

## Verkeerskunde, mei 2012

### Ga uit van de mens en beleef mee

Friso de Zeeuw: 'De afstand tot de S-bahn staat standaard in Duitse verkoopbrochures'

Friso de Zeeuw gaat het niet hebben over leefbaarheid in termen van milieu en techniek of het beheersen van de bestaande situatie, maar pakt een leeg vel. 'Kruip in de huid van mensen, ontwerp op basis van een programma van publieke eisen, kijk naar tendensen, maak de markt van verkeer en openbaar vervoer gezond op basis van profiteren en betalen. Dan komen ruimte en mobiliteit dicht bij elkaar, dan worden steden leefbaar en mobiliteit betaalbaar.

Je ziet sinds de jaren 80 een bevolkingsconcentratie in stedelijke gebieden. Oorzaak is hoogstwaarschijnlijk de opkomst van de kenniseconomie. Overigens een paradox, want je kunt makkelijk met je computertje op het platteland gaan zitten, maar veel kenniswerkers willen juist in de buurt van de stad zijn, waar ook de bedrijven zijn gevestigd. Universiteiten en hogescholen zaten er al. Een concentratie dus van mensen, bedrijven en kennisinstututen. Dat geldt in het buitenland overigens nog sterker. In Nederland blijft nog steeds een bepaalde hang naar het suburbane, hoewel dat weer minder geldt voor de uiteinden van het land, waar sprake is van lichte krimp. En ook dat moeten we niet dramatiseren, maar accepteren.

Mensen stellen hun eigen stad samen. Man en vrouw werken op twee verschillende plekken, shoppen doen ze elders en ze gaan uit in weer een andere stad. Kijk je naar het verplaatsingspatroon van hun kinderen, dan wordt het helemaal diffuus. Neem daarom de woning als uitvalsbasis. Daar moet trouwens een extra kamer komen, als kantoor voor het thuiswerken. Kijk je naar de voorzieningen, dan zie je dat de dagelijkse voorzieningen (retail) in stedelijke gebieden nog iets grootschaliger worden, maar nog steeds op fietsafstand blijven. Tegelijkertijd wordt de zorg kleinschaliger. Dat wetende, kom je uit op de fiets als belangrijk vervoermiddel ook in toekomst.

Op het platteland is dat anders. Daar fietsen kinderen nog naar school en heeft het ov een sociale functie, maar meer ook niet. Verder is het een autogebied. Die discussies iedere keer bij afbraak van het ov vind ik hopeloos. Het openbaar vervoer in dunbevolkte regio's is niet meer betaalbaar. Kom met een goed alternatief voor de auto. Kijk naar delen van het land waar huurbussen rijden met vrijwilligers op de bok. In de kernen van de Zeeuwse gemeente Borssele staan ouderen in de rij voor de regelmatige ritten met 'Borselse Sprinter' naar winkelcentra. Maak meer gebruik van de zelfredzaamheid en organisatiekracht van mensen.

Kijk je vervolgens naar de Nederlandse mobiliteitsinvesteringen dan zie je dat er stevig wordt gewerkt aan auto-infrastructuur. Op zich prima om te kunnen zoeven van Amsterdam naar Utrecht, want in de file staan is nadelig, maar je moet wel weten dat je al dat verkeer de stad niet in krijgt en er ook niet kan parkeren. Dan kom je uit op overstappen aan de randen van de stad. En hoe dat moet, daar zijn we nog niet helemaal uit. Transferia zijn in de praktijk wat losse, unheimische gebouwen en verder is er niets. Je wilt er niet zijn. Hetzelfde geldt voor overstappen op stations. Het lijkt niet alleen of de verkeerde ontwerpers aan de tafel zitten, maar of het hele ontwerpsysteem niet in orde is.

Ik heb niet op alles een antwoord, maar je moet de reis, de beleving van mensen meemaken, meebelevan. En dat is niet makkelijk, want mensen hebben een hoge standaard, maar het moet wel gebeuren. We komen er niet meer met meer asfalt. Je moet meer kijken naar managementmaatregelen, en de discussie over de kilometerheffing moet terug. Het is een liberaal beginsel: meer profiteren, meer betalen. Betreurenswaardig dat die maatregel om zeep is gebracht.

Kijken we naar het buitenland, dan zien we dat goede ov-aansluitingen in Duitsland en Frankrijk veel meer aandacht krijgen. Zo staat de afstand tot de S-bahn standaard in Duitse verkoopbrochures. In Nederland zijn die aansluitingen nog een zwak punt omdat er geen goede beslis- en bekostigingsstructuur is. Goede voorbeelden zijn Randstadrail, Stedenbaan en Zuidtangent, maar neem de kwestie van de tram in Leiden, Utrecht of Groningen; dat zijn drakerige discussies, dat gaat in Duitsland en Frankrijk meestal gesmeerder.

Juist in de stedelijke gebieden moet je het ov faciliteren. Je krijgt daardoor een ademende stad. Er is overigens ook een stroming die wil de stad consequent verdichten maar een dogmatische toepassing leidt tot een gestreste stad. Stedenbaan speelt bijvoorbeeld te weinig in op de marktvraag. Ov-specialisten willen altijd hoge dichtheden en hoogbouw. Je kan bijna dezelfde vervoerswaarde realiseren met een lagere bebouwingsdichtheid en goede verbindingen naar de stations met de fiets. Dan kom je beter tegemoet aan de voorkeur van mensen. Je zou dat de ontspannen stad kunnen noemen.'