



AGORA, EEN FORUM OVER MOBILITEIT

Mobiliteit is een thema dat in 35 jaar AGORA vanuit verschillende invalshoeken werd belicht. Ter gelegenheid van haar jubileum fietsten we door 141 artikels uit het archief (vanaf 1995) en kwamen we terug met enkele belangrijke lessen die de kennisuitwisseling tussen Vlaamse en Nederlandse auteurs heeft opgeleverd in het mobiliteitsdebat.

In de wetenschappelijke literatuur is doorheen de voorbije decennia steeds duidelijker geworden dat de beleidsdomeinen die betrekking hebben op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen best geïntegreerd worden. Dit inzicht ging in grote lijnen gepaard met een overgangsfase waarin het paradigma 'plannen voor meer mobiliteit' meer en meer plaats maakte voor 'plannen voor meer bereikbaarheid'. Doorheen de jaren werd er onder meer gefocust op de onhoudbaarheid van het systeem auto, het locatie- en vestigingsbeleid en knooppuntontwikkeling. Dat mobiliteit een veelzijdig thema is tonen de overige onderwerpen aan: van de lusten en lasten van de luchtvaart tot het sturen van gedragsveranderingen om meer mensen op de fiets te krijgen en de rol van technologie in de transitie naar een duurzamer mobiliteitssysteem. In dit artikel geven we een overzicht van de voornaamste inzichten en lessen die het AGORA forum rijk is.

Mobiliteit is goed voor de economie, niet?

De fietstocht doorheen het archief leert ons dat mobiliteit – en meer specifiek een performant openbaar vervoer – in een aantal stukken nog steeds expliciet naar voren wordt geschoven als de motor voor economische ontwikkeling en regionale concurrentiekracht. Door grote steden in polycentrische regio's als de Randstad of de Vlaamse Ruit met hoogfrequente spoorlijnen te verbinden, gaan die regio's functioneren als 'één geheel'. Meer (potentieel aan) mobiliteit vergroot op die manier het arbeidsmarktgebied voor werkgevers (Abrahamse & Blanker, 2011-1), het 'ommeland' van gespecialiseerde voorzieningen en dus de aantrekkelijkheid van de metropolitane regio. Collectief spoorvervoer vormt de ruggengraat tussen steden (Dijkstra, 1998-3; De Niet, 2000-2) en lightrail-

toepassingen vormen aanvoerlijnen binnen de metropolitane ruimte (Van den Hout, 1999-4). De stelling dat hoogwaardig spoorvervoer goed is voor de economie echoot tot op de dag van vandaag in het mobiliteitsdebat. Recent nog riepen zesentwintig Belgische transport- en vervoerexperts in beide landshelften op om hier werk van te maken (Le Soir 08/05/19 en De Morgen 06/05/19). We zien het in de praktijk evenwel nauwelijks gebeuren.

Mobiliteit leidt ook niet zomaar tot economische groei, het is veel complexer dan dat. In de voorbije decennia voegden AGORA-auteurs op minstens drie manieren nuance toe aan het debat.

1. Voor mobiliteit betaal je een prijs

Een vlotte mobiliteit kost handenvol geld. In crisisjaren moet een ontwikkelingsproject als de Zuidas Amsterdam worden bijgesteld (Majoor, 2008-3). Ook het Nieuw Sleutelproject Rotterdam Centraal kende anno 2004 moeilijke momenten (Kooijman en Wigmans, 2004-2). Dat het voor werkgevers geen evidentie is om bij te passen bij lokale projecten, kwam naar voor in het stuk van Abrahamse & Blanker (2011-1). Zij stellen dat het opstarten van een busverbinding naar kleinere bedrijventerreinen, die gevestigd zijn nabij de op- en afritten van autosnelwegen, alleen haalbaar is wanneer het bedrijfsleven deze verbinding steunt.

Overheden schuiven steeds vaker die rekening door en voeren een beleid van 'mobility austerity' (Nikolaeva, 2016). Dat blijft niet zonder gevolgen. Biesenbeek (1998-3) verkende de roep naar privatisering van het openbaar vervoer en concludeerde dat marktwerking beslist geen wondermiddel is. Marktpartijen volgen andere logica's dan publieke partijen en dat heeft gevolgen voor de kwaliteit van het aanbod en de prijszetting.

2. Niet iedereen vaart even wel

Nieuwe mobiliteitsontwikkelingen leveren op de ene plaats en voor de ene groep meer op dan voor de andere. Dat veranderingen voor polarisering zorgen, is een nuance die in te veel mobiliteitsdebatten nog ontbreekt. Oosterhuis (2018-2) argumenteert bijvoorbeeld dat de aanleg van fietsinfrastructuur in achtergestelde stadsbuurten kan beschouwd worden als een vorm van gentrificatie in het belang van 'de fietsende yuppen en hipsters'. Niet-westerse immigranten fietsen namelijk veel minder. Brussel, Zuidgeest en Maarseveen (2010-4) treden dit argument bij. Ze benadrukken bovendien dat - mocht dat ooit wenselijk zijn - het Nederlandse fietsbeleid niet zomaar gekopieerd kan worden naar landen in het Globale Zuiden. De fietscultuur in Nederland is volgens Pelzer (2010-4) onderdeel van een nationale habitus, en dus veel meer dan een bewuste, duurzame verplaatsingskeuze van individuen. Fietsen creëert een nationale identiteit en wordt ook beschouwd als teken van integratie (Pelzer, 2013-5).

Lokaal kunnen de ongewenste effecten of 'externe kosten' verbonden aan een mobiele samenleving sterk ophopen. Tekenend zijn de omgevingen van luchthavens waar een stille nachtrust niet evident is (Rodenburg, 1997-3; Gordijn en Hornis, 2006-4; Blüm, 2000-2). Ook op mondiaal vlak draagt de luchtvaart een 'juk' met zich mee: de conventionele luchtvaart veroorzaakt een aanzienlijke uitstoot van broeikasgassen. Maas en Zijdeveld pleitten in AGORA al in 1995 (nr. 3) voor meer bewustmaking rond de negatieve effecten van vliegen, maar pas nu wordt het publieke debat daarover gevoerd.

3. Een welvarende economie leidt ook tot méér mobiliteit

Meer welvaart leidt ook tot grotere mobiliteitsbehoeften. Mobiliteitsexperts spreken over een 'latent aanwezige' vraag naar mobiliteit. Deze vraag wordt bediend als de verplaatsingsweerstand lager wordt, bijvoorbeeld door toegenomen koopkracht. Het principe van die 'geïnduceerde' vraag naar mobiliteit (Boussauw, 2014-2) is relevant in de discussie rond telewerken en verminderde congestie. Telewerken haalt auto's van de weg en doet dus congestie verminderen, maar op lange termijn is het netto-effect hoogst onzeker (Mokhtarian, 2007-4). Een werkgever die telewerken invoert, vergroot evengoed zijn rekruteringsbereik. Wetenschappers verwijzen naar het '*rebound-effect*' bij veranderingen in mobiliteitspatronen: de efficiëntiewinst blijkt in de praktijk vaak lager dan verwacht (Boussauw, 2009-5).

Het is bereikbaarheid, stupid!

Steeds meer wordt duidelijk dat de ongewenste effecten van ons verplaatsingsgedrag ook tot welvaartsverlies en een dalende levenskwaliteit leiden. Het zorgde voor een accentverschuiving van 'meer mobiliteit' naar 'betere bereikbaarheid', doordachte locatiekeuzes en een kritische blik op technologische oplossingen. De nexus mobiliteit-ruimte vinden we in verschillende AGORA-bijdragen terug. Van de Wall (2016-2) hekelde de exclusieve inrichting op maat van de auto van de Brusselse kleine ring en ziet een vooruitstrevend project waarin gewestelijke ambities zoals het verminderen van de verkeersdruk verenigd worden met ingrepen die de lokale leefomgeving versterken. Daar wordt werk van gemaakt, getuige de Brusselse Anspachlaan of Elsensesteenweg. Ook D'Haeseleer (2011-1) fileert de typisch Vlaamse modus operandi bij verkeersproblemen, i.e. meer beton storten. Beleidsmakers hebben de nexus mobiliteit-ruimte ondertussen wel begrepen: recent lanceerde de Vlaamse Overheid een 'mobiscore', die aangeeft hoe goed een woning scoort op vlak van de bereikbaarheid van voorzieningen in haar omgeving (scholen, winkels, OV-knooppunten).

Mobiliteit is onlosmakelijk verbonden met ruimtelijke ontwikkelingen. Bijgevolg ontmoeten mobiliteitsexperts, ruimtelijke planners en planologen elkaar wanneer het gaat over de

invulling van knooppunten. Nefs en Duffhues (2011-1) bespreken SprintStad, een spel waarin kansen voor knooppuntontwikkeling en de complexe afstemming tussen alle belanghebbenden worden gesimuleerd. Hoewel er in theorie kansen te over zijn, blijkt knooppuntontwikkeling in de praktijk makkelijker gezegd dan gedaan. Van Lent (2011-3) stelt lessen voorop voor een krachtiger stationsbeleid in Nederland en haalt de mosterd in Japan. Daar bepaalt de markt veelal de invulling van het ruimtelijk programma rond de stations. Volgens van Lent kan meer publiek-private samenwerking extra stimulansen bieden voor knooppuntontwikkeling in Nederland.

...en locatie, locatie, locatie

In de eenentwintigste eeuw bestaat de heilige graal uit het vermijden van zoveel mogelijk (auto-) mobiliteit, onder andere door een doordacht locatie- en vestigingsbeleid. In 2001 (nr. 2) hebben Bertolini en Dijst het onder andere ook over de unieke combinatie van bereikbaarheids- en nabijheidskenmerken van luchthavens en andere knooppunten in hun pleidooi om een 'temporeel-ruimtelijk' locatiebeleid te voeren. De algemene toename in welvaart, veranderingen in sociale en economische structuren en culturele, demografische en technologische ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat individuen en huishoudens een toenemende keuzeruimte hebben gekregen. Bertolini en Dijst geven aan dat verplaatsingspatronen zich steeds meer losmaken van de beperkingen van de fysieke omgeving en het stedelijke leven zo steeds 'vluchtiger' wordt. Ze stellen daarom een nieuw planningsconcept voor: het 'mobiliteitsmilieu'. Deze fysieke plekken - denk aan treinstations, maar bijvoorbeeld ook benzinepompen - zouden meer als ankers voor het vluchtige stedelijke leven moeten fungeren en ingezet worden om de ruimtelijke uitdijning en uitsortering van activiteiten- en verplaatsingspatronen beter te kunnen sturen. Zich beroepend op de discipline van de tijdgeografie (zie ook het artikel van de Pater in dit nummer) toont Neutens (2010-3) in dit verband aan hoe persoonsgebaseerde bereikbaarheidsindicatoren uiterst nuttig kunnen zijn om inzicht te verwerven in de sociale verschillen in toegang tot voorzieningen. Boussauw (2009-5) waarschuwt nog dat wonen op een bereikbare plek nu ook niet automatisch tot een meer duurzame levensstijl en mobiliteit leidt. Er blijkt een positief verband te bestaan tussen wonen in de stad en het aantal vliegkilometers dat iemand aflegt. Enter opnieuw het '*rebound-effect*'.

Of technologie als oplossing?

Met argwaan wordt door AGORA-auteurs naar technologische innovaties gekeken. Ze vereisen namelijk ook sociale en politieke innovaties (Banister & Geels, 2014-2). Pelzer (2017-1) argumenteert dat een eenzijdige kijk op technologie verblindend werkt, en stelt voor om mensen en plaatsen voorop te zetten in het debat. Rodenburg (1997-3) zag een nieuwe rol voor luchtschepen in de burgerluchtvaart, een kansrijk alternatief voor zakenreizen en vervoer naar vakantiebestemmingen. Van Latum treedt hem twee jaar later (1999-4) bij: zeppelins kunnen net als internationale spoorlijnen de concurrentie aangaan met het conventionele vliegtuig voor korte afstanden. Twintig jaar na datum, is het duidelijk dat deze sociale en politieke veranderingen zijn uitgebleven.

Naar gedragsverandering en multimodaliteit

AGORA-auteurs bestuderen al jaren maatregelen die kunnen bijdragen tot een gedragsverandering en weten dat een eenduidig, eenvoudig antwoord niet voorhanden is. 'Harde' infrastructurele maatregelen zijn niet voldoende om te leiden tot een substantiële verandering van modale keuze. Zowel de ruimtelijke ordening, bevolkingssamenstelling, cultureel bepaalde attitudes en gewoonten van mensen, alsook geografie en klimaat zijn bepalend (Oosterhuis, 2013-5). Bovendien trachten te Brömmelstroet en Crouse (2010-4) in het artikel 'Pssst... Fietscultuur kopen?' aan



te tonen dat het inspelen op emoties, met als doel een intrinsiek enthousiasme op te wekken om zich op een bepaalde manier te gedragen, een kansrijke strategie is. De schrijvers poneren dat fietsen niet wil zeggen dat iemand een product koopt, maar wel een bepaalde levensstijl of een ervaring (zie ook van Loon & Pelzer, 2010-4).

Banister en Geels (2014-2) vinden dat het tijd is om af te stappen van het traditionele mobiliteitsparadigma, waarin transport bestaat uit een aantal afzonderlijke modaliteiten. Ook Bodde (2015-1) erkent het belang van intermodaliteit en een goede samenwerking tussen de aanbieders van de vervoersmodi en langetermijndenken. Park and Rides aan de rand van de stad moeten autogebruikers aanmoedigen zich in dichtbevolkte gebieden met duurzamere alternatieven te verplaatsen (zie Stelling, 2011-1). Kickert (2010-4) stelt dat de fiets een interessante brugfunctie zou kunnen vervullen tussen de compacte stad en de autostad, aangezien fietsers langere afstanden kunnen overbruggen dan voetgangers en tegelijk veel minder ruimte innemen dan de auto. Om dit kracht bij te zetten wijst hij op het belang van kleinschalige functiemenging. Afsluitend stelt hij dat duurzaamheid gelijk staat aan flexibiliteit, en dat het belangrijk is mensen steeds keuzevrijheid te bieden om een duurzame transitie te doen slagen.

Experts lijken toch op zijn minst een aantal keren hun argumenten te moeten herkauwen en aan te passen aan de tijdgeest. Dat mobiliteitsgedragsverandering tijd vraagt, treedt nog het meest naar voren in het stuk van Langstraat & Switzer (2015-2). Zij

beklemtonen de vele gelijkenissen tussen een ontwerpplan van een oude stadsspoorlijn uit de jaren zestig en de actuele uitbreiding van de Amsterdamse metro als de Noord-/Zuidlijn. Rest de vraag hoeveel tijd we nog hebben. Frans Thissen schoof in 'de klassieker' (in 2016-1) het alom geprezen boek van Malcolm Moseley uit 1979 naar voren: "Accessibility: the rural challenge". Het versterkt ons pleidooi dat we vaak niet het warm water moeten heruitvinden, maar op zoek kunnen gaan in de literatuur om onze argumenten scherp te stellen. Of waarom een duik in het AGORA-archief geen slecht idee is.

Literatuurselectie

De Morgen (06/05/2019). Pleidooi voor een performant en goed uitgedacht openbaar vervoer.

Le Soir (08/05/2019). Le système de transports en commun, clé de voûte d'une politique de mobilité durable.

Nikolaeva, A. (2016). From Constructed Scarcity and Mobility Austerity towards Mobility Commons?. Living in the mobility transition. Forum Vies Mobiles.

Geraadpleegde AGORA's (kleine selectie)

1995-4	Mobiliteit
1997-3	Kleine luchtvaart
2006-5	Mobiliteit
2010-4	Fietsen
2011-1	Intermodaal (thema + varia)
2014-2	Mobiliteitstransities

Dr. Tom Storme (Tom.Storme@UGent.be) coördineert de werking van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (UGent) en is als postdoctoraal onderzoeker verbonden aan de Hogeschool Gent (HOOGENT). **Sarah Meire** (Sarah.Meire@UGent.be), **Maite Dewinter** (Maite.Dewinter@UGent.be) en **Freke Caset** (Freke.Caset@UGent.be) zijn als onderzoeker verbonden aan de vakgroep Geografie van de UGent, en zijn allen actief als redactielid bij AGORA.

HERINNERING VAN



Naam: Martijn van der Linden
Huidige functie: Senior beleidsmedewerker, directie Woningmarkt, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Actief bij AGORA: 2004 - 2008

Voor mij staat AGORA voor lef, nieuwsgierigheid en prikkelend. Lef, omdat AGORA er altijd in slaagt om een platform te bieden aan vrije denkers, disruptie en excentrieke perspectieven op sociaalruimtelijke thema's. Nieuwsgierig, omdat het AGORA lukt om na een volwassen 35 jaar nog steeds in de 'waarom-fase' te blijven hangen. Prikkelend in de zin dat auteurs, mederedacteuren maar ook lezers bij AGORA altijd de vraag krijgen voorgeschoteld in hoeverre er een alternatief paradigma denkbaar is. De grenzen van de consensus worden verkend. Is de wereld eigenlijk wel zoals wij het denken te zien? Kan het ook anders? Wat zegt dat over ons en ons handelen? Dat, gecombineerd een gedegen wetenschappelijke basis, maakt dat AGORA het sociaalruimtelijke veld succesvol in beweging brengt en houdt: van de universiteiten tot de beleidsdepartementen in Den Haag.



Naam: Nick Schuermans
Huidige functie: Post-doctoraal onderzoeker en teaching associate Vrije Universiteit Brussel, Cosmopolis Centre for Urban Research
Actief bij AGORA: 2005 - 2011

Eén van mijn mooiste momenten als AGORA-redacteur kende ik in Leeds. In het kader van mijn doctoraat had ik zowat alles gelezen wat David Sibley ooit gepubliceerd had. Het was dan ook een hele eer om hem de pieren uit zijn neus te vragen in het kader van een interview voor een themanummer over Angst. Het werd een ochtend om nooit te vergeten. Samen met Bruno Meeus bracht ik de ganse voormiddag met hem door. Hij antwoordde ontzettend open op al onze vragen. Toen we het bandje stopten, nam hij ons nog mee naar de universiteitscafeteria. Daar vertelde hij over de memorabele concerten die The Who daar ooit nog had gespeeld. Een paar weken na het interview werd Sibley echter opgepakt omwille van het bezit van kinderporno. Dit ontluisterende nieuws werpt sindsdien een gitzwarte schaduw over zijn academisch werk en over die memorabele voormiddag in zijn gezelschap.