
Interview met mobiliteitsprofessor Bert van Wee

Het hoe en wat van duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit, wie wil dat niet? Maar wat is het precies, hoe kom je van conceptueel denken naar praktische toepassingen, vooral rond fietsgebruik, en wat is de rol van de openbare ruimte daarbij?

'Mobiliteitsprofessor' Bert van Wee (TU Delft) laat zijn licht erover schijnen.

Wanneer kun je spreken van 'duurzame mobiliteit'?

Duurzaamheid is een breed begrip, met vele definities. Dus ook duurzame mobiliteit. Ik zou zeggen: mobiliteit die goed scoort op People (de sociale kant), Planet (milieu) en Profit (de economische kant).

Welke strategieën voor duurzame mobiliteit zijn er zoal?

In steden is de grote uitdaging het vinden van de juiste balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. De fiets is een uitstekende manier om de stad bereikbaar en leefbaar te houden. Ook het openbaar vervoer is van groot belang. Een stad waarin de auto dominant is, is minder leefbaar, zelfs als auto's geheel schoon, stil en energieneutraal zijn. Denk aan hinder van rijdende en geparkeerde voertuigen. Liever mooie autovrije pleinen met terrasjes dan een autoparkeerplaats. Door verdichting en het mengen van functies kan je veel bestemmingen waar mensen naar toe willen bereikbaar maken met de fiets. Dan is er nog

minder ruimte nodig voor de auto. Deelauto's kunnen drempelverlagend werken om zelf geen auto te bezitten. Voor uitzonderingen heb je dan toch een auto beschikbaar. Voor interstedelijke verplaatsingen is de rol van de trein van groot belang. En ook de elektrische auto. Het is in principe niet nodig daarbij segmentatie in doelgroepen aan te brengen. Op enkele uitzonderingen na is bijvoorbeeld het mobiliteitsgedrag van allochtonen (vooral tweede en verdere generaties) niet sterk verschillend van dat van autochtonen, maar bijvoorbeeld speciale fietscursussen kunnen mensen wel degelijk over de streep helpen.

Op welke manieren kan inrichting en beheer van de openbare ruimte bijdragen aan duurzame mobiliteit?

Goede fietsvoorzieningen (voor rijden en stallen) zijn van groot belang. Nederland doet het wat dat betreft internationaal gezien overigens erg goed. Denk daarbij aan een prettige, leefbare omgeving waar mensen zich ook sociaal veilig voelen. Als er meer mensen op straat zijn, voelen mensen zich veiliger. Functiemenging voorkomt monofunctionele gebieden, zoals kantoorgebieden waar het 's avonds en 's nachts uitgestorven is. Dan wil je, zeker als vrouw, niet laat overwerken en nog met de fiets naar huis door uitgestorven gebied. Zijn er bijvoorbeeld ook woningen (appartementen wellicht), restau-

WEBSITE

www.connekt.nl/initiatief/mobility-as-a-service





FOTO: MICHEL G.J. SMIT

rants en cafés, dan zijn er wel mensen op straat, wat de beleving van veiligheid ten goede komt.

Hoe kunnen we het beste omgaan met de wildgroei aan (deels) nieuwe, al dan niet toegelaten voertuigen op de fietspaden?

Nederland heeft een 'nee-tenzij' beleid: eerst aannemelijk maken dat er geen belangrijke nadelen zijn, dan pas toestaan. Sommige andere landen draaien het om: alles mag, tenzij aannemelijk is dat er belangrijke nadelen zijn. Voor het Nederlandse beleid valt veel te zeggen. De ervaringen met de Stint zullen het beleid voorlopig wel zo houden. Als er een wildgroei aan allerlei nieuwe vervoermiddelen komt, wordt het er niet veiliger op, zeker niet in drukke delen van de stad.

Hoe kijkt u aan tegen deel- en 'as-a-service'-concepten zoals MaaS (Mobility as a Service)?

De verwachtingen zijn hoog gespannen, maar ik ben voorzichtiger. Het overgrote deel van onze verplaatsingen bestaat uit telkens terugkerende verplaatsingen. Mensen weten hoe ze die moeten maken en ze hebben daarvoor wellicht nauwelijks behoefte aan MaaS-diensten. Voor incidentele complexere verplaatsingen is MaaS wellicht een zegen, maar dat aandeel is erg klein. Zelfs als het aandeel door MaaS bijvoorbeeld verdrievoudigt, blijkt de invloed beperkt. ●



▲ Bert van Wee: 'Het overgrote deel van onze verplaatsingen bestaat uit telkens terugkerende verplaatsingen.'

VOORBEELD: AMSTERDAMSE PLANNEN VOOR EEN AUTOLUWE STAD

Amsterdam is door haar omvang, dichte bebouwing en aantrekkingskracht voor toeristen en dagjesmensen, een stad waar (auto)mobiliteit al gauw schuurt met leefbaarheid. Mede daarom heeft de gemeente de Agenda Amsterdam Autoluw gepresenteerd. In de agenda staan in totaal 27 maatregelen om de stad autoluwer te maken en aantrekkelijker voor alternatief vervoer. Daar is flinke winst te behalen, want ruim de helft van de bezoekers van buiten de stad komt momenteel met de auto. En 53 procent van de Amsterdammers kiest voor de auto bij verplaatsingen in de regio.

Een greep uit de maatregelen:

- spoorboekloos rijden voor stedelijk openbaar vervoer
- nachtmetro's in het weekend
- kinderen tot en met elf jaar krijgen op woensdagmiddag en in het weekend gratis openbaar vervoer
- de top-15 van stadsstraten met voetgangersknelpunten wordt aangepakt
- deelfietsen bij metrostations
- nieuwe fietsroutes
- op diverse plekken verlaging van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur
- meer deelauto's en P+R-terreinen
- minder parkeervergunningen
- efficiëntere stadslogistiek, onder meer door uitbouw van de 'hubstrategie' (onder meer overlaadknooppunten zodat er minder zware vrachtwagens de stad in komen)

Na een adviesronde wordt de definitieve Agenda begin 2020 in de gemeenteraad behandeld. Bij de concrete uitwerking van projecten wil de gemeente met veel verschillende mensen in gesprek blijven. De manier waarop dat gebeurt en welke invloed dat heeft, zal per maatregel verschillen. (bronnen: www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/ambities/fijne-buurten/ruimte-autoluwe-stad en www.verkeersnet.nl)