



Professor Karst Geurs aan het woord

De beweging achter mobiliteit

Natuurlijk, het is belangrijk om te weten hoe mensen zich verplaatsen. Maar minstens zo interessant is de vraag waarom ze deze verplaatsingen maken. Dat biedt inzicht in de motieven, en vormt daarmee een basis voor mobiliteitsbeleid. Karst Geurs, professor Transport Planning aan de Universiteit Twente, neemt ons mee.

Stel in ontwerp
fietsers en
voetgangers boven
automobilisten

Karst Geurs is betrokken bij de oprichting van het Mobiliteitspanel Nederland, een panel van ruim 2.000 huishoudens (meer dan 4.000 mensen), dat periodiek gevraagd wordt naar mobiliteitsgedrag en persoonlijke kenmerken. De antwoorden geven inzicht in motieven en trends die daarmee samenhangen. Het panel is samen met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en Goudappel Coffeng op-

gezet. Geurs: 'Het is het grootste mobiliteitspanel ter wereld, het geeft ons een schat aan informatie. Juist bij mobiliteit moet je mensen vaak over een langere periode volgen om te begrijpen wat er achter het gedrag zit en onder invloed waarvan dat verandert.'

Wat is er anders aan het beeld dat het panel oplevert in vergelijking met ons algemene beeld van mobiliteit? Geurs geeft een voorbeeld. 'In de media zie je een sterke focus op Amsterdam en andere steden waar veel dynamiek is. Je ziet dat de fiets daar in belang

toeneemt. Jongeren zouden steeds minder hechten aan autogebruik en -bezit. Het beeld in de rest van het land is echter anders. Er verandert gemiddeld genomen in Nederland niet veel in de voorkeuren voor vervoermiddelen. In de grote steden heeft de helft van de huishoudens een auto. In Amsterdam heeft slechts één op de vier inwoners een auto. Op het platteland hebben bijna alle huishoudens een auto. Dat gaat niet snel veranderen. Mijn studenten zijn ook onverminderd sterk gericht op de auto als het ideale vervoermiddel.'

DOELGROEPENVERVOER WEGBEZUINIGD

Een ander verschijnsel dat vaak over het hoofd wordt gezien, is openbaar en collectief vervoer in kleinere kernen. ‘De decentralisaties in het sociale domein en de forse bezuinigingen die daarmee gepaard gaan, worden onder meer zichtbaar in de verschraving van doelgroepenvervoer. Het heeft er de laatste jaren flink ingehakt en het eind is nog lang niet in zicht. Dit valt vaak buiten het blikveld van beleidsmakers, die kijken alleen naar auto, fiets en openbaar vervoer. Als iemand besluit om maar niet meer te reizen omdat een vervoersvoorziening is wegbezuinigd, is dat vaak moeilijk terug te zien in de statistieken. Terwijl het een ernstige vorm van sociale uitsluiting is, noem het vervoersarmoede.’

Geurs vervolgt: ‘Inzoomend op de steden zien we dat de bereikbaarheid van stedelijke gebieden de laatste jaren achteruit gaat. Om stedelijke bereikbaarheid op peil te houden, is een breed palet aan maatregelen nodig. Dit zijn veelal geen grootschalige infrastructuurinvesteringen om reistijden te verkorten. Denk aan investeringen in fietsinfrastructuur, het slimmer benutten van bestaande ruimte (stedelijke verdichting) en het concentreren van nieuwe stedelijke ontwikkelingen bij locaties die goed met openbaar vervoer zijn te bereiken (“transit oriented development”). En het gaat vaak om niet-infrastructurele oplossingen, zoals ICT, gedragsverandering en het “veraangename” van stedelijke mobiliteit.’

Geurs betwijfelt of het huidige financiële instrumentarium volstaat. ‘Het huidige infrastructuurfonds is gericht op grote investeringen

in de fysieke infrastructuur, met minimum investeringen van 112,5 miljoen euro voor medefinanciering van provinciale of gemeentelijke infrastructuur (of 250 miljoen euro in geval van vervoerregio’s). De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (Rli) pleitte er onlangs, naar mijn mening zeer terecht, voor om het infrastructuurfonds om te vormen tot een veel breder opgezet bereikbaarheidsfonds.¹ Demissionair minister Schultz van Haegen heeft in een brief aan de Tweede Kamer gemeld de flexibiliteit van het infrastructuurfonds te willen vergroten, om ook financiering van ‘beter-benutten-achtige’ maatregelen mogelijk te maken. Dat is een stap in de goede richting. Maar ook kleinere maatregelen die de stedelijke bereikbaarheid verbeteren, zouden gefinancierd moeten kunnen worden, als de effecten duidelijk kunnen worden aangetoond.’

AFSTEMMING VAN NIEUWBOUW

Een ander aspect waar de zaken volgens Geurs niet goed geregeld zijn in Nederland, is het plannen van nieuwbouwlocaties voor woningbouw op plekken die het meest bijdragen aan de totale bereikbaarheid van een gebied. ‘Als er bijvoorbeeld dertig potentiële locaties zijn, wil iedereen dat er in zijn gemeente gebouwd gaat worden, dat levert immers extra inkomsten op. Het ontbreekt nog aan inzicht en instrumenten om kosten en baten op regionale schaal te kunnen verevenen. Niet-bouwende gemeenten zouden bijvoorbeeld geld kunnen krijgen van gemeenten die wel bouwen. De te bebouwen plekken moeten dan zo worden gekozen dat ze in zijn totaliteit de beste bereikbaarheid opleveren. Op dit moment gebeurt dat helaas niet. In Noord-Holland en Zuid-Holland

gaan we experimenten met *serious games* ontwikkelen voor de regionale afstemming van bouwlocaties. Dat is in het kader van het Innovatieprogramma Mobiele Stad, waar ik coördinator van ben.’

Daarnaast zijn experimenten met nieuwe mobiliteitsoplossingen nodig volgens Geurs. ‘In één van die experimenten onderzoeken we in het Paleiskwartier in ’s-Hertogenbosch de invloed van MaaS (Mobility as a Service) op het mobiliteitsgedrag van mensen. We bieden al het mogelijke vervoer - auto deelauto, fiets, openbaar vervoer - met één applicatie aan. We verwachten dat mensen hierdoor vaker de eigen auto laten staan. Daardoor hoef je minder parkeervoorzieningen te realiseren in deze drukke wijk in ontwikkeling. Of je kunt met dezelfde parkeervoorzieningen meer vierkante meter realiseren, wat maar de voorkeur heeft.’

MEER LEREND VERMOGEN ALSTUBLIEFT!

Wat Geurs betreft, gaan we nog veel meer leren van mobiliteitsexperimenten. ‘Het lerend vermogen is veel te beperkt. De ene gemeente weet vaak niet wat de andere gemeente doet, waardoor er heel wat wielen onnodig worden uitgevonden. Ik zeg: leg veel beter vast wat je doet, deel deze kennis, kijk bij elkaar in de keuken, ga verbindingen aan met onderwijs en bedrijfsleven, zodat je met dezelfde middelen veel meer kunt leren.’

Websites

www.mobiele-stad.nl
www.utwente.nl/en/et/vvr

1. www.rli.nl/publicaties/2017/advies/dichterbij-en-snel