

**Bij het uitsluitend stimuleren van vervoerwijzen als fiets of
openbaar vervoer verliezen we de mobilist uit het oog.
Dat moet anders!**

Sjoerd Stienstra
Ir. Sj. Stienstra Adviesbureau stedelijk verkeer
stieverk@wxs.nl

Chris Verweijen
Movares
chris.verweijen@movares.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2014, Eindhoven**

Samenvatting

Bij het uitsluitend stimuleren van vervoerwijzen als fiets of openbaar vervoer verliezen we de mobilist uit het oog. Dat moet anders!

Het mobiliteitsnetwerk in Nederland is te veel versnipperd. Verkeers- en vervoerbeleid wordt te veel benaderd vanuit de optiek van de vervoermiddelen. Dit komt tot uiting in de gehanteerde beleidsuitgangspunten, waarin begrippen als 'terugdringen autoverkeer', 'verbeteren parkeermogelijkheden', 'optimaliseren OV-netwerk' of 'bevordering fietsverkeer' opduiken. Maar auto-, fiets- en OV-verkeer zijn geen autonome, uit het niets ontspruitende verschijnselen. Ze komen voort uit de ruimtelijke structuur van onze omgeving, en uit de daaruit voortkomende wens van personen om zich tussen verschillende locaties/ activiteitencentra te verplaatsen. We moeten toe naar een modern netwerk waarin niet het vervoermiddel maar de reiziger en zijn reis centraal staan.

Bij het uitsluitend stimuleren van vervoerwijzen als fiets of openbaar vervoer verliezen we de mobilist uit het oog. Dat moet anders!

De reiziger centraal

Het mobiliteitsnetwerk in Nederland is te veel versnipperd. Verkeers- en vervoerbeleid wordt te veel benaderd vanuit de optiek van de vervoermiddelen. Dit komt tot uiting in de gehanteerde beleidsuitgangspunten, waarin begrippen als 'terugdringen autoverkeer', 'verbeteren parkeermogelijkheden', 'optimaliseren OV-netwerk' of 'bevordering fietsverkeer' opduiken. Maar auto-, fiets- en OV-verkeer zijn geen autonome, uit het niets ontspruitende verschijnselen. Ze komen voort uit de ruimtelijke structuur van onze omgeving, en uit de daaruit voortkomende wens van personen om zich tussen verschillende locaties/ activiteitencentra te verplaatsen. We moeten toe naar een modern netwerk waarin niet het vervoermiddel maar de reiziger en zijn reis centraal staan.

Niet denken vanuit vervoermiddelen

Hoe te denken vanuit de reiziger? Die is toch vaak niet zo helder over wat hij wil?

Als je aan een mobilist vraagt hoe hij ergens wil komen krijg je zeer verschillende antwoorden.

Teksten als: "daar kun je niet komen, het verkeer zit altijd vast en de parkeerplaatsen zijn overvol", of "overdag moet je al twee keer overstappen, en 's avonds rijdt de bus vrijwel niet" spreken boekdelen.

Het beleid speelt vaak daarop in. En dan zie je de uitgangspunten als hierboven al genoemd.

Anders gezegd: men denkt niet vanuit stromen maar vanuit vervoermiddelen. Waarbij de per politieke richting meest favoriete vervoerswijze doorgaans voorop komt te staan. En men denkt te weinig na over de manier hoe je op een bepaalde plek zou moeten of kunnen komen. Bovengenoemde autorijder had er heel snel kunnen zijn als hij maar (voor een gedeelte van zijn reis) de tram of de metro had gepakt. En die OV-reiziger had beter het laatste stuk met de fiets kunnen gaan.

De reiswet

Het denken vanuit het reisdoel zou bij zowel de mobilist als bij de vervoer-/verkeerskundigontwerper voorop moeten staan. Mensen reizen tenslotte pas als de moeite die ze voor een reis moeten doen minder is dan het nut wat ze zien in de aanwezigheid op een andere plek (de "reiswet"). Dat nut kan daarbij zowel een eigen gekozen doel zijn als een opgelegde verplichting.

Feitelijk zou de reiswet een integraal uitgangspunt moeten zijn bij het ontwerpen van netwerken en van de ruimtelijke structuur daaromheen. Op grond van de reiswet is eenvoudig duidelijk te maken dat als de te nemen moeite toeneemt (bijvoorbeeld: zoekgedrag naar een parkeerplaats, extra betalen of overstappen) de reiziger uiteindelijk andere keuzes gaat maken en niet of minder vaak naar een dergelijke bestemming reist. Maar het omgekeerde geldt ook: als een verbinding wordt verbeterd, zal die ook meer worden gebruikt.

De keten als kans

De kern van deze aanpak zal moeten zijn om niet vanuit een eenzijdig op één vervoerwijze gericht systeem te denken. Dat doet de reiziger namelijk ook niet. Dé automobilist gebruikt op zijn tijd ook de fiets of het openbaar vervoer; dé OV-reiziger zal zich ook per auto verplaatsen, als bestuurder of als passagier. De keuze van vervoerwijze voor een bepaalde verplaatsing is afhankelijk van vele omstandigheden, zoals reismotief, tijdstip, weer, beschikbaarheid van alternatieven, en vele andere.

Mensen willen zonder al te veel moeite ergens naar toe gaan. Een overstap leidt zo vaak tot minder gebruik van een verbinding. Toch kan een overstap leiden tot een afname van moeite die iemand ervaart indien op vervoermiddelen met een hoge(re) kwaliteit voor dat traject wordt overgestapt en de overstap goed is georganiseerd: er moet een bonus tegenoverstaan. Maar dan moet wel de reiziger en zijn reis centraal staan en de netwerkontwerper/-beheerder moet die bonus leveren. Diverse P+R-plekken in Nederland die goed functioneren laten zien dat het kan – als er maar goed over nagedacht wordt.

Met deze gedachte als vertrekpunt is het goed mogelijk verschillende modaliteiten aan elkaar te koppelen tot één reis. De keten als kans!

Integraal netwerk

Zo kan de stap naar een systeem worden gezet dat leidt tot een grotere bereikbaarheid. Uitgaande van de diversiteit van reizigers en reismotieven worden verschillende vervoerwijzen aangeboden. Voor de reis naar de binnenstad bijvoorbeeld de systemen die nu juist in en naar de binnenstad excelleren in bereikbaarheid: lopen, fiets en OV, maar bijvoorbeeld ook een systeem van elektrische leenauto's. Voor de hoofdassen naar het centrum en andere voorzieningenknooppunten kan een hoogwaardig kernnet voor OV functioneren. Op de knopen moet de mobilist dan kunnen kiezen voor aanvullende vervoerwijzen, bijvoorbeeld leenfietsen en -auto's op de knopen. Het betekent ook dat de reiziger bereid moet zijn om vastgeroeste, ingesleten vervoerspatronen te doorbreken. Er zijn signalen dat vooral onder jongeren deze bereidheid bestaat. De uitdaging is nu deze trend te doen beklijven.

Het integrale vervoersysteem is vooral een pullsysteem gericht op kwaliteit; pushelementen zullen niet de hoofdmoot van de maatregelen vormen. De reiziger wordt veel flexibeler: hij is niet meer veroordeeld tot het de hele dag gebruiken van dezelfde vervoerwijze en kan op de knopen kiezen hoe hij verder wil: per (leen)fiets, (leen)auto of OV.

De mobilist wordt eindelijk mobiel!