

Financieel Dagblad, maandag 3 december 2007

Tilburg leert van Tokyo

Riek Bakker

Nu ben ik alweer net terug uit de Aziatische wereld met een 'wow' gevoel over hoe je wél het dagelijks vervoer van enorme mensenmassa's met goede infrastructuur kunt regelen. Laatst was ik in Taipei, waar ik twee weken geleden over schreef. Dit keer was ik in Japan. Ik mocht mee met een door de gemeente Tilburg georganiseerd werkbezoek, wat weer het gevolg is van een bijzondere relatie tussen deze stad met een plaatsje bij Tokyo.

In Tilburg is een vestiging van het Fuji-concern en er is een stichting in het leven geroepen die uitwisselingsprogramma's organiseert. Aangezien Tilburg bezig is met plannen voor een nieuwe stationlocatie wilde de gemeente ter lering graag in een van 's wereld meest dichtbevolkte en verkeerstechnisch gestroomlijnde steden gaan kijken. Dit initiatief had nog wat voeten in de aarde. Want ach, vroegen enkele oppositieleiden, 'is het niet een snoepreisje?' Nee, dat was het zeker niet. Gemeenteraadsleden, enkele ambtenaren en marktpartijen, iedereen betaalde netjes zijn reis.

Het bezoek was enerverend. We hebben zo'n beetje alle stations en nieuwe verkeersprojecten gezien in deze stad waar dertig miljoen mensen wonen en werken op een grondgebied met een omvang van de helft van Nederland. Je ziet daar dan ook geen snippertje groen.

Wat opvalt is hoe perfect daar een combinatie van openbaar vervoer en wegverkeer is geregeld. De grond is er zó duur dat het regionale en nationale wegennet boven de stedelijke wegen hangt. De stad is superschoon zodat je bij wijze van spreken op de grond een eitje kunt bakken. Ook werken ze met schone en goedkope energie van biogas, elektriciteit en kernenergie. Vrachtwagens komen de stad niet in. Op distributiepunten wordt de vracht overgeladen op lorries, om opstoppingen, zoals in onze binnensteden, te voorkomen. En deze aanpak geeft veel minder stank. En dan het openbaar vervoer. Ik heb zelden zo'n fijnmazig en op de seconde af op tijd rijdend metronet meegemaakt. Via een systeem met poortjes worden de golven reizigers gestuurd: de ene eruit, de andere erin. Als het niet opschiet zijn er speciale mensen die 'pushen'. Het openbaar vervoer is honderd procent geprivatiseerd en geen half werkende hybride van overheid en markt. De lijnen zijn rendabel, de bedrijven die het bezitten ondernemend. Dit levert geïntegreerd verkeer tussen huis, metro en werk. Forenzen reizen zelden met de auto. Tokyo is ook nog eens, net als Taipei, veilig. Een kind van 9 jaar kan met z'n rugzakje om alleen met de metro naar school.

Op distributiepunten vracht overladen op lorries geeft in binnensteden minder stank en opstopping:

Maar er is een keerzijde. Alles draait om het collectief en alles wordt ingezet op de economie. Het individu komt derhalve in de knel, dat zich ondermeer uit in een hoog percentage zelfmoord. In een hotel kan het raam niet open uit angst dat iemand eruit springt. De krapte werkt door tot in de privésfeer. Ruimte voor het individu is er letterlijk niet. Dat hoort bij hun cultuur en is voor ons ondenkbaar. Gemiddeld heeft een gezinnetje 70 vierkante meter woonruimte. 's Avonds gaan de meubels aan de kant en rollen ze matjes uit om naast elkaar op de grond te slapen. Japanners kunnen in totaal maar 1,2 kind hebben. Je ziet dan ook op straat nauwelijks kinderen. Dat is een heel rare ervaring. En ja, ze springen dan wel eens uit de band. 's Avonds veel drinken en gek doen, om de volgende dag weer strak in het gelid de metro naar het werk te nemen.

Voor Tilburg is de les vooral: we moeten niet zo melig doen over infrastructuur, niet alleen asfalt draaien, maar dat ook goed managen. En we moeten het weg- en openbaar vervoer met elkaar verknopen zodat het dynamisch aansluit. Dit is niet alleen een les voor deze middelgrote stad in Brabant maar voor heel Nederland.

Riek Bakker is adviseur op het gebied van strategische planvorming in de ruimtelijke ordening, landschap, stedenbouw en infrastructuur .