

We reden in een Landrover van Tashilhunpo via Xigazê naar Lhasa. Tibet is zowel fascinerend als hoofdpijnend. De vorige dag leverde nog een pas op van ruim 5.000 m hoogte; nu 'redenen' we op een verharde kuilenweg. De hoogte varieerde van 3.900 tot 4.600 meter. Lhasa ligt op 3.650 meter. Onze gids (een Tibetaan uit een zeer religieuze familie) legde uit dat de plaats van de weg enigszins afhangt van de momentane windrichting; het stooft er nogal eens.

Alles wat een verwende westerling doodgewoon vindt ontbreekt langs, op en boven de weg. Geen plaatsaanduidingen, geen vangrails, geen enkel bord dat maar waar dan ook naar verwijst, geen tankstation (brandstof in extra tank achterin), één klein theehuis in een dorpje – halverwege de 270 km – met de soberheid die eigen is aan de Tibetaanse minima.

Soberheid die echter geheel is ingebed in godsvrucht en religie. Overal op onze planeet zijn er wegen zoals die in Tibet maar nergens kent armoede zoveel power: overal gebedsvlaggetjes, vooral op hoogste- en diepste punten in de route. De wind waait en verspreidt de teksten zodat iedereen daar profijt van zal hebben: om mani padme hum, het juweel in de lotus. Eén weg door een gebied zo groot als Nederland, geen tunnel of brug (als een riviertje de weg oversteekt, leggen de reizigers wat stenen bij zodat de auto over kan steken), geen onderhoud, niets dat belangrijk genoeg is om transport enigszins te bevorderen. Een weg door een vergeten land. Duimstok voor het meten van 's werelds interesse.

De andere kant van de aardbol. We rijden van Santo Domingo naar het westen, richting Haïti. Een vierbaansweg, af en toe een bord, zo nu en dan wat negotios. Na Azua rechtsaf. Verharde weg met kuilen. Aan het begin en eind van ieder dorp een hoge verkeersdrempel. Doorkomend verkeer moet daar stapvoets rijden, dus, handel. Rond die drempels is het te doen. Alles is te koop. De verkeersdrempel als handelsstimulus, de weg ook, bij elke forse kuil.

Tussen haakjes, wat heb ik in die landen te zoeken? Gewoon werken. Kennis brengen, geld meebrengen, ervaring opdoen en vooral relativeren.

Het vliegtuig is geland en vanaf langparkeren wordt aansluiting gezocht bij de file. Een tunnel, tal van viaducten onderdoor dan wel er overheen. Een ongehoord aantal 'verkeersvoorzieningen', verwijzingen, koopadviezen en andere verleiders vragen aandacht. De 'mobiliteitsethica' van een hoogontwikkelde natie ontrolt zich aan het oog. Het kleinste dorp wordt minstens driemaal aangekondigd, portaal over de weg, uitrijstrook, 'UIT' en 'HIER', 'PAS OP' en 'VOORSORTEREN', kortom totaal negeren van eigen initiatief. De dictatuur van de mobiliteit in de vorm van logo's, iconen, schermen, fotocamera's enzovoort ten top. Dat is, laten we zeggen, nog de externe kant. Sinds kort is er ook een interne beweging: de routeplanner. Een lieve damesstem vertelt hoe de bestuurder zijn weg moet zoeken. Nog even en niemand weet meer waar wat ligt. Kortom, de zegeningen zijn welhaast adembenemend. Het meest in het

oogspringend is echter het feit dat nergens zoveel geparkeerd wordt als op de auto(snel)wegen: een oogstrelende uiting van solidariteit. Of wellicht onmacht in een tijd waar (na)denken verboden is (ook wel 'gebruiksvriendelijkheid' genoemd)?

Einde van het schouwtoneel a *passionata*

Zomaar een vraag komt op: al kijkend naar de hoeveelheid autosnelwegen is er dan iets te zeggen over de relatie met het gebied dat ze doorkruisen of ontsluiten? Bepaalt de economische activiteit de hoeveelheid, de bevolkingsdichtheid wellicht, de verbinding met of doortocht naar bepaalde streken, landdelen of landen? Is het een – zeer gecompliceerde – combinatie daarvan? Is het een ode aan de reiziger, ook wel toerist genoemd, en zijn stimulerende invloed op economische activiteit? Lossen verschillende landen nauw omschreven doelstellingen hetzelfde op? Wat zijn de verschillen in investeringen in deze hoogste vorm van infrastructuur met betrekking tot wegtransport?

		Nederland	Belgie	BRD
Oppervlakte	km ²	40.844	30.513	248.500
Inwoners	stuks	15.200.000	11.000.000	65.000.000
Autosnelwegen	km	2.650	1.600	8.650
Ontsluiting	ha/m weg	1,5	1,9	2,9
Ontsluiting	inwoners/m weg	5,7	6,9	7,5

Tabel 1.

In tabel 1 zijn cijfers te vinden over een drietal landen. De hoeveelheid autosnelweg is gemeten van autokaarten (dus niet ontleend aan landenstatistieken). Het is opvallend dat ons land wat betreft ontsluiting bovenaan staat. Hier is (dus) sprake van gewoon het ene getal delen door een ander. Stel nu dat er sprake zou zijn van alzijdige ontsluiting van ieder beschouwd land, landsdeel of gebied. Neem bijvoorbeeld Meppel-Hoogeveen-Groningen-Heerenveen. Maar óók, dat langs de landsgrenzen en langs de kust altijd een autosnelweg aanwezig is. Dan ontstaat een beeld zoals aan het eind van bovenstaande inleiding is geschetst. Tabel 2 geeft de uitkomsten. Opvallend is dat België bijna tweemaal zoveel km² kwadrant heeft als ons land. De BRD zelfs ruim drie maal. Dat zou kunnen inhouden dat in ons land de nadruk wordt gelegd op intensief gebruik van de autosnelweg en dat daarnaar (rijdend op een provinciale- of secundaire weg) zo veel als mogelijk wordt verwezen.

		NED	BEL	BRD
Gemetenvoorziening	m/km ²	65	53	35
Ingesloten kwadrant *)	km ²	1.361	2.543	4.443
Relatieve voorziening **)	m/km ²	108	79	60

Tabel 2.

Tabel 3 geeft daar een bevestiging van: in de randstad moet iedereen via de snelweg terwijl dat in het noorden (eind van het wegenstelsel) juist andersom blijkt te (kunnen) zijn. Voor de oostkant en het midden zullen de autosnelwegen veel meer doorgaand verkeer serveren. De investeringen zullen dan ook in de randstad veel hoger liggen dan elders in het land: Nederland is plat en fijnmazigheid vergt haar tol.

		Noord	West	Midden	Zuid	NED
Oppervlakte	km ²	4.536	3.769	8.269	3.735	
Autosnelwegen	km	234	513	803	282	
Gemeten voorziening	m/km ²	52	137	98	76	65
Ingesloten kwadrant *)	km ²	4.536	314	688	1.862	1.361
Relatieve voorziening **)	m/km ²	59	226	152	93	108

Volgens het CBS heeft ons land momenteel 117.000 ha. verharde wegen. Dat is 3,5 % van het oppervlak van Nederland zonder water. Leuker is dat dan iedere vaderlander 75 m² verharde weg tot zijn beschikking heeft. Dit zegt echter even weinig als de deling 'totale bierafzet/aantal

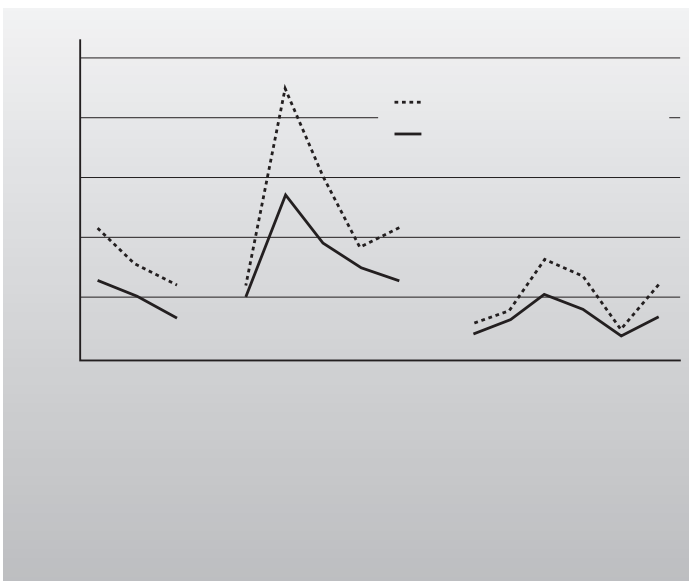
Tabel 3.

Hoe zit dat nu in een groot land zoals de BRD? Tabel 4 laat dat zien. In het landsdeel 'midden' is het Ruhrgebied opgenomen. Het ingesloten kwadrant daarvan is zeven maal groter dan dat van onze randstad. De relatieve voorzieningen zijn in de BRD overall lager dan in ons land. Maar in de BRD ligt de nadruk dan ook op de provinciale wegen. Immers, is de BRD voor de noordelijke landen een doorvoerland, Nederland is veelal eindbestemming.

		Noord	Noordelijk	Midden	Zuiderlijk	Zuiden	BRD
Oppervlakte	km ²	20.800	43.400	47.300	68.500	68.500	248.500
Autosnelwegen	km	415	1.460	2.550	2.870	1.355	8.650
Gemeten voorziening	m/km ²	20	34	54	42	20	35
Ingesloten kwadrant *)	km ²	20.808	10.850	2.365	3.424	34.255	4.443
Relatieve voorziening **)	m/km ²	28	38	82	68	22	60

Tabel 4.

Het ingesloten kwadrant zou een goede indruk kunnen geven van de hoogte van investeringen, de inspanningen voor onderhoud en de mate van filevorming. Bruggen over rivieren of dalen, extra problemen in een bergachtig-, heuvelachtig of glooiend landschap, milieudefinitie, water- en landschapsbeheer, allen leiden tot investeringen die per ingesloten kwadrant kengetallen kunnen opleveren. Daaruit zou (bijvoorbeeld) naar voren kunnen komen dat rekeningrijden niet gebaseerd hoeft te zijn op het vermijden van files maar op investering en onderhoud van wegen. Dat zou ook kunnen verklaren waarom deelstaat Beieren en een land als Oostenrijk tol willen heffen of dat al doen om de enorm hoge investeringen in een specifiek kwadrant te kunnen financieren. Te meer omdat die investeringen voornamelijk aan passanten ten goede komen.



Figuur 1. De gemeten en relatieve voorziening (in m¹/m² km) in de drie landen, in Nederland en in Duitsland.

Nederlanders'. Wat wel iets zegt is het berekende ingesloten kwadrant: 0.53 km², uitgaande van een gemiddelde wegbreedte van 10 m. Daarmede stijgt de beschikbaarheid tot 159 m² per Nederlander; dat ligt hoger dan de gemiddelde woning-grootte. Wellicht is dat dan het kengetal waarmede het aanbod van mobiliteitruimte dient te worden gemeten.

Relativering

Begonnen is met een weg waarover een enkele auto per dag rijdt, investeren en onderhouden is dan niet in zicht. Rekenen is

niet nodig om de weerslag van mobiliteit in kaart te brengen.

Geëindigd is met te laten zien dat in hoog geïndustrialiseerde landen mobiliteit zeer hoge investeringen vraagt waarvan de kwaliteit en de 'luxe' nog steeds niet in kaart zijn gebracht. Tevens is niet

duidelijk wie nu wat betaalt en lijkt het gerechtvaardigd dat luxe en gebruik op de consument één op één wordt verhaald. Het idee van een Franse bewindvoerder dat satellieten dat moeten gaan regelen – op gelijke wijze als uw routeplanner – lijkt in deze context welhaast vanzelfsprekend. De route wordt ingevoerd, de kosten daarvan verschijnen op de display; beslis maar.

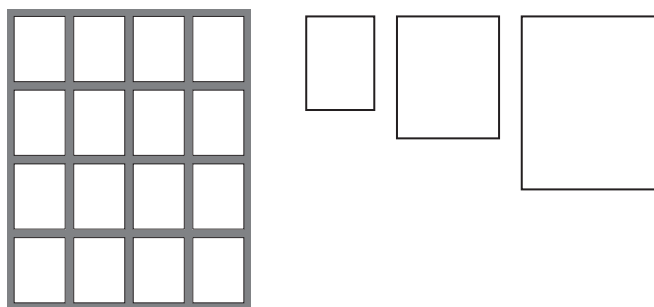
Willem Meijer is directeur van Willem Meijer Consultancy
Email: wmconsult@planet.nl

*) Ingesloten kwadranten

Totale oppervlak = km² land of landsdeel

Wegen (donkergrijs) = km wegen per land of landsdeel

De verdeling is zodanig gekozen dat de werkelijkheid van km² en km zeer dicht wordt benaderd.



***) Relatieve voorziening

Omdat de ontsluiting van het ingesloten kwadrant alzijdig is, zal de relatieve voorziening gelijk of groter zijn dan de gemeten voorziening (totaal meters wegen/totale oppervlakte km²).