

1. SUBURBIA EN DE KLIMAATOPGAVE VOOR MOBILITEIT; EEN RAMPSCEENARIO?

De auto is in 35 jaar embedded geraakt in onze samenleving. Heel veel arrangementen van het moderne leven kunnen – buiten de meest dichtbevolkte gebieden- niet meer zonder de auto. Dat geldt voor de landelijke gebieden en voor alle gebieden met woningen in relatief lage dichtheden. Die laatste gebieden domineren het land. Er wonen zo ongeveer 5 mln. mensen in onze steden, zo ongeveer 3 mln. mensen in de landelijke gebieden en dus zo'n negen miljoen mensen in die suburbane gebieden.

Er zijn twee soorten; de echte suburbs, zoals Bergschenhoek, Houten, Hoofddorp, en de gebieden met veel kleinere kernen en wat grotere stadjes, zonder dat je nu kunt zeggen dat het landelijk gebied is. Pak de aaneengeregen rij plaatsen in West Brabant, pak Zuid Limburg, pak West Friesland.

Beide gebieden die ik nu even voor het gemak suburbia zal noemen zijn leverancier van bijzonder veel autokilometers. Bijna iedereen van boven de 18 neemt daar de auto om vrienden te bezoeken, te winkelen, te sporten en bijna iedereen van onder de 18 en boven de 85 laat zich rijden. Alleen voor de tocht naar school zijn er slierten pubers in OV en op de fiets.



Is de auto hier in kilometrage terug te brengen tot de helft? Zeg niet snel ja. In feite denkt iedereen; dat al wel niet lukken. En iedereen hoopt dan vervolgens maar dat auto's zo snel helemaal schoon zullen zijn, dat veel rijden alleen nog maar een ruimteprobleem is, en dat probleem wordt dan gelegd bij de steden. Maar we weten dat auto's niet op tijd schoon zullen zijn, en straks kun je met je auto nog alleen maar naar de rand van de stad. We zullen toch ook een oplossing voor suburbia moeten krijgen....

Maar hoe? Minder ritten zou helpen. Dat betekent meer samen-rijden. E- bikes kunnen helpen, een redelijk aantal autoritten naar werk valt te substitueren. Mobility as a Service kan wellicht wat helpen,. Autorijden duurder maken, of breder, de invoering van een mobiliteitsbudget door werkgevers kan wat helpen. OPV frequenter en goedkoper maken zal wat doen. Maar het blijft allemaal betrekkelijk miniem. Almere, Leidsche Rijn, Nieuwegein, Nieuw Venne; je zal maar van de ene locatie uit dit rijtje naar de andere moeten gaan. Dat is dus autowerk. De kern van het mobiliteitsprobleem van suburbia is dat hier door miljoenen huishoudens de auto- afhankelijkheid elke dag weer opnieuw wordt voorgeleefd en geproduceerd. En die kern is telkens een drieslag. In de suburbs, gekenmerkt door lage dichtheden, vraagt bijna alles een redelijk forse te overbruggen afstand. Er zijn geen buurtsupers meer, die hebben de trend naar grootschaligheid niet overleefd. Er zijn geen kroegen. De supermarkt

is twee kilometer naar rechts, de sportvelden zijn vier kilometer naar links, en de bedrijventerrein met de bouwmarkten liggen weer heel ergens anders.

Een uiteengelegde dunne stad, waar je steeds weer de auto nodig hebt. We kunnen die dunne stad wel compacter maken, maar dat kost jaren en wel heel veel investeren, en het is maar de vraag of de suburbanen dat wel willen. Echt goed OV komt er met dergelijke lage dichtheden natuurlijk niet, en de meeste mensen zijn gewend om met hun auto direct weg te kunnen, en overwegen niet eens het wachten in de openbare ruimte. Trouwens; die openbare ruimte, daar houden de meeste suburbane mensen niet zo van. Geef hen maar privé – ruimte. Openbare ruimte wordt met die lage dichtheden tot ruimte voor meer marginale groepen zoals hangjongeren of asielzoekers, en verder is er vooral winderig kijkgroen. Je hebt de auto nodig om die winderige en potentieel gevaarlijke ruimte veilig te doorkruisen.

En waarom zou je investeren in het openbare? Je bent sowieso niet close met je burens. Die groet je vriendelijk, maar niet veel meer dan dat. Je bent close met familie en vrienden, en die wonen vaak elders. En je bezoekt die volstrekt logisch, met de auto, want suburbia is na half elf 's avonds OV- arm.

Er is overigens nog één dimensie niet aan de orde geweest; de tijd. Wat kost het toch veel tijd als je van de suburb naar de stad wilt, en vooral als je van de ene suburb naar een andere moeten als je zou besluiten dat met het OV te doen. Dat is meestal meer dan twee maal zo langzaam als met de auto. En omdat we met een samenspel van veel werkplekken langs snelwegen, veel te realiseren tijdslots – ik moet om 10 uur echt daar zijn!- en grote individualiteit in het werk het werkaanbod ruimtelijk anders hebben georganiseerd zijn er geen dikke stromen meer. Alles komt vanuit haarvaten, moet samen de snelweg op, en gaat weer naar het bestemming haarvat. Dat wordt dan dus ook de individuele auto in je eentje...Logisch dat suburbia de meeste auto's per inwoner heeft.

Nu komt mijn milde wanhoop. Hoe kunnen we hier, in dit suburbia, nu echt een grote emissiereductie in CO2 realiseren? Ik heb eerlijk gezegd nog geen idee. Nagenoeg alle ideeën concentreren zich op de dichter bevolkte gebieden. Daar komt nog bij dat de mentaliteit van suburbia, all over the world, zich aan de rechterkant van het politieke spectrum bevindt. Suburbia in Nederland is VVD- country. De echte auto- captives, de auto- gegijzelden wonen in suburbia, en ze zitten daar zelf niet zo mee.

Maar de aarde zit er wel mee. Dit vraagt om een vervolg.