



Nationaal verkeerskundecongres 2018

31 oktober en 1 november, 's-Hertogenbosch

Nationaal verkeerskundecongres 2018

Hoe worden in Brabant(stad) de technische en sociale dimensies met elkaar gecombineerd?

Maarten van der Leek
(Sweco)

Telefoonnummer indiener
+31 6 23 79 87 05

Samenvatting

Om de steden leefbaar te houden, moeten we op een andere manier gaan kijken naar stedelijke mobiliteitsvraagstukken. Door de technische en sociale dimensies met elkaar te verbinden zorgen we ervoor dat nut en noodzaak, beleving en mensen centraal komen te staan.

Trefwoorden

Duurzame mobiliteit, stedelijke mobiliteit, leefbaarheid, integraal plannen, Brabant(stad)

Deze blog is gemaakt met behulp van Microsoft Sway. Maak voor de juiste ervaring van de blog gebruik van de volgende link:

<https://sway.office.com/Cil2sduhaRQZeJdy?ref=Link>



Hoe worden in Brabant(stad) de technische en sociale dimensies met elkaar gecombineerd?

Om aan de ambitie te voldoen waarin Brabant(stad) aantrekkelijk, bereikbaar en concurrerend blijft, moeten we op een andere manier kijken naar onze stedelijke mobiliteitsvraagstukken.

Hoe worden in Brabant(stad) de **technische** en **sociale** dimensies met elkaar gecombineerd?

Om aan de ambitie te voldoen waarin Brabant(stad) aantrekkelijk, bereikbaar en concurrerend blijft, moeten we op een andere manier kijken naar onze **stedelijke mobiliteitsvraagstukken**.

Om de stad leefbaar te houden, moeten we ons focussen op duurzame mobiliteit. Hiervoor is een nieuwe blik op stedelijk verkeersplanologie nodig waarbij mobiliteitsvraagstukken **integraal** worden aangepakt. Het transportsysteem kan namelijk niet los worden gezien van andere aspecten. Het wordt onder andere beïnvloed door de ruimtelijke ordening, beleving, keuzes van mensen en beleid.

Afbeelding <LUTFC>

Momenteel ligt de nadruk bij stedelijke mobiliteitsvraagstukken vaak bij het transport systeem, gemotoriseerd vervoer, doorstroming en minimaliseren van de reistijd. Om met de huidige vraagstukken om te gaan en de leefbaarheid in de toekomst te garanderen, zouden we ons juist meer op de sociale kant moeten richten waarbij de straat wordt gezien als openbare ruimte, de nadruk ligt bij bereikbaarheid en gefocust wordt op acceptabele en betrouwbare reistijd.

Bij het nieuwe mobiliteitsparadigma moeten deze twee dimensies worden gecombineerd:

- **De technische dimensie: Focus op transportsysteem, doorstroming en minimalisatie van reistijd.**
- **De sociale dimensie: Focus op mensen, nut en noodzaak en beleving.**

Afbeelding <Meer dan 70% van de Brabantse bewoners woont in de stad>

De leefbaarheid in onze steden staat onder druk. Steeds meer mensen gaan in steden wonen, klimaatverandering zorgt ervoor dat we steeds hevigere periode van regen en droogte krijgen, luchtvervuiling is slecht voor onze gezondheid en de grote vraag naar mobiliteit zorgt ervoor dat we de schaarse ruimte in steden goed en eerlijk moeten verdelen. Daarnaast bewegen we te weinig, zijn we steeds verder van de natuur komen te staan en is er een ongelijkheidskloof in de samenleving.

Afbeelding <Klimaatverandering, urbanisatie, groei van stedelijke bewoners en een grotere mobiliteit van haar bewoners hebben hun impact op de leefbaarheid van steden. Ook in Brabant(stad)>

Al deze aspecten spelen in op de leefbaarheid van een stad. Hierbij speelt mobiliteit is een grote rol: mobiliteit geeft ons toegang tot vrienden en familie, vrijetijdsbesteding, educatie, zorg en al het andere wat het leven aangenaam maakt. Aan de andere kant kan mobiliteit ook een belemmerend zijn voor leefbaarheid. Door file, luchtvervuiling, verkeersongelukken en ruimtegebruik. Een goed mobiliteitssysteem zorgt ervoor dat een stad leefbaar is en daardoor aantrekkelijk. Een aantrekkelijke stad trekt mensen en bedrijvigheid aan.

Sommige mobiliteitssystemen vereisen dure infrastructuur en veel ruimte. Vooral auto's kunnen worden gezien als niet-duurzaam. De meeste auto's rijden op fossiele brandstoffen die broeikasgassen en andere schadelijke stoffen uitstoten. Daarnaast hebben ze veel ruimte nodig (infrastructuur en parkeren), maken ze lawaai, creëren congestie, verkeersongelukken en zijn de kosten voor de infrastructuur hoog.

Klimaatverandering wordt, in het huidige tempo, veroorzaakt door de uitstoot van broeikasgassen. Circa **15%** van de CO2 emissies in de Europese Unie komt door kleine motorvoertuigen zoals auto's en busjes. Daarnaast is de transportsector de enige grote sector in de EU waar de broeikasgassen nog steeds hard toenemen.

Grote delen van onze steden worden ingenomen door infrastructuur voor auto's. Het huidige mobiliteitssysteem in de meeste ontwikkelde landen kan worden gezien als 'auto afhankelijk'.

Pull down menu <Duurzame mobiliteit

*Duurzame mobiliteit bestaat uit twee samengevoegde termen. Duurzaam is een veelgebruikt modewoord, maar een duidelijke definitie wordt vaak nagelaten. De Club van Rome schreef in 1972 het rapport *Limits to Growth*. Hierin benadrukte zij de uitputting van grondstoffen uit niet hernieuwbare bronnen en het zoeken naar een equilibrium dat verzekerd dat toekomstige generaties op dezelfde manier kunnen genieten van onze wereld.*

*Het rapport *Our Common Future* van de World Commission on Environment and Development beschrijft de definitie voor duurzame ontwikkeling als volgt:*

"(...) development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs" (World Commission on Environment and Development 1987, p. 37.)

Duurzaamheid staat voor het behouden van ecologie en leefbaarheid.>

Het veranderen van het gedrag van mensen naar een duurzamere vorm van vervoer is lastig. Er is al veel geprobeerd om men uit de auto te krijgen, maar zonder groot succes. Onze steden zijn er grotendeels op aangepast en we zijn met z'n allen erg gewend geraakt aan een gemakkelijk toegankelijke auto.

De meeste voorgaande beleidsparadigma's waren gericht op het voorspellen van de toekomst en om daarop de infrastructuur aan te passen. De focus lag op de technische kant met een klein blikveld.

Toch is mobiliteit dynamisch en verandert met de tijd. Zo was het een ideaalbeeld om altijd een eigen auto tot je beschikking te hebben en deze voor je huis kwijt te kunnen. Dit beeld wordt steeds minder geschetst. Jongeren verlangen minder naar een eigen auto dan vroeger. We kunnen nu ook binnen enkele seconden de snelste en gemakkelijkste route vinden met onze smartphones.

In de grootste metropolen, zoals New York, heeft de privéauto al een ondergeschikte rol ten opzichte van openbaar vervoer, lopen en taxi's.

De grootste uitdaging voor mobiliteitsplanologen is daarom het behouden van de leefbaarheid in de stad. Duurzame mobiliteit is een manier om met de huidige vraagstukken

om te gaan – waarbij de noodzaak van een auto geminimaliseerd wordt – zonder dat de mobiliteit van mensen wordt aangetast.

Afbeelding <Duurzame mobiliteit is een manier om met de huidige vraagstukken om te gaan – waarbij de noodzaak van een auto geminimaliseerd wordt – zonder dat de mobiliteit van mensen wordt aangetast.>

Daarom is een nieuwe blik op **stedelijke mobiliteitsplanologie** nodig waarbij het gebruik van de auto, openbaar vervoer, fiets, lopen en nieuwe modaliteiten worden gebalanceerd. De focus moet verschuiven van een technische oplossing waar de nadruk ligt op één modaliteit naar een integrale aanpak. Bij deze nieuwe aanpak ligt de focus op **bereikbaarheid**, waarbij de weg als **openbare ruimte** wordt beschouwd en de nadruk op **acceptabele en betrouwbare reistijd**.

Hoe wordt er in jouw (Brabantse) stad omgegaan met de vraagstukken van deze tijd en op welke manier wordt er toegewerkt naar een duurzame en leefbare stad?

*Deze inzending is gebaseerd op de introductie van mijn masterscriptie over integraal fietsbeleid in binnensteden. Hierbij lag de focus op leefbaarheid in de stad, duurzame mobiliteit, integraal plannen en het nieuwe mobiliteitsparadigma.
- Maarten van der Leck, adviseur mobiliteit bij Sweco*