

Verslag gesprekstafel 'mobiliteit en bereikbaarheid'

Woensdag 23 september 2020, stadskantoor Dordrecht

"Integraal ontwerpen vergt een ander bestuur, nieuw leiderschap en een gemeenschappelijke taal en aanpak."

Deelnemers:

- > Commissie Grote Projecten
- > College en ambtelijke organisatie
- > Externe deskundigen: Minze Walvius (adviseur ruimte en mobiliteit bij Advier, lid van het team Stad van de Toekomst, in den lande ook betrokken bij concrete grote gebiedsontwikkelingen), Alex Bruijn (productmanager Netwerkontwikkeling en Ontwerp bij NS), Mariska Slots (Mobiliteitsontwikkelaar bij NS) en Leen De Koning (directeur Amega, o.a. wagenparkbeheer).

Auto

- Het autobezit stijgt nog steeds, met name bij 55 plussers. Bij jongeren daalt het autobezit. Bezit wordt steeds minder belangrijk, delen wordt steeds belangrijker. Vooral hoger opgeleiden wil in de binnenstad wonen / blijven hangen.
- De auto blijft bestaan (of deze nou zelf rijdend wordt of niet). De auto zorgt nog steeds voor een stukje vrijheid. Het kan wel allemaal veel slimmer.
- Bij andere vervoersmiddelen dan de auto wordt de reistijd steeds minder belangrijk. Men is steeds meer bereid om bijvoorbeeld op de fiets iets langer onderweg te zijn.
- Als je een parkeerplaats aanlegt gaat deze nooit meer weg. Er komen er alleen maar bij.
- Deelauto's zijn nog niet renderend voor ondernemers.

Fietsen en wandelen

- Fietsen in binnensteden leveren ook steeds meer drukte en problemen op, zie bijvoorbeeld Utrecht en Amsterdam.
- In de toekomst wordt de bewegende mens net zo snel als een bewegende fiets. Voor de fiets is dan geen stalling meer nodig. In de binnenstad komt er steeds meer kleine mobiliteit, vooral lopen, maar ook stepjes en dergelijke.
- Op dit moment ondervindt de wandelaar nog veel vertraging door stoplichten bij het oversteken van de weg.

Trein

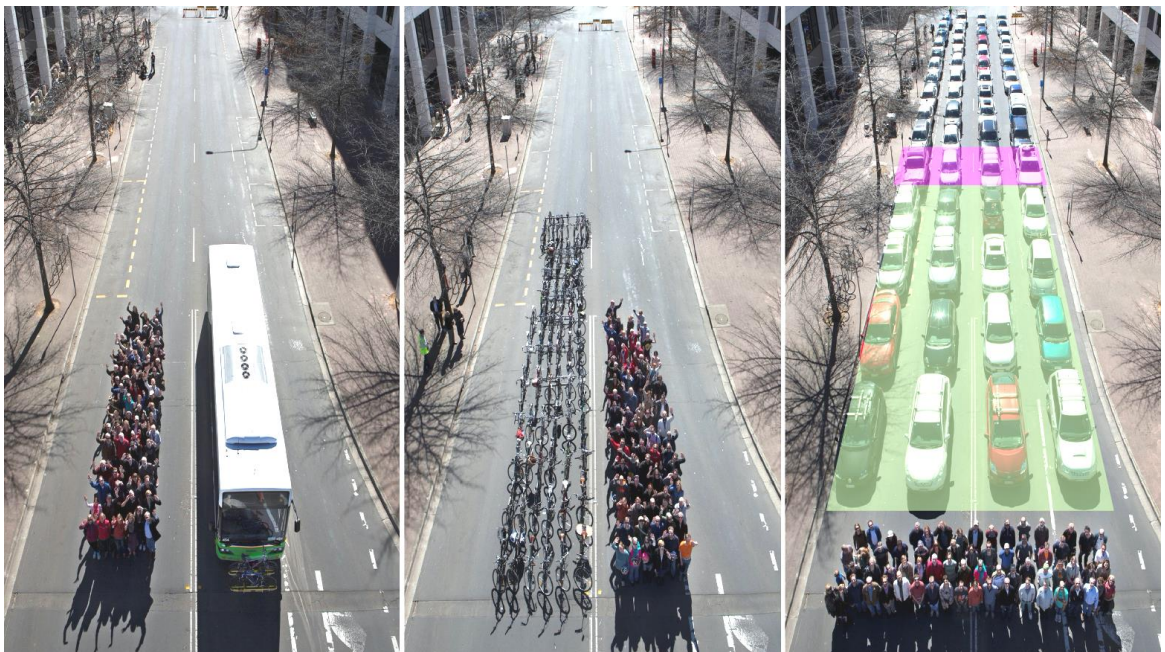
- Contouren van het OV-beleid 2040 van de NS: groei van de capaciteit met 40% en een naadloos mobiliteitssysteem.
- De Sprinter gaat zich steeds meer tot een laagdrempelig metrosysteem ontwikkelen.
- Het station moet je zien als knooppunt van mobiliteit en leefbaarheid.

Integrale benadering: mobiliteitshub

- De verkeerskundige, de econoom, de klimaatdeskundige: Iedereen spreekt een andere taal als het gaat om mobiliteit. Voor integraal werken is een nieuwe taal nodig.
- Integrale benadering is belangrijk. De reiziger moet centraal staan. Alle vervoersmodaliteiten moeten goed op elkaar aansluiten. Een goed functionerende ketenreis verlaagd de drempel en stimuleert het gebruik van OV. Mobiliteitshubs zijn daarbij de verbindende schakel.
- In de Duitse stad Bremen is men al een stuk verder: op elke 300 meter is een deelauto, deelfiets en OV beschikbaar. Daar zie je gelijk gedragsverandering bij mensen. Dat gedrag is een belangrijke component, wij mensen zijn ten diepste gewoontedieren.
- De lokale economie krijgt ook een boost bij mobiliteitshubs in de wijk, blijkt in Bremen.
- Mobility As A Service (MAAS) en mobiliteitshubs zijn instrumenten om je mobiliteitsdoelen te bereiken.
- Mobiliteit moet onderdeel van vastgoed worden. Bij aankoop van een huis krijg je er een OV-kaart of een parkeerplaats bij in plaats van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Ruimtebeslag

- Starten met fietsstraten (auto te gast) bespaart 3 m² per strekkende meter weg.
- Elke deelauto staat gelijk aan vier normale auto's:



Conclusies en adviezen van de deskundigen

- De komende 5 jaar zijn belangrijk om een slag te maken in het mobiliteitsvraagstuk. De huidige schaarste moeten we gebruiken om veranderingen te realiseren.
- Conventioneel hebben minder belang bij innovatie. Faciliteer bewoners, ontwerp op ruimte extensief verkeer.

- Trek de lessen van internationale ervaringen.
- Integraal ontwerpen vergt een ander bestuur, nieuw leiderschap en een gemeenschappelijke taal en aanpak.
- Kijk naar behoefte, drijfveren en reisgedrag van de nieuwe (en huidige) bewoners.
- Denk na over de voorrangsregels en de positie van de auto in de stad: autoluw, logistiek, parkeernormen nieuwbouw versus gedeelde mobiliteit. Wat levert dit economisch en maatschappelijk op? Wat betekent dit voor doorstroming?
- Zorg voor ondersteunend beleid, voorwaarden en maatregelen zoals parkeer en (deel)mobiliteit beleid.
- Kijk naar de rol van station(s) als hub van leefbaarheid en mobiliteit op korte afstand.
- Maak parkeergarages met het oog op de toekomst niet groter als ze nu zijn. En zorg voor voldoende hoogte zodat je er later eventueel woningen van kunt maken.

Bijlagen

De presentaties van Minze Walvius, NS en Amega.