

MOBILITEIT IN 'STAD' NEDERLAND

Zijn files wel een probleem?

TEKST
MIEKE NAUS

In Den Haag is de strijd al weer losgebarsten: hoe gaan we in Nederland de mobiliteit op gang houden? De afgelopen jaren daalde de mobiliteit door de economische crisis, maar de hoeveelheid verkeer neemt de komende jaren weer toe, blijkt uit de 'Verkenning mobiliteit en bereikbaarheid 2011-2015' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Wat betekent dat voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze steden?

› Het wegverkeer groeit de komende vijf jaar naar verwachting harder dan in de afgelopen vijf jaar, en dat betekent dat er ook weer meer files komen. Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid leidde een geringe daling van de hoeveelheid verkeer het afgelopen jaar tot een veel grotere daling van vertraging door files en verkeersdrukke. Maar er is slecht nieuws, want de komende jaren is een omgekeerde ontwikkeling te verwachten. Volgens Henk Meurs, directeur van MUconsult, een onafhanke-

lijk onderzoeks- en adviesbureau op het gebied van verkeer en vervoer en ruimtelijke planning, is het nu inderdaad wat rustiger op de weg. 'Door de economische teruggang groeiden de files de afgelopen twee jaar niet meer. Zodra de economie aantrekt, zullen ook de wegen echter weer dichtslibben, zeker nu de kilometerprijs waarschijnlijk niet wordt ingevoerd.'

WEGENNET LOKT VRAAG UIT

Het grootste deel van het fileveroor-

zakende verkeer is woon-werkverkeer, want we wonen steeds verder van ons werk. Meurs: 'De woonomgeving wordt belangrijker, en de kwaliteit van ons wegennetwerk is zo goed dat de afstanden naar het werk te overbruggen zijn qua tijd. De afgelopen dertig jaar zijn de reistijden dan ook afgenomen door een verbeterd wegennetwerk.' En dat lokt de vraag uit: Is de woon-werkafstand minder belangrijk geworden bij het kiezen van een woonplek? En let wel, benadrukt Meurs, niet iedereen staat dage-



lijks in de file. 'Het betreft slechts 10 tot 20 procent van alle weggebruikers.' Ondanks het feit dat de kilometerprijs voorlopig niet doorgaat, voert het kabinet wel beleid om de mobiliteit in Nederland te verbeteren. Dat gebeurt nu door het stimuleren van bijvoorbeeld

deren dat mensen in de stad wonen om op die manier het forensisme te beteugelen. Een compacte stad zorgt voor kortere afstanden en beter gebruik van het openbaar vervoer. Met name het vorige kabinet heeft daarop ingezet. Ten tweede moet het verkeer naar de stad

worden beteugeld. Dat kan door het creëren van transferia aan de randen van steden met goede ov-verbindingen naar het centrum, of door een duurder en strenger parkeerbeleid. Want de schaarste aan parkeerplekken gaat toenemen, ook in de woongebieden.

We moeten dus naar systemen van collectieve opvang van auto's. Dat betekent dat mensen in de stad hun auto niet meer voor de deur kunnen parkeren, en ervoor moeten gaan betalen. Of in ieder geval voor het tweedeautobezit.'

Goede voorbeelden

Daar is Wim van Tilburg, directeur van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer, het helemaal mee eens. 'De auto altijd en overal neerzetten, dat kan in de toekomst niet meer. Te veel auto's in de stad leidt tot dode steden. Het ruimtebeslag is te groot, het wordt te duur en de milieubelasting is hoog. Het wordt een heel dure grap en daar moeten we nieuwe oplossingen voor vinden.' Van Tilburg benadrukt dat mobiliteit een ondersteunend onderdeel is van een vitale stad, maar geen voorwaarde. 'Het individueel autogebruik moet worden

ontmoedigd. We moeten meer gebruik gaan maken van lopen, fietsen en collectief vervoer. Ik ben ervan overtuigd dat er nieuwe vormen van autovervoer in de stad zullen worden toegepast. De huidige opkomst van social media maakt het mogelijk dat mensen zich gaan organiseren. Alleen hybride of elektrische auto's met meerdere personen zijn dan nog welkom in de stad.'

En ook transferia aan de randen van steden zijn een goede oplossing. Het is daarbij wel noodzakelijk dat er op die plekken ook ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Goede voorbeelden zijn volgens Van Tilburg de ArenA in Amsterdam en Galgenwaard in Utrecht. 'Dat zijn multifunctionele ontwikkelingen, die prima werken als parkeerplaats, maar ook als voorzieningengebied.' Daarbij is volgens Meurs een belangrijk punt ons detailhandelsbeleid met de bescherming van de stadscentra. Dat moeten we zo zien te houden. 'We moeten de centra zoals we die nu hebben koesteren en de hiërarchie in stand houden. Dus geen grote malls aan de randen van steden creëren. Bovendien worden de voorzieningen in de wijken ook wel eens onderschat. Die zijn heel belangrijk om verkeer in de stad te voorkomen.'

NEDERLAND VERSUS WEST-EUROPESE LANDEN

Een groot verschil is dat wij in Nederland niet een stedelijk stel-



ONDERZOEKSRISULTATEN

Prijsbeleid is een effectieve maatregel om het autogebruik te beïnvloeden, maar stuit bij het publiek op veel weerstand. NWO-onderzoeker Geertje Schuitema toonde aan dat het draagvlak voor prijsbeleid aanzienlijk toeneemt als overheden duidelijker maken wat de positieve gevolgen van de maatregel zijn. Schuitema: 'Mensen zijn best bereid hun autogebruik aan te passen, als ze maar zien dat zij ervan profiteren doordat files afnemen of als maar duidelijk wordt dat milieuproblemen worden opgelost.' Schuitema's onderzoek helpt overheden de invoer van prijsbeleid geaccepteerd te krijgen.

thuiswerken en het werken op flexibele tijden. Ook het stimuleren van het aantal fietskilometers is daar onderdeel van. Vijftig procent van alle autokilometers bedraagt minder dan vijf kilometer, en dat zijn kilometers die ook prima op de fiets kunnen worden afgelegd. Langeafstandsfietspaden zijn hierbij een voorbeeld om het fietsen te stimuleren, lees hier meer over in het artikel op pagina XX.

MOBILITEIT VERSUS STEDEN

Behalve het congestieprobleem op delen van het hoofdwegenet spitst het mobiliteitsprobleem in Nederland zich toe op het verkeer in en rond de steden. Volgens Meurs zijn dit twee verschillende en ietwat tegenstrijdige beleidsvizies. 'Ten eerste wordt er ingezet op het verbeteren en verdichten van de woonomgeving in steden. Dat moet bevor-

ONDERZOEKSRISULTATEN

Iedere ochtend weer die twijfel: je vaste route waar regelmatig file staat, of toch maar via allerlei landweggetjes proberen sneller op je werk te zijn? En luister je naar de adviezen van de verkeersinformatiedienst, of trek je je eigen plan? NWO-onderzoeker Enide Bogers ging na wat we leren van onze ervaringen en wat we doen met alle goede adviezen die we krijgen. Ze toonde aan dat goede verkeersinformatie individuele reistijden kan verkorten en ervoor kan zorgen dat routes die automobilisten als onbetrouwbaar zien vaker worden gebruikt. Zo kan verkeersinformatie dus zorgen voor minder verkeer en minder milieuvuiling.

sel of een stad van grote omvang hebben, zoals Londen en Parijs, zegt Bert van Wee, hoogleraar Transportbeleid aan de TU Delft. Hij leidt twee onderzoeken uit het programma 'Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad' van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek. Zijn onderzoeken gaan over recreatiegedrag en over de overgang naar de elektrische auto. 'Er is in Nederland sprake van een polynucleaire structuur: er zijn een heleboel kernen die allemaal los van elkaar staan. Denk aan de regio's Den Haag en Eindhoven en de Twenteregio. En hoe vaak ook gezegd wordt dat de Randstad één stad is, het blijft een verzameling van losse kernen.' De positie van de auto is daardoor sterk, we hebben een goed snelwegennet en het is moeilijk voor het openbaar vervoer om daartegen te concurreren. Van Wee: 'Mensen die dure ov-oplossingen willen, zoals een Randstedelijk metrostelsel of ondergrondse vervoerstelsels, komen vaak met het argument dat Nederland een stad is. Maar dat gaat veel te hard, de legitimiteit daarvan is niet te verdedigen, want dergelijke systemen zijn veel te duur ten opzichte van hun baten.'

Verspreide bestemmingen

Nederland mist door al die losse kernen een 'place to be'. Het aantal bestemmingen waar mensen dagelijks naartoe reizen ligt verspreid. 'Werkplekken en voorzieningen zijn overal vertegen-

OVER NWO

De Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) financiert wetenschappelijk onderzoek van ruim 5.300 getalenteerde wetenschappers aan universiteiten en instellingen. Een belangrijk nieuw onderzoeksthema van NWO is 'Verbinden van Duurzame Steden', over actuele vraagstukken op het gebied van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van urbane gebieden. Onderzoekers werken hierin nauw samen met maatschappelijke partners. NWO Maatschappij- en Gedragwetenschappen, het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) en het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) steken de komende vier jaar ten minste 12 miljoen euro in het onderzoeksthema 'Verbinden van Duurzame Steden'.

woordigd', zegt Van Wee. 'Als je in Delft woont, heb je bijvoorbeeld de keuze tussen Den Haag en Rotterdam. De afstanden zijn overbrugbaar en gebieden concurreren met elkaar. In Londen en Parijs is er meer concentratie, daar zijn plekken waar alles samenkomt. Dat zijn toplocaties, en die hebben we in Nederland veel minder. Wat dat betreft

is een mooi voorbeeld van waar we in Nederland naartoe zouden moeten.' Flink prijsbeleid is wat Van Wee betreft de beste manier om de files tegen te gaan. 'De invoering van de kilometerprijs zou de helft van alle files tegen gaan. Dit kabinet heeft het echter van de baan geschoven.' Extra asfalt, als de A3 tussen Amsterdam en Rotterdam, zou

ONDERZOEKSRISULTATEN

Huishoudens en bedrijven zullen een deel van hun autoritten omgooien als gebruikersheffingen worden ingevoerd. Onderzoek van Taede Tillema wijst uit dat huishoudens circa vijftien procent van hun woon-werkritten aanpassen bij heffingen tijdens de spits. Autogebruikers kiezen er dan vooral voor om op een ander tijdstip of met het openbaar vervoer naar hun werk te gaan. Rekeningrijden heeft een nog grotere invloed op de niet-dagelijkse winkelritten naar een andere stad. Van deze ritten wordt ongeveer negentien procent aangepast bij de invoering van gebruiksheffingen. NWO-onderzoeker Tillema stelt voor de opbrengsten van de heffingen te gebruiken om bijvoorbeeld de inkomstenbelasting te verlagen. Het geld komt dan terug bij de belastingbetaler en tegelijk worden de files korter.

is de Randstad wel vergelijkbaar met de Vlaamse Ruit of het Ruhrgebied.'

Een ander typisch Nederlands aspect is dat men overal vrij snel in het buitengebied is. In ongeveer een kwartier sta je vanuit bijna alle plekken tussen het groen. 'Dat is heel anders in stedelijke regio's als Los Angeles en Londen', zegt Van Wee. 'Je hebt daar mooie stadsparken, maar die echt grote open gebieden zo dicht bij steden is uniek voor Nederland en dat moeten we koesteren.' Een ander verschil is natuurlijk dat we in Nederland veel gebruikmaken van de fiets. Voor de Tweede Wereldoorlog was dat in andere Europese landen volgens Van Wee ook zo, maar daarna hebben Nederland en Denemarken echt ingezet op het fietsgebruik. 'Met resultaat, want het aantal fietskilometers is stabiel gebleven. In andere landen is het afgenomen ten koste van autokilometers en openbaar vervoer.'

BOTTLENECKS

Henk Meurs: 'Congestie op wegen in stedelijke regio's is in alle landen een probleem. In Nederland is het regionale wegennet echter de grootste bottleneck. De hoofdwegen en gemeentelijke wegen zijn goed, maar die laag daartussen is niet adequaat, waardoor het bij de minste of geringste calamiteit meteen vastloopt. Wat ze nu bij de ring van Eindhoven hebben gedaan, is een goede oplossing. Daar wordt het langeafstandsverkeer en het provinciale verkeer op aparte rijstroken verdeeld. Dat

ook een mogelijkheid zijn. Daar lopen al sinds 1960 studies naar en de conclusie is en blijft dat het verkeerstechnisch een goede beslissing is, maar milieutechnisch een verkeerde, vooral vanwege de doorsnijding van het Groene Hart.

CONCLUSIES

Meurs: 'De komende jaren zal de economie nog niet zo hard toenemen, en blijft het nog even "rustig" op de Nederlandse wegen. Maar zodra de economie toeneemt, zullen de wegen overbelast raken.' Van Wee onderschrijft dit, maar relateert de problematiek enigszins. 'We hebben het nadeel dat we kwetsbaar zijn gezien het intensieve gebruik van ons hoofdwegennet, maar we hebben het voordeel dat we overal snel in het groen zijn en dat we een goede fietspadenstructuur hebben. Het is niet alleen maar kommer en kwel. Maar het toekomstperspectief van de drukte op de snelwegen stemt somber. Toch, in vergelijking met Londen, zeker voor de invoering van de spitsstaks aldaar, is het hier redelijk goed gesteld met de gemiddelde reistijd. Het moet echt nog veel erger worden voordat de wal het schip keert.' 'De stad wordt steeds meer een plek waar mensen graag langer verblijven', denkt Van Tilburg. 'De openbare ruimte moet dan ook zo worden ingericht dat mensen elkaar kunnen ontmoeten. De verblijfsfunctie moet centraal staan, en daar dragen verschillende verkeerstromen niet aan bij.'