

# Te veel gebrand op steeds sneller vervoer

Het Fyra-fiasco laat zien dat we te sterk gericht zijn op alsmaar sneller vervoer, meent **Sam de Vlieger**. Het opschroeven van de snelheid kost steeds meer en verscherpt de ongelijkheid.

**V**olgens de parlementaire enquêtecommissie kost de Fyra 'ons' 11 miljard euro. De oorzaken van dit fiasco worden gezocht in slecht management, onjuiste besluiten en een Italiaanse treinenbouwer. Maar wat de enquêtecommissie ontgaat, is dat het Fyra-debacle een symptoom is van een veel groter probleem: de algehele afbraak van toegankelijk en goed vervoer, in ruil voor hogere snelheden, voor meer en meer geld.

Ten tijde van de eerste ritjes van de Fyra studeerde ik in Leuven. Om vrienden in Nederland te bezoeken, maakte ik gebruik van de populaire intercity tussen Amsterdam en Brussel. Deze trein zat altijd tjokvol, was doorgaans op tijd, en dat voor een redelijke prijs. Maar er werd dus besloten dat er een snellere trein zou komen en de oude intercity, ongeacht haar populariteit, moest het veld ruimen. Pendelend tussen België en Nederland kon ik voortaan kiezen: een toeslag betalen voor de Fyra of een half uur langer in de stoptrein van de NMBS, de Belgische spoorwegmaatschappij.

## Blindstaren

De keuze waarvoor ik stond, is volgens de socioloog Ivan Illich kenmerkend voor een samenleving die zich blindstaart op snelheid. Hij liet in 1973 in zijn boek 'Energie en maatschappelijke tegenstellingen' zien dat investeringen in sneller vervoer ten koste gaan van systemen die mobiliteit voor een grote groep mensen waarborgen. Hij betoogde dat de ma-



De Fyra zou alleen tijdswinst opleveren voor reizigers die netto meer dan 25 euro per uur verdienen. FOTO ANP

nier waarop wij het begrip snelheid hanteren, ons verhindert rationeel naar mobiliteit te kijken.

Als we bijvoorbeeld in een auto met 120 kilometer per uur over de snelweg razen, vergeten we hoeveel uren werk nodig waren om de benzine, verzekering, belasting, de auto, etcetera te betalen. Wanneer we al deze uren bij de reistijd optellen, komt de 'effectieve snelheid' niet boven 20 kilometer per uur.

De hoge kosten van het zogenaamd 'snellere' vervoer zijn niet alleen voor rekening van de gebruiker. Volgens Illich leidt de toename van het energieverbruik dat nodig is om hogere snelheden te bereiken tot maatschappelijke tegenstellingen. Doordat de verhoging van de snelheid gepaard gaat met een hogere prijs wor-

den mensen buitengesloten die het zich niet kunnen veroorloven. Ook verhindert de infrastructuur voor snel vervoer vaak andere vervoermiddelen. Zo moeten fietsers en voetgangers vaak extra kilometers maken door de aanleg van snelwegen.

## Tijdswinst

Terug naar de Fyra. Die zou tussen Amsterdam en Antwerpen een tijdswinst van een uur opleveren. Tegelijkertijd zou het dagretourtje van 51,80 euro naar 108 euro gaan, oftewel 25 euro voor een uur tijdswinst. De Fyra zou dus alleen echte tijdswinst opleveren voor reizigers die netto meer dan 25 euro per uur verdienen. Voor andere reizigers betekent het effectief een langere reistijd. De effectieve snelheid van de Fyra ligt dus veel lager dan de gereden snelheid, en voor veel reizigers – afhankelijk van het inkomen – ligt hij zelfs lager dan bij de oude intercity.

Al met al zijn de kosten van de infrastructuur, energieverbruik en milieuvervuiling vaak veel hoger dan de 'winst' die met het verhogen van de snelheid wordt behaald. Fyra-achtige vergissingen kunnen in de toekomst worden voorkomen als eerlijke berekeningen worden gemaakt van de zogenoemde effectieve snelheid van een transportmiddel. Alleen wanneer alle kosten voor individu, samenleving en milieu worden afgevoerd, kunnen investeringen in mobiliteit werkelijk bijdragen aan de bewegingsvrijheid van alle mensen.

Op [www.deautovanivan.nl](http://www.deautovanivan.nl) berekent u de 'echte' snelheid van uw auto.



**Sam de Vlieger**  
filosoof en leerling-fietsenmaker