

BEREIKBAARHEID IS HET JUISTE KOMPAS VOOR MOBILITEITSBELEID

# De nieuwe mobiliteit



Het autoverkeer is de afgelopen 50 jaar stormachtig gegroeid. Onze steden, onze economie en ons gedrag hebben zich aangepast aan de flexibiliteit en snelheid van de auto. We zijn een 'autosamenleving' geworden. Maar de auto heeft ons ook hardnekkige files gebracht en milieuvervuiling. In het boek 'Nieuwe mobiliteit – na het autotijdperk' ontvouwt auteur Arie Bleijenberg een brede en verrassende visie op de fundamentele krachten die de ontwikkeling van onze mobiliteit bepalen. Kortom, waar gaan we naartoe en hoe ziet mobiliteit er in de nabije toekomst uit?

**B**leijenberg is ruim 25 jaar betrokken bij de mobiliteitsproblematiek en momenteel business director infrastructuur bij TNO. Met deze bagage kijkt hij vanuit verschillende invalshoeken naar de complexe samenhang tussen mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en economie. "De kiem voor mijn theorie is eind jaren tachtig gelegd", vertelt Bleijenberg. "Het autoverkeer groeide razendsnel, ondanks alle goede maatregelen die er

waren. Ik wilde deze ontwikkelingen begrijpen; een vraag die me sindsdien niet meer heeft losgelaten. Tien jaar geleden ontstond het idee om mijn bevindingen op te schrijven, wat uiteindelijk heeft geresulteerd in dit boek." Het belang van op een andere manier kijken naar mobiliteit is groot. Verspilling van belastinggeld voor mobiliteitsmaatregelen wordt hierdoor voorkomen. Hoe kunnen we per euro zoveel mogelijk bereikbaar-

"Door opnieuw en met een frisse blik na te denken over ons mobiliteitssysteem, creëer je sterk beleid"

# t na het autotijdperk

heid krijgen? Welke mobiliteitsmaatregelen dragen het meest bij aan een sterke economie? En hoe kan mobiliteitsbeleid de 'verrommeling' van het Nederlandse landschap tegengaan en juist bijdragen aan een mooi Nederland? Bleijenberg geeft eigentijdse antwoorden op deze vragen. Door te kijken naar de krachten en wetmatigheden die de mobiliteit sturen, ontstaat zicht op de verrassende veranderingen die ons te wachten staan. En wat dit betekent voor de mobiliteitsontwikkeling in de komende decennia.

## Veranderingen in mobiliteit

Bleijenberg: "Omdat de snelheid van de auto al twintig jaar niet meer toeneemt, zal deze ruimtelijke schaalvergroting onderhand stoppen. Ook het aantal ritten dat we per dag met de auto maken neemt al jaren niet meer toe. Het autosysteem is uitgegroeid. Over enkele decennia zal het vliegtuig de auto inhalen; dit is juist al twintig jaar de snelst groeiende vervoerswijze. Ik voorspel dat we in 2050 meer vliegen dan autorijden. Een van de mobiliteitswetten is nu eenmaal dat we steeds sneller en verder willen reizen, met meer keuzemogelijkheden. En snelheid leidt direct tot meer afstand." Verder is het evident dat de industriële economie overgaat in een kenniseconomie. Bleijenberg: "Maar deze gedijt niet in slaapsteden en op desolate bedrijventerreinen. Doordat het autoverkeer en de industrie haar krachten verliezen, leiden nu de kenniseconomie en de groei van de luchtvaart tot ruimtelijke concentratie. Goede vervoersvoorzieningen binnen de grote steden versterken deze nieuwe urbanisatie, wat de economische kracht van Nederland versterkt."

## Van oude naar nieuwe verhaal


Het oude 'mobiliteitsverhaal' gaat vooral over de aanleg van nieuwe wegen en het oplossen van files. Maar dit vormt een belemmering voor de ontwikkeling van beleid dat echt werkt. "Files willen oplossen voor een mobiliteitsbeleid dat de economie wil versterken is een te versimpelt beeld", stelt Bleijenberg. "De hardnekkigheid

van files is de afgelopen decennia consequent onderschat. Files blijven terugkomen omdat projectontwikkelaars en gemeenten activiteiten ondernemen op goed bereikbare plekken, maar nieuwe stedelijke ontwikkeling brengt ook extra verkeer en congestie met zich mee. Dat maakt de filecirkel rond." Het antwoord ligt verscholen in bereikbaarheid, maar bereikbaarheid is niet hetzelfde als de afwezigheid van files. Bereikbaarheid is de tijd die het kost andere activiteiten te bereiken en afhankelijk van zowel de afstand als de reissnelheid. De spanning tussen verstedelijking en snelheid is gedeeltelijk op te lossen door fiets en mass transit een grotere rol te geven in de mobiliteit. De 3 miljoen mensen in de steden zijn 10 procent meer tijd kwijt met reizen dan andere Nederlanders. Dit is een aanwijzing dat de vervoersvoorzieningen binnen de grote steden achterblijven. Terwijl daar waar je investeert in bereikbaarheid, de stad zich ontwikkelt.

## Voorzet nieuwe mobiliteitsagenda

De voorzet voor een nieuwe mobiliteitsagenda bevat vier hoofdpunten, ingegeven vanuit het streven naar een sterke economie, goede bereikbaarheid en een schoon milieu:

1. Prioriteit voor bereikbaarheid binnen stedelijke regio's
2. Infrastructurele vernieuwing in stedelijk gebied
3. Inspelen op de groei van de luchtvaart
4. Daadwerkelijk duurzame mobiliteit

Het zijn precies dezelfde doelen als die van het kabinet, onder meer vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte uit 2012. Het verschil zit in de manier waarop doelen worden bereikt; in de maatregelen. Bent u er klaar voor? 

## Nieuwe mobiliteit – na het autotijdperk



Nieuwsgierig naar de gedetailleerde theorie? Bestel het boek 'Nieuwe mobiliteit – na het autotijdperk' van Ir. Arie Bleijenberg dan via uitgeverij Eburon voor € 18,- (ISBN: 9789059729674).  
[www.eburon.nl/nieuwe\\_mobiliteit](http://www.eburon.nl/nieuwe_mobiliteit)