

Spanning in de relatie mobiliteit met gebiedsontwikkeling

De relatie tussen mobiliteit en gebiedsontwikkeling is evident. Maar de relatie wordt steeds intensiever en spannender. Dat wordt onder meer veroorzaakt door de groei van stedelijke regio's, de hoge eisen die we aan (nieuwe) infrastructuur stellen en door technologische ontwikkelingen. Friso de Zeeuw belicht enkele van die ontwikkelingen en spanningsvelden.

In de relatie van mobiliteit met gebiedsontwikkeling valt Friso de Zeeuw (praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling aan de TU Delft) een aantal dingen op. In hoogstedelijke gebieden neemt bij voorbeeld het autobezit af en bij de ontwikkeling van een appartementencomplex kan bijvoorbeeld de keus gemaakt worden om geen parkeergarage te creëren. Dat scheelt al gauw 30.000 euro per plaats. Maar die besparing geldt alleen voor die specifieke hoogstedelijke stadswijk. Elders, in de meeste wijken, blijft het autobezit nagenoeg ongewijzigd.

Autodelen blijft voorlopig een niche, vooral in diezelfde hoogstedelijke gebieden en in afgelegen dorpen zonder openbaar vervoer.

Het gebruik van de fiets en vooral de elektrische fiets neemt daarentegen enorm toe. Dat leidt tot 'fietsssnelwegen', trajecten speciaal voor de fiets. Ook dat heeft invloed op de bereikbaarheid. Bepaalde voorzieningen worden makkelijker bereikbaar met de fiets en dat kan zelfs invloed krijgen op onze ruimtelijke ordening.

Toch is het niet zo dat Nederland qua infrastructuur helemaal 'klaar' is: er zijn nog ontbrekende schakels in het snelweg- en spoornet die aangelegd zullen worden. "Elk project brengt een heftige maatschappelijke discussie met zich mee, waarvan de uitkomst niet bij voorbaat vaststaat. Dat hebben we recent gezien bij de oostelijke ringweg bij Eindhoven die toch niet doorging", vertelt De Zeeuw.

De Raad voor de Leefomgeving stelt in zijn advies 'Dichterbij en sneller' dat het door de concentratie van bevolking en economische activiteiten in stedelijke regio's steeds drukker wordt. Mobiliteits-systemen en -stromen raken daardoor steeds meer met elkaar vervlochten. Overheden hebben echter de neiging om elk vanuit de eigen deelverantwoordelijkheid te redeneren, bijvoorbeeld als wegbeheerder, als concessieverlener of als verantwoordelijke voor ruimtelijke ordening. Maar een goede bereikbaarheid in stedelijke regio's vraagt om meer samenwerking en om een gezamenlijke bekostiging van de bereikbaarheidsopgaven door het Rijk, provincies en (samenwerkende) gemeenten. Maar ook tussen tussen overheden, vervoerbedrijven en marktpartijen.

"Bekend probleem", zegt De Zeeuw, "in de afgelopen vijftien jaar is er op dit front te weinig vooruitgang geboekt. De kwestie is nu urgenter. Voorbeeld: steeds groeiende verkeersstromen dringen de stad in. Maar de stedelijke infrastructuur (wegen, stations) kunnen die stromen nauwelijks nog verwerken, ook om dat de leefbaarheidseisen in de stad toenemen."

Bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur gaat het al lang niet meer alleen om de infrastructuur zelf, maar steeds meer ook om de omgeving. Hoe komt het eruit te zien, wat is de verwachte geluidshinder, hoe staat het met de uitstoot van stof, hoe denken omwonenden erover? Kun je de weg verdiept aanleggen? Dat hele scala van aspecten, inclusief het financiële plaatje, daar gaat om. De nieuwe Omgevingswet bevordert deze integrale aanpak, aldus De Zeeuw. Het Rijk kende de Tracéwet en de provincies het inpassingsplan voor respectievelijk rijks- en provinciale wegen. In de nieuwe wet wordt dit samengevoegd tot het projectbesluit. De nieuwe wet benadrukt het effect van infrastructuur op mens en milieu. "Maar de echte verbetering van het spel zal van de spelers, de mensen aan de knoppen, moeten komen."

Friso de Zeeuw constateert dat een aantal kwesties en ontwikkelingen op het vlak van verbeterende mobiliteit al enige tijd spelen. Navigatiemiddelen, zeker toen ze interactief werden, zijn daar een voorbeeld van. “Het streven is om te denken vanuit mensen die zich willen verplaatsen en ze daarbij met informatie behulpzaam te zijn. Als aanbieder van infrastructuur en vervoersdiensten zou je willen dat dit verder ontwikkeld wordt”, stelt hij. Daarvoor is het nodig om overheden beter te laten samenwerken om betere informatie qua route en modaliteit aan reizigers, burgers en ondernemers aan te bieden. Ontschotting dus. Het bieden van deze informatie vraagt aan de andere kant namelijk actuele, betrouwbare bronnen voor informatie over drukte op de wegen. Daarvoor zijn inmiddels stappen gemaakt. “Maar de samenwerking tussen instanties gaat veel slomer dan de technologie vooruitgang boekt.”

De Zeeuw ziet in stedelijke regio's een vergrote rol voor collectief georganiseerd vervoer, gecombineerd met uitstekende service en informatie voor de gebruikers. In minder stedelijke omgevingen blijft de afhankelijkheid van de auto groter, ook omdat het openbaar vervoer daar onbetaalbaar is geworden. Dat vraagt om meer individuele, creatieve en ondernemende oplossingen. Per stedelijke regio zou je kunnen aangeven wat ongeveer nodig is. “Realiseren van passende oplossingen vergt visie, schakelen en samenwerken en vooral het betere ploeterwerk; dat is echt leiderschap”, aldus De Zeeuw.