


Steden met hoge dichtheden faciliteren duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit kan een wezenlijke bijdrage leveren aan de energietransitie. De ruimtelijke inrichting kan hierbij helpen. Bijvoorbeeld door verdichting in stedelijke gebieden en intensief bezochte locaties in de buurt van OV-knooppunten te realiseren. Een kans én een uitdaging voor overheden.



Draai aan de RO-knoppen om duurzame mobiliteit te stimuleren.



Foto: Michiel G.J. Smit

Nederland is nog lang niet ‘vol’, maar er komt nog wel een aantal inwoners bij de komende jaren. Tot 2030 komen er circa één miljoen woningen bij stelt Neprom; 4 tot 25 procent meer huishoudens in 2050 ten opzichte van 2010 stelt het Rijk. En nieuwe woningen zorgen voor nieuwe verkeersstromen. Het Rijk voorspelt voor 2050 zelfs een toename van meer dan 20 tot bijna 60 procent van het aantal personenautokilometers. Maar deze prognoses kennen veel onzekerheden, waarbij de verdeling van de bevolking en de werkgelegenheid over Nederland belangrijke factoren zijn. En die verdeling is iets waar overheden wat mee kunnen.

Om te komen tot duurzame mobiliteit is een goede afstemming met openbare ruimte noodzakelijk. Naar analogie van de Trias Energetica¹ komen verschillende oplossingen in beeld:

- Verminder het aantal afgelegde kilometers door de ruimte zo te ordenen dat er zo min mogelijk verplaatsingen per auto nodig zijn. Bijvoorbeeld grote kantoren bij treinstations plaatsen, Transit-oriented development (TOD). Maar ook door het stimuleren van het nieuwe werken en vormen van ‘telepresence’ zoals webinars en webcasts, elektronisch vergaderen (webconference) en online winkelen.
- Verander de gebruikte vervoerswijze. Zorg voor een transitie naar het gebruik van schonere vervoerswijzen zoals de fiets, elektrische voertuigen en voertuigen op bio-brandstof.

- Verbeter het gebruik van voertuigen. Zorg dat mensen de (schone) voertuigen zo efficiënt mogelijk gebruiken. Bijvoorbeeld door met transferia openbaar vervoer beter te ontsluiten, of door het promoten van autodelen, carpoolen, vollere bussen, energiezuinige banden op goede spanning laten rijden.

Makkelijk gezegd, maar hoe kun je hier als overheid nu je steentje aan bijdragen? Belangrijk is te bedenken dat lopen en fietsen alleen voor korte verplaatsingen opties zijn. En korte verplaatsingen komen vaker voor als herkomst en bestemming dicht bij elkaar liggen. En dat is precies waar een goede ruimtelijke ordening voor kan zorgen. Geen uitleggebieden aan de stadsrand, maar inbreiden in steden waar duurzame vervoerswijzen veel kansrijker zijn.

HET UI-MODEL VAN GRAZ

Een mooi voorbeeld is de gemeente Graz in Oostenrijk. Die hebben het ui-model al decennialang als uitgangspunt voor hun beleidsmaatregelen. Het principe hiervan is simpel: in het centrum is lopen de vervoerswijze. Je kunt hier fietsend en per openbaar vervoer komen, de tweede schil. En nog verder van het centrum zijn parkeergarages. Hier kan nog weer een aanvulling op worden gemaakt waarbij elektrische voertuigen dichterbij het centrum mogen komen dan voertuigen die op fossiele brandstoffen rijden.

Voor de openbare ruimte geldt volgens het ui-model dat voor het verplaatsen in het stadscentrum voetganger en fietser het uitgangspunt zijn. De afstand die voetgangers lopen, hangt sterk samen met de omgeving. Voetgangers blijken bereid tot 1,5 maal verder te lopen als de route aantrekkelijk is.² Logisch, langs een verkeersriool wil je niet lopen. Voor fietsers geldt iets vergelijkbaars:

fietsers willen niet in straten met gemengd verkeer en langs geparkeerde auto's fietsen. Fietsstraten en snelfietspaden stimuleren het gebruik van de fiets.³

PTAL SCORE

Een hulpmiddel bij het verdichten van steden op een OV-vriendelijke manier is de ‘PTAL-score’ die in Londen is ontwikkeld. Deze geeft aan hoe snel je wegkomt met het OV. Wel dien je een snelle ontsluiting voor iedereen af te wegen tegen een snelle verbinding naar bijvoorbeeld een station.

Naast goede voorzieningen voor voetganger en fietser is het juist ook zaak het autoverkeer aan banden te leggen. Parkeren, zeker voor bezoekersverkeer, moet in de binnensteden worden ontmoedigd. Bij nieuwbouw zoals dat nu in stedelijke verdichting vaak plaatsvindt, kunnen nieuwe bewoners kiezen voor een beperkt aantal dure parkeerplekken of een deelauto. Liefst een elektrische. Dit vergt wel dat er beleid is voor parkeerplekken voor deelauto's en laadpalen voor elektrische auto's.

Al met al zijn er via de mobiliteit heel wat knoppen waaraan overheden kunnen draaien om zo een impuls te kunnen geven aan de energietransitie.

Website

www.crow.nl

Noten

1. De Trias Energetica is een driestappenstrategie om een energiezuinig ontwerp te maken. Het werd ontwikkeld aan de TU Delft.
2. Zie <https://kpvvdashboard-13.blogspot.com/2016/06/voetgangers-willen-lekker-buiten-bezig.html>.
3. Zie <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Snelle-fietsroute-voor-de-millennial-rustige-route>