de competenties van de nieuwe eeuw.

Een aantal van deze, elkaar versterkende, maatregelen en innovaties hebben we in het schema gezet. Wanneer u even de tijd neemt om dit te bestuderen dan wordt snel duidelijk dat er voldoende economische en ecologische perspectieven zijn.



Figuur: innovaties zorgen voor balans tussen economie en ecologie

Hoe plannen we 'een revolutie'?

Hoe pakken we het aan en vooral hoe realiseren we draagvlak? Essentieel is dat mensen duidelijk wordt gemaakt dat ze "volgend jaar" niet uit "hun auto, hun paleisje" worden gedreven en dat de veranderingen in een aantal fasen zullen worden ingevoerd. Experimenten moeten helpen de vastgeroeste gewoontes in de week te zetten en gedragsveranderingen voor te bereiden. De transport- en communicatierevolutie wordt gestart met een voorlichtingscampagne. De baggermachine, de haven en een dreigende ondergang kunnen als metafoor dienen. In de campagne wordt met een heldere visie aangegeven welke doelstellingen worden gerealiseerd en op welke termijn. Beleidsmatig wordt dit uitgewerkt op basis van het principe dat de maatregelen leiden tot verbeteringen voor economie én ecologie. Uitgangspunten zijn daarbij: op het bestaande asfalt meer mensen en goederen in de spits verplaatsen met minder energie; zakelijk verkeer verminderen met behulp van informatie- en communicatietechnologie (beeldtelefoon, videoconferencing, videoconsultancy, netwerk-engineering, etc.).

De innovaties, zoals beschreven in de middelste kolom van het schema, zijn de spil van de gehele operatie. Met de gebalanceerde aanpak worden de structurele veranderingen gestuurd. Dat lukt alleen als de sturingsprestaties van het politieke systeem worden verbeterd. Verder wint de politiek aan geloofwaardigheid en daadkracht als alle extra inkomsten uit verhoogde accijns op brandstof en alle opbrengsten uit aardgas in "een glazen pot" worden gestopt. Met het geld uit deze pot wordt de modernisering van de gehele infrastructuur bekostigd. Aardgasbaten worden dan niet meer opgegeten maar omgezet in duurzame infrastructuur.

Toon Jansen (oktober 1996)