

Onverwachte mogelijkheden voor slimme en duurzame mobiliteit

Miljarden vergt het. Smart mobility, en andere innovaties. Allemaal nodig om de files op te lossen. Onlangs publiceerde de Volkskrant een onderzoek dat zij heeft laten houden onder automobilisten over de invoering van een vorm van beprijzing om de files op de Nederlandse wegen te verminderen (Volkskrant, 29 januari 2019). Dat leverde een verrassende uitkomst op, namelijk dat er een aardig draagvlak was ontstaan om zo'n vorm van beprijzing in te voeren. Kennelijk beseffen veel mensen dat nog meer wegverbredingen, nog meer asfalt, niet gaat helpen en dat het prijsmechanisme, dat op andere gebieden heel goed werkt, ook hier mogelijk soelaas kan bieden. Maar dat gegeven vond ik nog niet het meest interessant, mijn aandacht ging uit naar het antwoord op de vraag: Welke alternatieven zijn er voor u als het rijden in de spits duurder gaat worden met de auto? Tot mijn grote verbazing gaf **25% van de ondervraagde automobilisten** aan dat de fiets voor hen een alternatief zou kunnen zijn om naar het werk te kunnen gaan. Uit de cijfers wist ik dat wel, immers veel autoritten zijn korter dan 7,5 kilometer, maar nu gaven automobilisten zelf aan dat ze naar het werk konden fietsen! Als je dat antwoord goed op je laat inwerken kom je tot de conclusie dat een fors deel van de automobilisten dus binnen fietsafstand van hun werk woont, het is immers een alternatief voor hen, de één zal wat makkelijker 10 km fietsen en de ander misschien 5 maar voor die 25% geldt dat ze allemaal de (e-)fiets kunnen pakken. We hoeven het dus even niet te hebben over het klimaat en de reductie van CO₂, noch over hoe gezond het is om elk dag te bewegen en je hoofd even leeg te maken... De afstand is kort, misschien ben je zelfs wel sneller met de fiets...



Foto: Ramon Mosterd

Recent adviseerde de PCL dat het zwaartepunt bij mobiliteitsoplossingen eerder moet liggen bij het slim inrichten (o.a. met multimodale knooppunten) en slim gebruiken van de ruimte (o.a. met mobility-as-a-service) dan in een verdere uitbreiding van de infrastructuur. De reacties bij de lancering van dit advies waren positief: het inzicht dat we anders moeten denken en doen om gezond en duurzaam te blijven leven en verplaatsen neemt duidelijk toe. Interessante vraag is dan altijd waar te beginnen, en hoe ook juist op korte termijn winst te behalen? Het genoemde Volkskrant onderzoek geeft een mooie aanzet. We hoeven niet te wachten op de invoering van de beprijzing van het autoverkeer, dat is sowieso een onzeker traject. Laten we aan de slag gaan met het belonen van de automobilist die overstapt op de fiets. Meer dan 50% van de werkgevers geeft nog steeds niet de belastingvrije vergoeding van 19 cent per kilometer aan de fietsende werknemer (meestal wel aan auto en OV). Ook veel provincies en gemeenten als werkgever doen dat nog niet. Kansen voor open doel! Ook zijn er nog steeds goede mogelijkheden voor bedrijven om werknemers financieel te ondersteunen bij de aanschaf van een fiets. (Ook de mogelijkheden om een fiets te leasen worden heel aantrekkelijk.) Daarnaast is het realiseren van goede stallingsmogelijkheden voor fietsen en het regelmatig langs laten komen van een fietsenmaker op het werk om je fiets na te kijken heel stimulerend om eindelijk eens die fiets te pakken. Gelukkig geeft de provincie Utrecht als werkgever hierin het goede voorbeeld. Wij hopen dat andere werkgevers dit voorbeeld volgen. En dankzij het onderzoek van de Volkskrant weten we nu: veel automobilisten wonen op fietsafstand van het werk!

PCL, Hugo van der Steenhoven