

‘De samenleving verandert, dus de mobiliteit ook’

De mens wordt zich steeds bewuster van de eigen omgeving en gaat meer lopen en fietsen, constateert Johan Diepens. Volgens de directeur van Mobycon biedt dat veel kansen voor de inrichting van steden en dorpen. Mobycon draagt bij in het opstellen van toekomstbestendige plannen om deze kansen te verzilveren.

GIJUS PUYLAERT

“In de mobiliteitswereld zien we steeds meer keuzes ontstaan uit verschillende vervoermiddelen. Daarnaast is een deel van de ov-reizigers sinds corona overstapt op auto of fiets, soms mogelijk structureel. Vooral de e-bike maakt een forse opmars op afstanden tot 15 kilometer. Mensen vervallen snel weer in oud gedrag, het hybride werken verdampt in sneltreinvaart en de files keren terug – afhankelijk van de dan geldende coronamaatregelen. Aan de andere kant ontstaat meer bewustwording van de eigen omgeving, mensen maken vaker een wandeltocht of ommetje in de buurt. Die bewustwording kan ervoor zorgen dat meer 15-minutensteden gaan ontstaan, naar Frans voorbeeld. Maar dat betekent dat er wel meer voorzieningen dichtbij moeten zijn, zoals scholen, kinderopvang en werkplekken. De Fransen zouden zeggen: daar hebben we recht op.”

Samenleving verandert

“Als de samenleving verandert, moet de mobiliteitswereld zich dienstbaar opstellen. Mensen willen zich maximaal 1,5 uur per dag blijven verplaatsen. Als ze minder ver hoeven te reizen voor werk, gaan ze dat anders invullen. De mobiliteitssector moet zich losmaken van de focus op de - vooral de vier – wielen en ook de schoenen structureel betrekken in haar plannen.

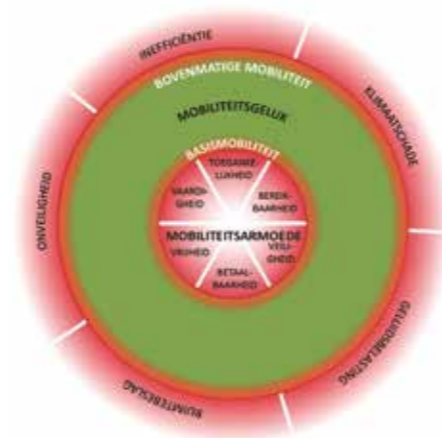
Daar moeten we rekening mee houden bij de

inrichting van onze steden en wijken, want dat betekent dat de inwoners en activiteiten in een gebied relevanter worden dan de passant. Voor de inrichting van wegen betekent dat bijvoorbeeld dat traditionele gedachten niet meer overal werken. De straat wordt steeds meer een ontmoetingsplek en sociale cohesie in de wijk wordt van groter belang. Veel gemeenten denken al na over 30 kilometer als basissnelheid, maar wellicht moeten we op meerdere plekken in een stad de snelheid verder verlagen.

Woonwijken moeten flexibeler en leefbaarder worden ingericht, waarbij ruimtes voor meerdere toepassingen gebruikt worden. Minder ruimte voor parkeerplaatsen is de sleutel voor de gewenste mobiliteitstransitie. De markt en overheid lijken om verschillende redenen mee te gaan in deze gewenste ontwikkeling. Projectontwikkelaars kloppen tegenwoordig zelf bij ons aan, omdat ze bijvoorbeeld lagere parkeernormen willen implementeren.”

De mobiliteitsdonut

“We moeten de hoeveelheid mobiliteit wel in balans zien te houden. Iedereen heeft recht op een minimale basis aan mobiliteit, anders ontstaat vervoersarmoede. Maar we moeten niet teveel mobiliteit aanbieden, want dat belast de omgeving weer. Het systeem moet in balans raken en blijven en balans betekent



‘Wij werken met het model van de mobiliteitsdonut: iedereen heeft recht op basismobiliteit’



Johan Diepens, Mobycon

ook mobiliteitsgeluk voor reizigers. Daarom werken wij met het model van de mobiliteitsdonut en hebben we naar aanleiding daarvan het Mobiliteitsdonutspel ontwikkeld.

Binnen die donut bekijken we wat nodig is voor een duurzaam mobiliteitspatroon. Dat betekent niet per se mobiliteit optimaliseren. Gemeenten moeten bedenken wat de identiteit van hun stad of wijk is en welke functie mobiliteit daarbinnen heeft. Als een stad bijvoorbeeld een actief leven wil aanbieden met veel voorzieningen, is er meer ruimte nodig voor lopen en fietsen. Daarop kun je ontwerpen.”

Snelheden begrenzen

“De Tweede Kamer wil graag de maximumsnelheid in binnensteden naar 30 km/uur brengen. In combinatie met ruimte voor alle activiteiten in een stad lijkt dat me een goede zaak. We hebben nog steeds teveel verkeersdoden en moeten de CO₂-uitstoot verder reduceren, daar past deze ontwikkeling goed in. Overigens staat emissieloze mobiliteit in Nederland nog echt in de kinderschoenen, daar moet echt meer aandacht voor komen. De toenemende diversiteit aan vervoermiddelen baart wel zorgen. Ons systeem is daar helemaal niet klaar voor. Nu zien we plots de opkomst van de fatbikes. We classificeren het als een fiets, maar met ondersteuning (en zonder trappen) halen ze wel snelheden van

‘Projectontwikkelaars kloppen tegenwoordig bij ons aan, omdat ze lagere parkeernormen willen implementeren’

50 tot 60 km per uur. Dat laten we nu op het fietspad gebeuren. Met de methodologie ‘Verkeer in de Stad’ hebben we al eerder voertuigfamilies geïntroduceerd, waarmee nieuwe ontwikkelingen snel en gemakkelijk in het bestaande een veilige plek kunnen krijgen.”

Nieuwe samenleving

“Nederland loopt wereldwijd voorop met autovrije centra, maar de volgende stappen ontbreken nog. Kijk naar een stad als Parijs, daar zijn auto’s rond de Seine vrijwel niet meer

welkom. Dat is een duidelijke keuze die het gebied veel bruikbaar en veiliger maakt. Hoewel daarin langzaam wel stappen worden gezet. Mobycon heeft nu projecten lopen waarvan ik drie jaar geleden niet had kunnen bedenken dat we ze zouden doen. Een mooie ontwikkeling in het licht van de mobiliteitsdonut is het project ‘Fiets voor ieder Kind’ in Tilburg. Hierbij zijn zowel de politiek, de wethouder en maatschappelijke organisaties actief betrokken en komt het doel in zicht.

Bij Mobycon zorgen we ervoor dat bij gemeenten uiteindelijk toekomstbestendige plannen komen te liggen. Daarom moeten we de komende jaren echt bekijken hoe we ook in Nederland het concept van de ecozones kunnen toepassen en hoe we daarmee alle benodigde voorzieningen binnen de loop- en fiets-scope van mensen kunnen krijgen. Dat is niet per se een nieuwe zoektocht, maar de connectie met andere werkelden wordt wel steeds een relevantere.”