

NOTITIE 17

STUDENTEN ERVAREN EN LEREN VAN HET BUITENLAND

HOE ZIJN ANDERE LANDEN BEZIG MET
MOBILITEIT?



2 JULI 2024

Auteurs: Studenten van het LVM

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

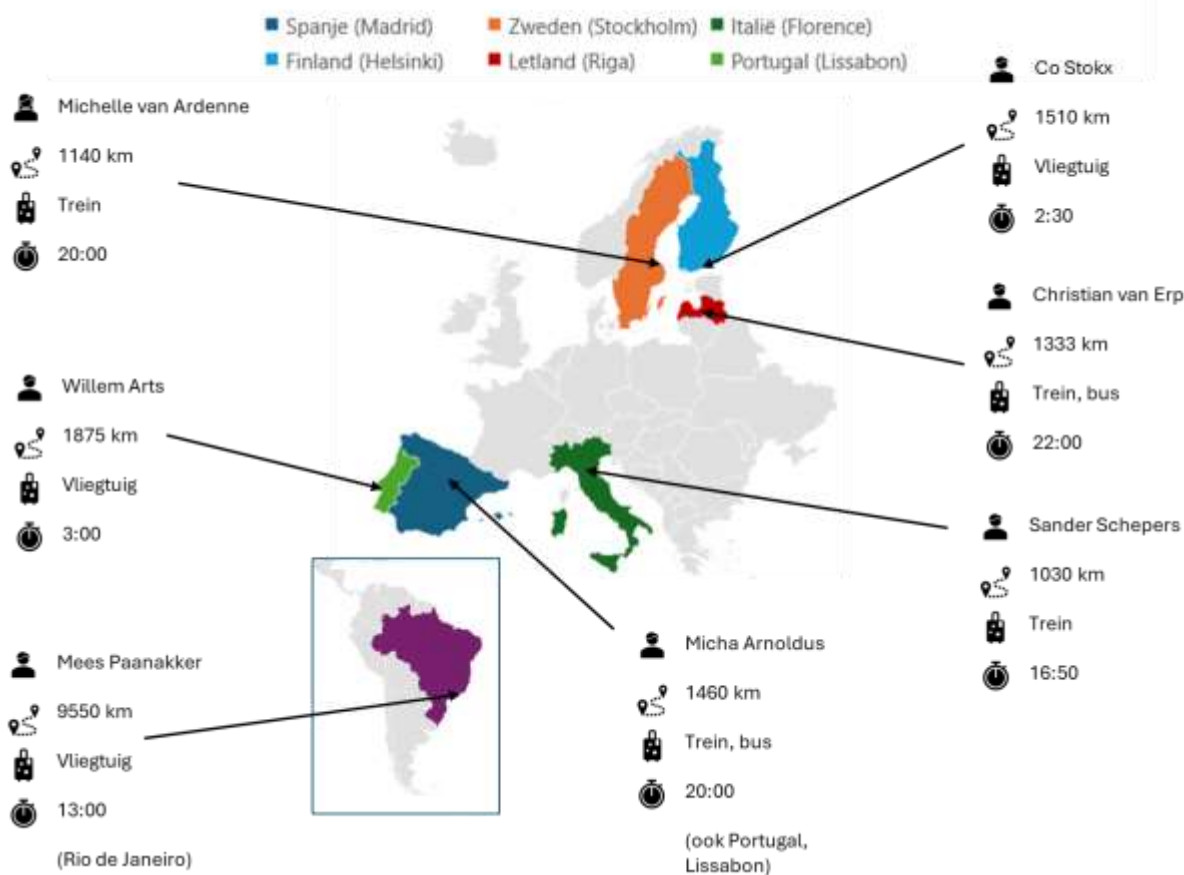
www.labverantwoordemobiliteit.nl



STUDENTEN ERVAREN EN LEREN VAN HET BUITENLAND

In de notitie 'Leren van het buitenland'; beschrijven zeven studenten van het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit hun mobiliteitservaringen in zeven landen en steden waar zij stage liepen. De basis voor deze notitie ligt in hun verhalen en ervaringen met de mobiliteitssystemen in deze landen. De focus ligt bij hun verslagen op het zoeken naar aanpakken, werkwijzen en organisatievormen die in de respectieve landen anders zijn geregeld dan in ons land.

LVM'ers en hun reismethodes naar verschillende bestemmingen



Aanpak

In deze notitie kijken we niet naar het meer institutionele leren van het buitenland, maar staan de directe ervaringen van de studenten met mobiliteitssystemen in zeven landen en steden centraal. Het gaat om Brazilië en Rio de Janeiro. Om drie noordelijke landen; Zweden en Stockholm, Finland en Helsinki, en Letland en Riga. En om drie zuidelijke landen; Portugal en Lissabon, Spanje en Madrid, en Italië en Florence. Zeven LVM'ers hebben per stad en land een basisnotitie gemaakt. En wij hebben uit die notities de interessante verschillen en waardevolle inzichten gehaald. Per land kijken we ook naar het beleid rond klimaat en transport en naar hun grotere mobiliteitsplannen. Dit levert zeven verschillende verhalen en een aantal conclusies op.

In de notitie geven we per land aan hoe groot de CO2 uitstoot per hoofd van de bevolking is, en hoe hoog het aandeel transport daarbinnen is. De gegevens komen steeds uit Climate action in the European Union; Latest state of play (European Parliament, 2021) en uit de onderliggende documenten van de lidstaten. De getallen zijn uit 2019. In dat jaar was de gemiddelde Europese CO2 uitstoot 8,4 ton CO2 per hoofd van de bevolking. Ook geven we per land een samenvatting van het actuele klimaat en mobiliteitsbeleid. En natuurlijk de persoonlijke ervaringen van de studenten met deze systemen in de praktijk.

De oogst: wat kunnen we leren?

We leren uit deze ervaringen dat elk land en elke stad het mobiliteitssysteem realiseert en organiseert vanuit de kenmerken van dat land. Zo worden de snelwegen in Finland in de winter anders gebruikt dan in de zomer. In Italië wordt er met de flaneercultuur, nauwelijks functioneel gelopen. En in Rio zijn er voor het vervoer in en naar de favela's heel eigen oplossingen bedacht. Ook valt op dat er hier en daar 'gaten' zijn in het mobiliteitssysteem, waarbij de opvallendste wellicht is dat er geen enkele goede OV-verbinding is tussen Lissabon en Madrid. Twee landen, samen op het Iberisch schiereiland, maar met de ruggen naar elkaar als het om het mobiliteitssysteem gaat. Ook is wel duidelijk dat elk land nog erg veel heeft te doen voordat er sprake is van een mobiliteit die past binnen de grenzen die de klimaatopgave stelt. Zweden, Finland en Spanje doen het hier wel aanmerkelijk beter dan Letland, Italië en Portugal.

Vervolgens zijn er een paar thema's waarvoor meer onderzoek nodig is. Kan het Letse systeem, dat zich bij stimulering van elektrische voertuigen concentreert op veelrijders, ook voor ons nuttig zijn? Of is het bijvoorbeeld daadwerkelijk waardevol om ook in Nederland concurrentie op het spoor toe te staan? Flexibel gebruik van goedkope taxi's, zoals in de zuidelijke landen, valt in de categorie: leuk voor de gebruikers, maar echt duurzaam oogt het op voorhand niet.

Uit de verhalen van de landen en steden halen wij acht producten die mogelijk interessant voor de Nederlandse context; de eerste vier op nationaal niveau, de volgende op stedelijk niveau. We pretenderen zeker niet dat deze acht lessen direct te kopiëren zijn naar de Nederlandse context. Toch tonen ze mogelijkheden en kansen. Daarom nodigen we uit om bij ieder punt af te vragen: 'Waarom eigenlijk niet hier?'

1. OV is in nagenoeg alle landen en steden goedkoper dan in Nederland, en soms aanmerkelijk goedkoper.

Dit lijkt zelfs zo te zijn als je nuanceert voor de verschillen in inkomens per hoofd van de bevolking. Het roept vragen op. Hoe komt eigenlijk ons OV zo prijzig is? Is er in andere landen sprake van een forse ondersteuning van overheidswege? Of zit het systeem slimmer in elkaar? In Portugal is er veel geregeld voor lage inkomens als het gaat om OV, zoals kortingen of zelfs gratis OV. Hierdoor is OV echt een goede optie voor deze mensen. In combinatie met een vrij uitgebreid netwerk zorg je hierdoor voor echte bereikbaarheid. Meer dan 90% van de inwoners van Lissabon woont binnen 300 meter van een frequente openbaarvervoersdienst. Grotere landen zien hun treinsysteem als een belangrijke en

strategische asset voor de bevordering van de cohesie in het land; spoortickets zijn mede daarom vaak redelijk goedkoop. Het lijkt dat iets dergelijks in ons relatief kleine land niet speelt.

2. Het bestaan van goed functionerende hoge-snelheidspoornetten

Dit geldt voor Spanje en Italië, maar je kunt stellen dat ook Finland (met ook veel nachttreinen) een stevig en goed draaiend systeem kent. Natuurlijk zijn deze landen groter dan ons land, maar je kunt je voorstellen dat er een systeem te ontwikkelen valt in Benelux verband, met uitlopers naar Nordrhein Westfalen en het Parijse Bekken.

3. De aanwezigheid van Bus Rapid Transit via het snelwegennet

BRT is vooral in Brazilië tot ontwikkeling gekomen. Het lijkt nuttig als aanvulling op het OV, maar dan via het snelwegennet. Er zijn weliswaar ontwikkelingen, ook in Nederland, maar het is betrekkelijk vreemd dat pas recent over een dergelijk systeem wordt nagedacht (zie Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2020). Waar we in Europa een poging doen kortere vluchten af te bouwen en deze te vervangen door internationale treinverbindingen, lijkt een BRT-systeem een alternatief. Een BRT-systeem is vrij simpel. We hebben de wegen, we hebben de vraag, waarom hebben we niet meer BRT in Europa? (Zie ook: [OVmagazine - Betere Bus](#))

4. Een rechtvaardige mobiliteitstransitie vormgeven door een fors onderzoeksprogramma

In Zweden loopt op dit moment een interessant programma: Rechtvaardige transitie in de transportsector. In dit programma is zowel aandacht voor de mensen die in de mobiliteitssector werken als voor de mobiliteit-gebruikers. Dit project heeft tot doel de kennis te vergroten over hoe Zweden rond mobiliteit een transitie naar een fossielvrije samenleving kan organiseren. Aan de orde is nadrukkelijk een samenlevingsperspectief, en centraal staan de spanningen die kunnen ontstaan tussen demografische groepen, geografie, sociaaleconomische status en geslacht. Er wordt geanticipeerd op de vereisten en de verwachte gevolgen voor deze verschillende groepen.

5. Handige zonesystemen en 24 uursdienst in het stedelijk OV

Helsinki kent een uitgebreid stedelijke OV-netwerk, met zonesystemen die in essentie klantvriendelijk lijken te zijn. Dit zou een nuttige aanvulling kunnen zijn op het Nederlandse chipcard- systeem. De OV-regio Stockholm heeft een omvang van twee Nederlandse provincies, In Stockholm en in Helsinki is er ook een 24 uur service in het OV. Blijkbaar lukt het in deze steden om iets dergelijks te realiseren.

6. Een concreet doel voor het modal split beleid

Waar voor modal split meestal vage doelstellingen domineren, kiest Lissabon voor een andere benadering. De auto nam in 2017 ongeveer 46% van de reizen van en naar de stad voor zijn rekening, tegen slechts 22% met het openbaar vervoer. In het MOVE LISBOA, de Strategische Visie voor Mobiliteit 2030 wordt het omkeren van de huidige modal split gezien als de grootste uitdaging van het mobiliteitsbeleid voor de stad. Het doel is om het gebruik van privéauto's terug te brengen tot niet meer dan 34% van de verplaatsingen in de stad.

7. Goedkope deelfietsenplannen en elektrische steps als aanvulling op het OV

Je ziet deze aanvulling op het OV in Helsinki, Madrid en in Florence. Het lijkt soms alsof ons land de wet van de remmende voorsprong kent op dit punt. We hebben veel aanbod aan deelmobiliteit overgelaten aan de markt (op de OV Fiets na), waar in deze steden de stedelijke overheid de deelmobiliteit organiseert.

8. Ruimtelijke structuur als stimulans voor bereikbaarheid.

We kunnen, tot slot, leren van hoe een stad als Lissabon is opgebouwd. Veel kleine supermarkten, verspreid door de stad zorgen ervoor dat je vrijwel altijd kan lopen naar de supermarkt. Hetzelfde geldt voor kappers, bakkers, restaurants, noem het maar op. Elke wijk heeft echt een identiteit. Dit komt de verplaatsingen te voet zeer ten goede.

Lees hier de integrale 17^e notitie

Over het LVM

Het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit is een netwerk van masterstudenten van verschillende universiteiten die affiniteit hebben met duurzame mobiliteit. Zij werken met deskundigen in een klankbordgroep, die op vrijwillige basis en op persoonlijke titel hun bijdrage aan het netwerk leveren. Het idee voor dit netwerk ontstond in de coronatijd uit zorg en enthousiasme. De zorg is dat de gehele mobiliteitssector achterblijft bij het realiseren van de klimaatopgave en ook niet inclusief is, want niet makkelijk toegankelijk voor iedereen. Het enthousiasme komt voort uit de grote hoeveelheid goede studenten die echt aan de slag willen met dit thema, aangevuld met professionals die dezelfde zorg delen.

Lees de eerdere notities op <https://labverantwoordemobiliteit.nl/>

Voor meer informatie over notitie 17: Hans Jeekel: j.f.jeekel@outlook.com, tel: 06 51 55 15 61