

STEDEN DIE DURVEN ZIJN DE MOTOR VAN VERNIEUWING VAN HET MOBILITEITSSYSTEEM

Ik leg aan mijn studenten in mijn colleges in het Engels uit dat een toekomstig mobiliteitssysteem dat past bij onze klimaatopgave uit moet gaan van slimme oplossingen voor twee C's. De eerste C is *Clean*, en daar begint langzaam met de overgang naar elektrisch rijden richting in te ontstaan. Maar ruimtelijke problemen worden daar niet mee opgelost, want elektrische auto's zijn net zo omvangrijk als auto's op fossiele brandstof. De tweede C waarvoor we slimme oplossingen moeten vinden is *Capacity*; hoe willen we de schaarse wegcapaciteit, schaarse parkeerruimte, schaarse openbare ruimte en schaarse leefbaarheidsruimte zo goed mogelijk gebruiken? Bij deze C kunnen we zien dat ons mobiliteitssysteem over een paar jaar vast zal lopen.



Nu heeft het CBS in het OVIN (Onderzoek Verplaatsingen in Nederland) een fascinerende cijferreeks opgenomen, die door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid bewerkt is in hun publicatie *Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit*. (figuur 6.2, blz. 36). Het gaat om cijfers over de modal split (verplaatsingen per transportwijze) voor 22 steden, over de jaren 2010-2014. Echte autosteden zijn bijvoorbeeld Apeldoorn, Arnhem, alle Brabantse steden en Heerlen. Steden waar het autogebruik al betrekkelijk gering is zijn Groningen, Utrecht, Amsterdam, Haarlem en Leiden. Het scheelt echt bijna een factor twee qua aantal autoverplaatsingen (22 % om 42% van alle verplaatsingen). Het openbaar vervoer stelt qua aandeel verplaatsingen iets voor in bijvoorbeeld Groningen, Nijmegen, Utrecht, Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, en betekent nagenoeg niets in bijvoorbeeld Zwolle, Apeldoorn, Tilburg en Breda. Hier gaat het om een factor 3 (2 % van alle verplaatsingen om 6%). Er is dus qua stedelijke mobiliteit voor de toekomst veel te winnen als Breda in staat zou zijn om bij te leren van Groningen qua organisatie van het openbaar vervoer, terwijl Den Bosch maar eens naar Leiden moet om te kijken hoe zij daar tweemaal zo weinig stedelijke autoverplaatsingen kunnen realiseren. Ook aardig zijn de verschillen in fietsverplaatsingen; in de Limburgse steden, maar ook in Rotterdam wordt tweemaal zo weinig gefietst als in Groningen, Leiden of Zwolle.

Je ziet ook dat een aantal steden durven om in te zetten op een stevig mobiliteitsbeleid waarin duurzaamheid en bevorderen van toegang voor alle inwoners centraal staat. Nijmegen, Groningen, en

Utrecht werken daaraan en durven, terwijl steden als Arnhem, Apeldoorn of Eindhoven wel vaak eenzelfde soort teksten hebben in hun plannen maar niet goed durven te investeren en bang zijn voor weerstand, zodat hun auto- oriëntatie nog steeds voortduurt. Een goed beleid zou alle nu achterblijvende steden moeten dwingen om alle investeringen te gaan doen die de voorlopersteden allang hebben gerealiseerd. Je zou ook aan competities kunnen denken. Welke zwakke broeders weten snel hun prestaties te verbeteren? Die krijgen een prijs. En voorlopersteden met durf zouden gestimuleerd moeten worden om nieuwe strategieën te beproeven. Zij hebben immers al laten zien dat ze tot presteren in staat zijn. Zoiets lijkt me nou echt smart.

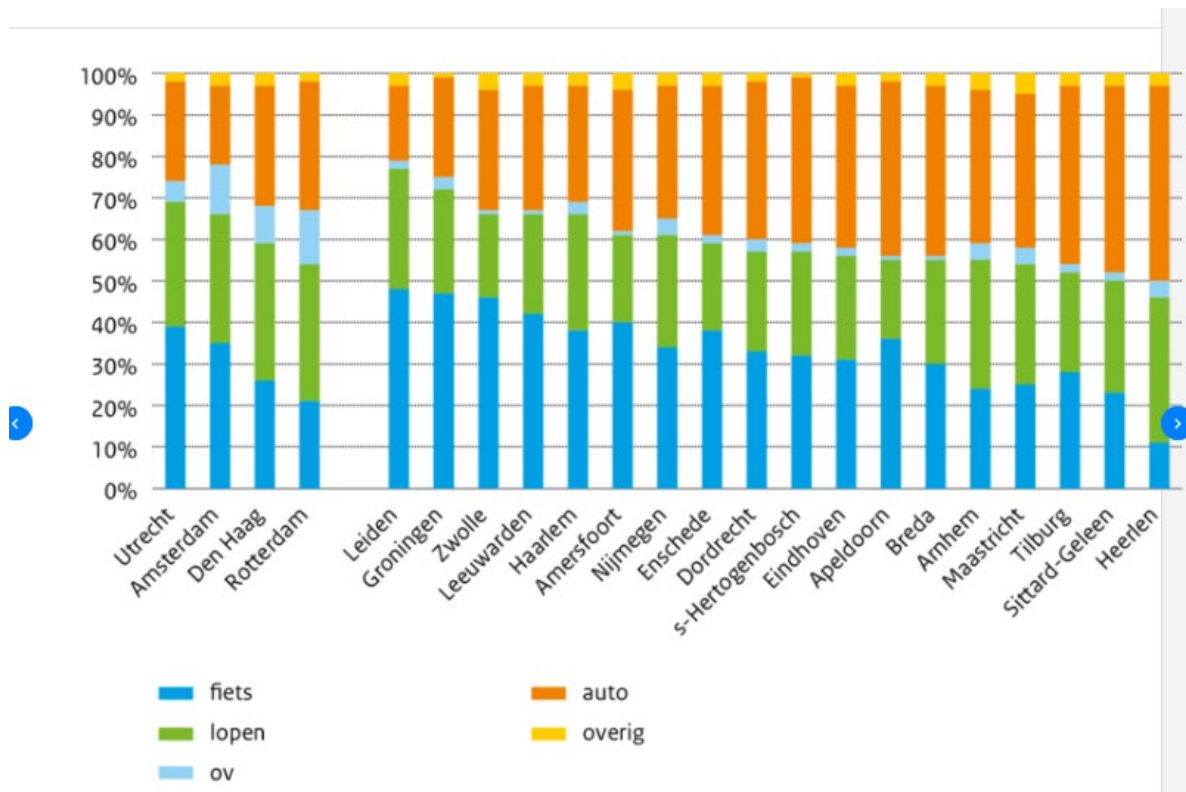
Maar worden de beste steden geholpen? Wordt er überhaupt wel eens zo gedacht door nationale overheden? Dat blijkt niet het geval. In alle rijkere OESO landen kennen nationale overheden meestal drie typen beleid; veel investeringen in infrastructuur, aandacht voor verkeersveiligheid en wat management by speech (of mooier ; wat faciliteren en stimuleren) van nieuwe ontwikkelingen. Zo zien we dat het overal steden zijn die durven om motor worden van vernieuwingen in het mobiliteitssysteem in de richting van veel grotere duurzaamheid en sociale samenhang. In die steden, of dat nu Barcelona, Kopenhagen of Utrecht zijn, worden nu de slimme oplossingen voor beter openbaar vervoer, voor een ruimtelijke inrichting die minder individuele automobilititeit genereert, voor een modern fietsbeleid bedacht. En daar wordt gezien dat parkeerruimte gewoon schaarse en onhandig gebruikte openbare ruimte is en dus fors zal moeten afnemen. In heel Europa voelen deze durvende steden zich meestal meer geholpen door de E.U. dan door hun eigen nationale overheid, die vaak op de rem trapt (bijvoorbeeld via het willen tegenhouden van milieuzones) of noodzakelijke steun in de vorm van mobiliteit de goede prijs geven (met oog op de schaarste en de toekomst) gewoon niet regelt, telkens met een beroep op te verwachten weerstand. Steden die durven doorbreken die weerstand of hebben die weerstand al lang doorbroken. En een mobiliteitsbeleid dat past bij de klimaatopgave zal nooit zonder forse weerstand kunnen worden gerealiseerd. Hier kunnen nationale beleidsmakers in heel Europa gaan leren van de durvende steden. Het wordt tijd dat ze dat ook gaan doen!

Hans Jeekel

Hoogleraar Societal Aspects of Smart Mobility

Technische Universiteit Eindhoven

Bijlagen (hoeven niet in artikel, maar leuk ter informatie)



Nu zonder geel (de categorie overig) en met getallen:

Stad	Auto	OV	Fiets	Wandelen
Groningen	26	4	47	23
Leeuwarden	31	1	42	26
Zwolle	30	1	45	24
Enschede	37	2	38	23
<i>Apeldoorn</i>	41	1	36	22
<i>Arnhem</i>	37	5	24	34
Nijmegen	33	5	34	28
Amersfoort	35	2	40	23
Utrecht	24	6	39	31
Amsterdam	19	12	36	33
Haarlem	28	4	38	30
Leiden	18	2	48	32
Den Haag	29	9	25	37
Rotterdam	31	11	22	34
Dordrecht	38	4	32	26
<i>Breda</i>	42	1	30	27
<i>Tilburg</i>	44	2	28	26
<i>Den Bosch</i>	40	3	32	25
Sittard-Geleen	45	2	22	31
Maastricht	38	4	25	33
<i>Heerlen</i>	47	4	11	38
Eindhoven	39	2	31	28

