

▼ Investeren in transportsystemen is één van de mogelijkheden, maar niet de enige, om bereikbaarheid te verbeteren.

Mobiliteitsbeleid volgens professor Bert van Wee

# Vergeet de ruimte niet!

FOTO: MICHEL G.J. SMIT

Plekken hebben geen nut als je er niet kunt komen. Mobiliteit is dus een levensvoorwaarde. Toch is het geen doel op zich en onder meer door ICT verandert de behoefte. Hoe grijpt dit alles in elkaar, hoe ziet verstandig lokaal mobiliteitsbeleid eruit en wat kunnen we in de nabije toekomst verwachten? Een interview met 'mobiliteitsprofessor' Bert van Wee.

**M**obiliteit wordt vaak verward met bereikbaarheid', zegt Bert van Wee als hem gevraagd wordt naar wat mobiliteit in essentie is. 'Mobiliteit gaat over verplaatsingsgedrag,

het aantal ritten en kilometers, het gekozen vervoermiddel en dergelijke. Bereikbaarheid gaat over de mogelijkheden om activiteiten op verschillende plekken te ontplooiën. Iemand die veel kilometers maakt, ofwel zeer mobiel is, kan een slechte bereikbaarheid hebben omdat hij afgelegen woont en ver moet reizen om ergens te komen.'

Het onderscheid tussen mobiliteit en bereikbaarheid is veel meer dan een semantische kwestie, legt Van Wee uit. 'Bereikbaarheid is wat er uiteindelijk toe doet voor mensen, mobiliteit is *een* middel, maar niet het enige, om bereikbaar te zijn. Dat wordt door beleidsmakers soms vergeten. Hoge dichtheid in steden bijvoorbeeld maakt het aantal bereikbare

## WEBSITES

[rli.nl/publicaties/2017/advies/dichterbij-en-snel](http://rli.nl/publicaties/2017/advies/dichterbij-en-snel)  
[www.youtube.com/watch?v=17FYXntVrMA](https://www.youtube.com/watch?v=17FYXntVrMA)  
(Oratie Prof. Dr. Ing Karst Geurs: Dynamiek in Mobiliteit en Bereikbaarheid)  
[dbr.verdus.nl/upload/documents/DBR\\_Notitie\\_07\\_OV-beleid.pdf](http://dbr.verdus.nl/upload/documents/DBR_Notitie_07_OV-beleid.pdf)  
[www.cyclingcities.info](http://www.cyclingcities.info) [mitpress.mit.edu/books/city-cycling](http://mitpress.mit.edu/books/city-cycling)





voorzieningen - winkels, banen, noem maar op - groter, net zozeer als een snelle trein of nieuwe snelweg dat kan doen.

### Invloed van ICT

Ook innovaties in de ICT kunnen van grote invloed zijn op de ervaren bereikbaarheid en het mobiliteitsgedrag van mensen. Dat werkt op diverse, onderling samenhangende, manieren. Van Wee geeft een voorbeeld. 'Als je vroeger iemand wilde aannemen voor een baan, dan dacht je wel drie keer na voordat je iemand uit een ver land uitnodigde voor een gesprek. De hoge kosten voor een vliegticket, de reistijd, jetlag - het zijn allemaal factoren die een drempel opwerpen. Nu kun je via Skype een interview organiseren. Het gevolg is dat de kans dat je iemand uit een ver land aanneemt een stuk groter is geworden. Maar als je dat doet, lokt het weer nieuwe verplaatsingen uit. Die persoon gaat misschien twee keer per jaar terug naar zijn familie. Wat ik hiermee wil zeggen, is: internet verandert het verplaatsingsgedrag en de onderliggende keuzes, maar per saldo, onder de streep, is nauwelijks een verandering te zien in het aantal gereisde kilometers. In de jaren '80 dachten wetenschappers dat ICT minder verplaatsingen, of tenminste minder verplaatsingskilometers, tot gevolg zou hebben, maar het blijkt per saldo niet wezenlijk uit te maken. Het "reistijdbudget" van mensen bedraagt, gemiddeld over een grote groep (bijvoorbeeld alle inwoners van een land) waar ook ter wereld, 60 à 75 minuten per dag en dat is al lange tijd een constant cijfer.'

Wat je ook doet, mobiliteit zal er niet noemenswaardig door toe- of afnemen. Dat is natuurlijk geen reden om niets te doen, want de mogelijkheden om veel activiteiten te ontplooiën neemt wel toe bij een gelijkblijvend reistijdbudget, en dat is in principe een positieve ontwikkeling. Wat echter wel verandert, is het niveau van leefbaarheid dat mensen acceptabel achten als gevolg van mobiliteit. Van Wee: 'Mobiliteit staat op gespannen voet met leefbaarheid en dat zal altijd zo blijven. Als auto's bijvoorbeeld stiller en schoner worden, blijft er nog altijd een probleem met het ruimtebeslag en de aanblik van een door voertuigen gedomineerde omgeving. Maar er wordt door de samenleving wel een steeds grotere inspanning ge-

## The pain is in the change, not in the outcome

vraagd om de spanning tussen mobiliteit en leefbaarheid te verminderen.'

### Koudwatervrees

En dus maken we auto's stiller, schoner en veiliger, maken we binnensteden autoluw, stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer, fiets en benenwagen. Dat roept soms weerstand op, maar Van Wee denkt dat het vooral koudwatervrees is. 'De Neude in Utrecht was vroeger een parkeervlakte, de auto's zijn er nu weg. Destijds was het een maatregel die veel weerstand opriep, nu wil niemand meer terug naar de oude situatie. Hetzelfde geldt voor de binnenstad van Groningen, waar de doorgaande routes voor auto's in 1972 werden "doorgeknipt". Destijds zeer omstreden, nu zou niemand anders willen. Hetzelfde kun je zeggen van maatregelen die nu op weerstand stuiten, zoals de kilometerheffing: the pain is in the change, not in the outcome.'

Van Wee ziet dat gemeenten die krachtadige maatregelen nemen om de leefbaarheid te bevorderen economisch beter scoren dan gemeenten die dat niet doen. 'Bouwen in hogere dichtheden, functiemenging, autoluw maken, bij al die maatregelen zie je dat het samengaat met bijvoorbeeld hogere omzetten voor de middenstand en hogere woningwaarde. Het is moeilijk om aan te tonen hoe de oorzaak-gevolgrelaties precies in elkaar zitten, maar ik gok erop dat de maatregelen een positieve invloed op de lokale economie hebben. Een blinde focus op transportsystemen om bereikbaarheidsproblemen op te lossen, leidt in elk geval niet tot meer leefbaarheid.'

### Mobiliteit in de toekomst

Mobiliteit en bereikbaarheid roepen op een of andere manier vaak futuristische beelden op van karretjes in de ruimte en totaal nieuwe manieren van verplaatsen. ►



▲ Bert van Wee: 'Als een stadsbestuur vrachtvervoer ongehinderd laat plaatsvinden, zal er niks veranderen.'

Van Wee bestempelt dit als luchtfietserij. 'Als je pakweg twintig jaar vooruitkijkt, moet je eerst twintig jaar terug kijken om het tempo van de verandering te kunnen inschatten. Je moet dan constateren dat er niet zo bar veel is veranderd. Zoals we al eerder vaststelden, is het reistijdbudget ongeveer gelijk gebleven en de verdeling tussen verschillende vervoersmodaliteiten is nagenoeg onveranderd.' De mobiliteitsprofessor ziet dan wel geen revolutie in het vershiet, maar wel een aantal innovaties die definitief doorbreken. 'Auto's zullen nog stiller en schoner worden, reisinformatie zal verder verbeteren en de elektrische fiets zet zijn opmars voort. Sowieso zie ik de fiets als een uitstekend compromis tussen leefbaarheid en mobiliteit in binnensteden, veel beter dan de auto.'

Voor de rest hangt veel af van de keuzes van bestuurders: hebben ze het lef om mobiliteit die de leefbaarheid aantast te ontmoedigen om zo ruimte te bieden aan leefbaarder alternatieven? 'Vrachtvervoer met grote wagens in dichtbevolkte stedelijke gebieden is in veel gevallen ongewenst en niet per se nodig. Aan de rand van de stad overladen op kleinere, stillere en wellicht elektrische voertuigen maakt een product maar een paar procent duurder. Maar als een stadsbestuur zwaar vrachtvervoer ongehinderd laat plaatsvinden, zal er niks veranderen. Hetzelfde geldt voor het afleveren van pakketten in drukke stadswijken.'

## De balans verschuift

Niettemin ziet Van Wee de balans tussen mobiliteit en leefbaarheid wel langzaam verschuiven richting leefbaarheid. 'Uitbreiding van de hoofdinfrastructuur, na alles wat er al tot 2030 in de pijplijn zit in het zogenoemde Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, zal wellicht slechts marginaal plaatsvinden, knelpunten zijn in hoog tempo aangepakt, de focus gaat nu naar betere inpassing van infrastructuur. Zie bijvoorbeeld de A2 bij Utrecht en Maastricht en de spoortunnel in Delft. Dat zijn overigens wel vreselijk dure projecten. Verder zie ik dat rechtvaardigheid een steeds grotere rol gaat spelen in het afwegingskader. De dominantie van economische afwegingen zal daarmee naar verhouding afnemen. Mensen komen tegenwoordig eerder in opstand als er vervuilende vrachtwagens door hun straat rijden.'

Wie op lokaal niveau iets wil doen aan mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid, zal al snel merken dat er autonome trends zijn en ook landelijk beleid dat zich nauwelijks laat beïnvloeden. 'Demografische ontwikkelingen kun je op lokaal niveau niet sturen, economische conjunctuur evenmin, maar je kunt wel zeggen waar je auto's toelaat, waar je een bedrijventerrein ten opzichte van de hoofdinfrastructuur plant, et cetera.' Voor plattelandsgemeenten heeft Van Wee nog een speciaal advies. 'Door toegenomen autobezit zijn bepaalde groepen die daar nauwelijks toegang toe hebben juist meer in een isolement gekomen, denk aan hoogbejaarden en scholieren. Je zou sterk moeten inzetten op innovaties om tegengas te geven. Stimuleer bijvoorbeeld het gebruik van elektrische fietsen, deelconcepten als Uber, zelfsturende voertuigen, maar bijvoorbeeld ook het online beschikbaar stellen van medische diensten.'

## Tenslotte: bereikbaarheid heeft ook een ruimtelijke kant

De belangrijkste boodschap van Van Wee aan lokale beleids mensen is misschien wel dat bereikbaarheid niet alleen over mobiliteit gaat, maar ook een ruimtelijke kant heeft. 'Er bestaan, juist op het lokale niveau, allerlei mogelijkheden om op ruimtelijk gebied aan de knoppen te draaien en zo de bereikbaarheid te beïnvloeden. Het is zeker geen nieuwe boodschap, maar dat besef moet meer en meer tussen de oren van beleids makers komen.' ●