

‘Mobiliteitsprofessor’
Bert van Wee over
de grote lijnen van
mobiliteitsbeleid

Waarheen leidt de weg?

Mobiliteit kent niet alleen veel verschijningsvormen maar heeft ook invloed op veel andere beleidsterreinen. De uiteindelijke doelstelling - optimale bereikbaarheid met maximaal behoud van leefbaarheid - is bovendien zo breed dat je soms de weg kwijtraakt. ‘Mobiliteitsprofessor’ Bert van Wee [TU Delft] helpt ons om het zicht scherp te houden.

Hoe draagt mobiliteitsbeleid bij aan duurzaamheidsdoelstellingen?

Duurzaamheidsdoelen zijn breed en gaan over de gehele samenleving. Mobiliteit is daar een onderdeel van. De meeste duurzaamheidsdoelen in het algemeen, en ook die op het gebied van mobiliteit, worden niet gehaald zonder beleid.

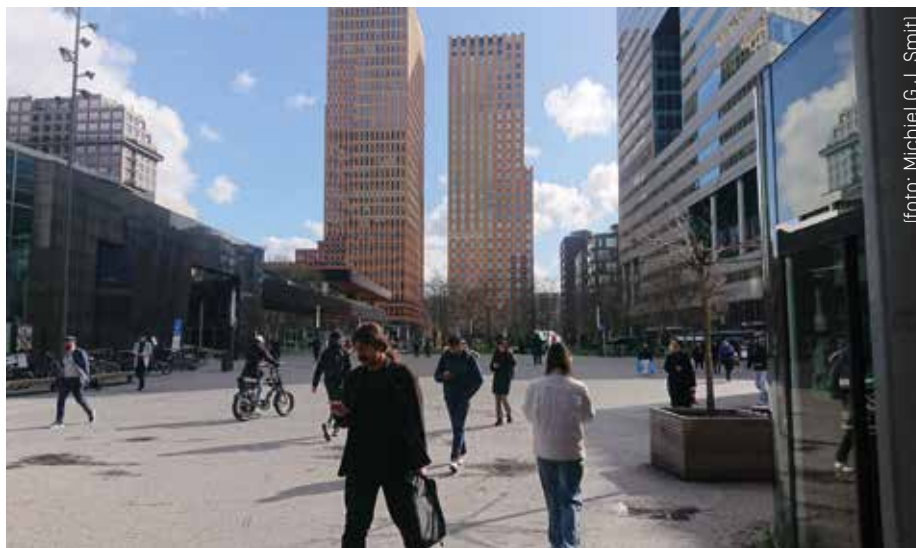
Zoomen we in op het milieu: zonder Europees beleid gericht op het schoner worden van wegvoertuigen (auto's, vrachtwagens, bestelwagens) zouden die voertuigen nu veel meer emissies van luchtverontreinigende stoffen uitstoten. Ook het zuiniger worden van het autopark, en daarmee de verlaging van de CO₂-emissie per kilometer, is sterk beïnvloed door overheidsbeleid. Door Nederlands fiscaal beleid heeft Nederland nu relatief veel elektrische auto's. Zonder fietsbeleid zou het fietssysteem in Nederland veel minder goed zijn geweest. Je hoeft Nederland maar te vergelijken met andere landen, en de enorme impact van beleid op het fietssysteem wordt duidelijk. Het beleid gericht op

geluidhinder heeft relatief gezien veel minder impact gehad. Dit betreft zowel regelgeving voor geluidemissies, als bijvoorbeeld het beleid gericht op geluidhinder van Schiphol.

Duurzaamheid betreft ook de economie. Goede transportinfrastructuur is een rand-

voorwaarde voor economische ontwikkeling. Nederlands staat op de tweede plek wereldwijd waar het gaat om de kwaliteit van transportinfrastructuur. Er is daarbij gekeken naar wegen, spoorwegen, havens en luchthavens, en nog niet eens naar fietsinfrastructuur. De bijdrage van beleid is enorm groot geweest: de overheden bepalen welke infrastructuur waar wordt aangelegd.

En denk in dit verband bijvoorbeeld ook aan verkeersveiligheid. Mede dankzij veiligheidsbeleid hebben we de laatste jaren nog maar ongeveer 20 procent van het aantal verkeersslachtoffers van 1972, het jaar met het hoogste aantal slachtoffers. Dat komt mede door beleid gericht op



[foto: Michiel G.J. Smit]

De Zuidas in Amsterdam, een gebied met veel mobiliteit én een goede bereikbaarheid.



voertuigen (zoals de botsbestendigheid van auto's) en infrastructuur.

Hoe zit het met de wisselwerking tussen openbaar vervoer, bereikbaarheid en ruimtelijke inrichting?

Zonder openbaarvervoerbeleid zouden diverse bereikbaarheidsdoelen niet gehaald worden. Bij bereikbaarheid speelt ook de ruimtelijke inrichting van Nederland een grote rol. Bereikbaarheid gaat immers om de vraag hoe makkelijk het is om plekken te bereiken. De ruimtelijke inrichting in Nederland is de afgelopen zestig jaar sterk beïnvloed geweest door rijksnota's, en door beleid van gemeenten en provincies. Zo hebben we in Nederland veel minder verspreide bebouwing dan in bijvoorbeeld België, mede dankzij beleid. En dat is gunstig voor bereikbaarheid, want voorzieningen (onderwijs, medische voorzieningen, winkels, horeca) en banen zijn geconcentreerd op plekken waar mensen wonen.

Ben je optimistisch of pessimistisch gestemd over de huidige ontwikkelingen rond mobiliteit?

Ik ben gematigd optimistisch. De groei van de (auto)mobiliteit neemt af, wat gunstig is voor files en milieu. In steden wordt de rol van de auto minder belangrijk, en die van het openbaar vervoer, en vooral de fiets, belangrijker. Dat is gunstig voor het milieu en voor de leefbaarheid. Bovendien neemt daardoor de bereikbaarheid met andere vervoerwijzen dan de auto flink toe.

Wat valt op rond mobiliteit in niet-stedelijke gebieden?

Algemeen: het beleid zou meer over bereikbaarheid moeten gaan dan over mobiliteit. Het gaat erom dat we allerlei plekken waar we graag willen zijn goed kunnen bereiken. En om mogelijkheden voor bedrijven om goederen te kunnen



Bert van Wee (TU Delft): 'Het beleid zou meer over bereikbaarheid moeten gaan dan over mobiliteit.'

vervoeren. Meer mobiliteit kan zelfs het gevolg zijn van slechte bereikbaarheid, bijvoorbeeld omdat mensen welhaast gedwongen worden om grotere afstanden af te leggen om naar hun werk of bijvoorbeeld het ziekenhuis te gaan. Het niveau

land wonen bijna net zo tevreden met hun bereikbaarheid als mensen in steden. Vermoedelijk komt dat omdat ze het vanzelfsprekend vinden dat allerlei bestemmingen zich niet naast de deur bevinden. En vermoedelijk zit het probleem niet zozeer

'In niet-stedelijke gebieden is de bereikbaarheid van mensen zonder auto een probleem'

van mobiliteit zegt dus niet zoveel over het niveau van bereikbaarheid.

In niet-stedelijke gebieden is de bereikbaarheid van mensen zonder auto een probleem, dat bovendien steeds groter wordt. Door schaalvergrotingsprocessen nemen afstanden tot bijvoorbeeld onderwijsvoorzieningen, winkels en ziekenhuizen (en medische specialismen) toe. Zonder auto wordt het steeds lastiger die te bereiken. Overigens zijn mensen die op het platte-

bij de grote groep plattelandsbewoners maar bij mensen die geen auto hebben, terwijl de voorzieningen niet nabij zijn.

Gebeurt er genoeg voor toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mensen met een beperking?

Mijn algemene beeld: voor mensen met een beperkingen waardoor ze niet of minder goed kunnen lopen, zijn er diverse barrières waar je als 'mobiele' Nederlander niet bij stil staat. Denk aan de kwaliteit



foto: Projectbureau A2 Maastricht/Aron Nijs

De A2-tunnel in Maastricht laat zien hoeveel het kan opleveren als infrastructuur goed wordt ingepast.

van voetpaden, oversteekmogelijkheden, objecten op voetpaden, te smalle voetpaden, etc. Het kan dus wel beter, en het gaat vaak om goedkope aanpassingen, zoals in het geval van losliggende tegels.

Waar moet de komende jaren extra aandacht en geld in worden gestoken en waarom?
Investeren in fietsvoorzieningen heb-

Infrastructuur is op vele plekken maar matig ingepast in de omgeving. Dat kwam mede omdat het toenmalige ministerie van V&W rijk was, en VROM arm. Veel meer geld voor infrastructuur dan voor inpassing. Projecten als de Spoorzone in Delft, de overkapping van de A2 bij Utrecht en de A2-tunnel in Maastricht laten zien hoeveel beter infrastructuur kan

Omdat we steeds meer elektrische voertuigen krijgen, is er veel meer laadinfrastructuur nodig.

Als we bereikbaarheid opvatten als 'mogelijkheden om plekken waar we willen zijn te bereiken', is eerst meer onderzoek nodig om vast te stellen waar de belangrijkste problemen liggen. Die liggen niet alleen op het platteland, maar ook in sommige wijken in steden. Vervolgens moeten we kijken hoe we die problemen kunnen verminderen. In sommige gevallen is ruimtelijk beleid wellicht beter dan zwaar gesubsidieerd openbaar vervoer. Denk aan het openhouden van de laatste winkel in een plattelandsdorp. En ook de e-bike vergroot de bereikbaarheid van veel mensen. ✱

Infrastructuur is op vele plekken maar matig ingepast in de omgeving

ben in het algemeen een hoog rendement (baten ten opzichte van kosten). Hoewel Nederland al kampioen is in dit opzicht liggen er nog volop kansen.

worden ingepast. Maar pas op: dergelijke projecten zijn wel gruwelijk duur. Kijk goed van te voren wat de voordelen, nadelen en kosten zijn.