

Zolang de auto ons een gevoel van macht, vrijheid en geborgenheid geeft ten opzichte van het openbaar vervoer, is alle beleid dat zich richt op duurzame mobiliteit kansloos. Daarmee dreigt de groep niet-autobezitters te worden uitgesloten van noodzakelijke voorzieningen. Hans Jeekel schetst alternatieve scenario's.

Verslaafd aan auto's

Nu het kabinet opnieuw allerlei concepten van rekeningrijden en kilometerheffing in de prullenbak heeft gegooid, blijft er voor minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu weinig anders over dan opnieuw in te zetten op slimme benutting van de bestaande infrastructuur. Het is een oud adagium uit de *Nota Mobiliteit*, maar veel alternatieven zijn er niet. Zeker niet in een periode van overheidsbezuinigingen en decentralisatie. Dat blijkt ook uit de onlangs verschenen *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. Het is ook de vraag of de toenemende file- en bereikbaarheidsproblemen ooit met overheidsmaatregelen te beteugelen zijn. Alsof 'de overheid' zo'n autonome ontwikkeling kan beïnvloeden. Er zal op z'n minst een poging gewaagd moeten worden om met private partijen tot een samenhangende visie en uitvoering te komen. Dat is makkelijker gezegd dan gedaan, maar het zal wel moeten nu (eenzijdig) overheidsbeleid nauwelijks invloed heeft en in te zetten technische oplossingen te kostbaar of te weinig effectief zijn, of onvoldoende draagvlak hebben.

Het groeiende aantal en toenemende gebruik van auto's lijken inmiddels niet meer te stoppen. De samenleving wordt steeds autoafhankelijker. Serieuze vervoersalternatieven ontbreken, terwijl het overheidsbeleid te eenzijdig uitgaat van technische en regionaal-economische ontwikkelingen, die ook nog eens onvoldoende onderzocht en gekwantificeerd zijn. Sociale en culturele aspecten worden nauwelijks meegenomen. Dat is vreemd, want de

status van de auto als 'heilige koe' is bekend. Juist die opvatting zou een uitgangspunt van noodzakelijke (auto)mobilitetsveranderingen moeten zijn. Een auto geeft een gevoel van macht, vrijheid en geborgenheid. Autobezitters (en -gebruikers) vinden zichzelf superieur aan degenen die het openbaar vervoer gebruiken. Die opvattingen vormen vooralsnog een onoverkomelijke barrière voor beleidsvernieuwing gericht op mobiliteit in een meer duurzame en democratische context.

Buitengesloten

Ondanks de trend van autogedrevenheid heeft een op de vijf huishoudens geen auto, zo blijkt uit het proefschrift *De autoafhankelijke samenleving* van Hans Jeekel. Vooral ouderen en armlastigen kunnen zich dat niet permitteren. Een nieuwe tweedeling van de samenleving lijkt daarmee een feit. Jeekel maakt zich daar terechte zorgen over, omdat velen nauwelijks in staat zijn bepaalde, vaak noodzakelijke, voorzieningen te bereiken. Bij hen gaat het bij bereikbaarheid allang niet meer over congestie en betrouwbare reistijden, maar over het tegen betaalbare kosten

Voor 75% van de mensen met een auto is geen reëel alternatief vervoer beschikbaar



FOTO: INGE VAN MILLI, HOLLANDESE HOOGTE

Op de A13, ter hoogte van afrit 9 bij Delft, veroorzaakten de vele bezoekers van IKEA iedere zaterdag en koopzondag ernstige verkeersproblemen. De capaciteit van de op- en afritten moest worden vergroot om de enorme stroom af- en aanrijdende auto's te kunnen verwerken. Het inpakken-en-wegwezen-concept van de meubelsupermarkt is helemaal gebaseerd op de auto. Laten bezorgen kan ook, maar dat kost geld. Sinds kort staan er ook een paar huurbakfietsen.

kunnen meedoen in de moderne samenleving. Dat laatste lukt vaak niet, waardoor mensen maatschappelijk geïsoleerd raken.

'Van groot belang voor de automobiliteit is het grote accent in onze risicosamenleving op flexibiliteit en wendbaarheid. Flexibel kunnen zijn is in de moderne tijd bijna een eis, op het werk, qua tijdschema's en in het eigen drukke leven. Ook van belang is het uiteenleggen van vroeger in elkaars nabijheid gesitueerde activiteiten. De auto heeft dit mogelijk gemaakt en is ook in staat de activiteiten in de netwerken van deze locaties te faciliteren', aldus het proefschrift.

De beschreven trends zijn duidelijk en goed onderbouwd. Het frequente autogebruik is het laatste decennium sterker gegroeid dan de automobiliteit. En deze autoafhankelijkheid neemt nog toe. Vooral bepaalde groepen, zoals zakelijke dienstverleners, zij die te maken hebben met strakke tijdschema's, inwoners van buitengebieden, mensen die langs de snelweg wonen of werken, gehandicapten en mensen die zijn aangewezen op intensieve zorg, zijn bijna volledig afhankelijk van de auto. Het gaat dan om 75%, ruim 3 miljoen, van alle volwassenen die de beschikking hebben over een (lease)auto. Er bestaan voor deze, vaak regelmatige, autoverplaatsingen geen reële alternatieven. Het maakt de lezer en ongetwijfeld ook de beleidsmaker moedeloos.

Net als de wetenschap dat het huidige personenautoverkeer 12% van de CO₂-emissies veroorzaakt. Dat aandeel groeit en verergert de (mondiale) klimaat- en energieproblemen.

Jeekel draagt in zijn (deels geografische) onderzoek ook oplossingen aan in de vorm van scenario's. Het tot nu toe dominante scenario 'Verstandig Volgen' is technisch georiënteerd en gaat uit van het adaptievermogen van de auto-industrie bij de klimaatveranderingen en daaraan gekoppelde milieueisen. Volgens Jeekel is het hierbij nodig meer rekening te houden met de eindigheid van fossiele brandstoffen. Ook het tele- en thuiswerken zou veel meer aandacht moeten krijgen in beleidsoplossingen, net als de ruimtelijke inrichting, waarbij bijvoorbeeld het openbaar vervoer meer kans krijgt of het aantal snelweglocaties wordt beperkt. Het 'Optimistisch Veranderen' is een scenario dat vooral uitgaat van de technische ontwikkelingen, maar veronderstelt dat automobiliteit essentieel blijft voor het sociaal-economisch functioneren. Er zijn in dit scenario dan ook geen structurele veranderingen die tot innovatieve vervoersalternatieven leiden. 'Transport en Transitie' en 'Creatieve Complexiteit' gaan vooral uit van de vragen uit de samenleving en werken toe naar een snelle transitie

van het huidige autosysteem naar een systeem van duurzame mobiliteit. 'Transport en Transitie' vraagt een stevige centrale overheidssturing; het laatste scenario gaat uit van zelfregulering en zelforganisatie van *stakeholders*, die alleen van de grond zullen komen als de urgentie veranderingen noodzakelijk maakt. Het vermogen van de betrokken partijen om op zoek te gaan naar een gezamenlijke aanpak en die daadwerkelijk en gecontroleerd te realiseren (*governance*) is volgens Jeekel nog beperkt, bijvoorbeeld vergeleken met de watersector. Wellicht zijn de mislukte 'onderhandelingen' met de ANWB en andere maatschappelijke organisaties over de introductie van een vorm van rekeningrijden daar debet aan.

De beschrijvingen van de vier scenario's vormen een spannende en deels geslaagde exercitie op een wat hoger abstractie- en creativiteitsniveau dan in de gemiddelde beleidsnota's. Het ontspannen geschreven proefschrift overtuigt omdat het mythen ontzenuwt en percepties bevestigt. Dat is al heel wat in deze autoafhankelijke samenleving. •

Jeekel, H. 2011. *De autoafhankelijke samenleving*. Uitgeverij Eburon, Delft.



Hans Jeekel (1954) studeerde sociale geografie aan de Rijksuniversiteit Utrecht en planologie aan de Gemeentelijke Universiteit van Amsterdam, waarna hij zijn ambtelijke carrière startte bij de rijksoverheid. Sinds 2007 is Jeekel bij Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor kennis, innovatie en internationale samenwerking. Tussen 1995 en 1988 was hij namens D66 lid van de Tweede Kamer. Hij promoveerde op 14 april 2011 aan de Erasmus Universiteit in Rotterdam.