



Paper voor het Nationaal Verkeerskunde Congres 3 november 2022
Auteur: Alex Roedoe (Mobycon)

Aanleiding

De komende decennia zullen we actief aan de slag moeten met enkele belangrijke opgaven:

- Woningtekort: extra woningen, verdichting
- Energietransitie: CO2-reductie, minder fossiele brandstoffen
- Gezondheid: bestrijden welvaartsziekten (overgewicht, suikerziekte)

De aanpak van deze opgaven heeft ook verkeerskundige consequenties:

- Woningtekort: Stedelijke verdichting geeft meer mobiliteit op hetzelfde oppervlak en intensiever gebruik van de infrastructuur. De ruimte voor uitbreiding van infrastructuur is beperkt.
- Energie: Minder gemotoriseerd verkeer en meer elektrische of mens-aangedreven vervoerwijzen.
- Gezondheid: Mogelijk maken en stimuleren van meer actieve mobiliteit (lopen, fietsen, steppen) als vervoerwijze of als onderdeel van verplaatsingsketen.

Hoe gaan we om met deze consequenties?

Hoe ziet de stad (of het dorp) van de toekomst eruit qua verkeer?

Eerlijk delen

Allereerst noodzaakt schaarste aan ruimte voor nieuwe infrastructuur en schaarste aan energie tot eerlijker delen. Mobiliteit zal steeds minder gaan over zoeken naar voldoende capaciteit (voor de vraag), en steeds meer over eerlijk delen van de schaarse capaciteit.

De *autobesitas* die leidt tot steeds meer ruimte voor parkeren van de particuliere auto in de openbare ruimte is niet meer houdbaar. De auto neemt van alle vervoerwijzen verreweg de meeste ruimte in. Voor parkeren zal meer moeten worden uitgegaan van reguleren van autoparkeren in de openbare ruimte. Dit kan door uitbreiding van vergunningparkeren en tegelijkertijd prioriteit te geven aan deelautosystemen.

Eerlijk delen geldt ook voor de ruimte voor het rijdende verkeer. Het aantal vierkante meters openbare ruimte verandert niet, maar het gebruik van die ruimte kan wel veranderen. Omdat mens-aangedreven vervoerwijzen (uit energie-oogpunt) en actieve mobiliteit (uit gezondheidsoogpunt) belangrijker worden, is het logisch dat hier meer ruimte voor beschikbaar komt. Dit betekent meer menging van lopen en fietsen met gemotoriseerd verkeer. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is dan een snelheidsverlaging van het autoverkeer noodzakelijk. Menging van lopen en autoverkeer zou automatisch moeten betekenen: niet harder dan 15 km/uur. Menging van fiets en autoverkeer zou automatisch moeten betekenen: niet harder dan 30 km/uur. Met name in situaties waar geen ruimte is voor volwaardige trottoirs en fietsvoorzieningen moet vaker de keuze worden gemaakt voor een lagere snelheid en menging in plaats van het wegdrukken van voetgangers of fietsers in de te kleine restruimte.



Van autologica naar actieve mobiliteit

Ten tweede zullen we binnen steden en dorpen af moeten van de *autologica* die nog steeds de boventoon voert in het handelen van de overheid in de openbare ruimte. In het beleid wordt gelukkig steeds vaker aangegeven dat actieve mobiliteit prioriteit moet krijgen boven automobilititeit. Het STOMP-principe is daar goed voorbeeld van. Maar het blijkt nog steeds moeilijk om dat principe om te zetten in concrete veranderingen op straat. Het autodenken blijft onbewust hardnekkig aanwezig.

Een voorbeeld is dat we de doorstroming van het autoverkeer binnen steden en dorpen blijven faciliteren omdat filevorming of te lange wachttijden bij afzonderlijke kruispunten automatisch als ongewenst wordt gezien. Er is meestal geen beleidskeuze gemaakt hoe snel een auto zich binnen stedelijk gebied moet kunnen verplaatsen van A naar B. Als de fiets daadwerkelijk de prioriteit zou hebben boven de auto zou bijvoorbeeld de trajectnelheid van de auto niet hoger hoeven te zijn dan die voor de fiets. Filevorming van het autoverkeer op individuele kruispunten zou dan niet automatisch als probleem moeten worden gezien. Uiteraard kan filevorming wel als probleem worden gezien als dit problemen geeft voor de verkeersveiligheid of het openbaar vervoer.

Een ander voorbeeld is dat er nog steeds veel wegen zijn waar een 50 km/uur-regime geldt ondanks het feit dat er niet wordt voldaan aan de minimale inrichtingseisen voor een Duurzaam veilige inrichting. Voetgangers en fietsers zijn hier -soms letterlijk- het slachtoffer van de voorkeur om de autosnelheid hier niet te verlagen. Als we verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers inderdaad belangrijk vinden dan zou 50 km/uur alleen nog mogen gelden als aan de minimale inrichtingseisen wordt voldaan. Zo niet dan tijdelijk 30 km/uur totdat er wel aan wordt voldaan.

Zijn we in staat om de autologica achter ons te laten en te kiezen voor eerlijk delen in mobiliteit?

Aan de hand van een aantal stellingen willen we in discussie gaan met de zaal hoe we de autologica achter ons kunnen laten en kunnen kiezen voor eerlijk delen in mobiliteit.