

## Verslag de Duurzame Stad in beweging; 18 september 2018, LUX

Onze dromen over toekomstige mobiliteit werden de afgelopen decennia verbeeld in films als 'Back to the Future' en 'Blade Runner'. Het lijkt daarin onvermijdelijk dat we gaan vliegen, maar ondanks de verwachte lancering van de Nederlandse auto én helikopter 'PAL-V' in 2020, gaat de discussie vanavond over de invloed van nieuwe concepten als de deeleconomie, 'Mobility as a Service' en de impact van zelfsturende auto's op het ruimtegebruik.

Als eerste spreker presenteert Bijzonder Hoogleraar Transportgeografie Taede Tillema 4 toekomstscenario: 1. Mobility as a Service = van deur tot deur via automatische taxibots in een florierende deeleconomie, het ov is grotendeels verdwenen. 2. Fully automated private luxury = auto's zijn vervangen door volledig geautomatiseerde privé 'cocons' en wie het niet kan betalen rijdt rond in een Uber-achtig alternatief. 3. Letting go on Highways = op de snelweg mogen de handen van het stuur en er worden transitiezones ingericht voor de overgang van en naar de stad. 4. Multimodal and shared automation = We switchen 'multimodaal' tussen vervoersmiddelen, hebben de handen los op de snelweg, we delen auto's en het ov is populair

Deze scenario's zijn expliciet geen eindbeeld maar moeten prikkelen om tot de gewenste mobiliteitsvorm te komen. Maatschappelijke acceptatie is volgens Tillema cruciaal. Autodelen is algemeen geaccepteerd al doen er nog relatief weinig mensen mee. De acceptatie van de techniek die het van ons overneemt is een lastiger hobbelpop de weg, als we die al willen nemen.

Harriët Tiemens, wethouder duurzaamheid en mobiliteit, is voorstander van de autopilot - 'Niets is zo saai als rijden op de snelweg' - maar binnen de stad krijgen fiets en openbaar vervoer prioriteit. Ook neemt ze het initiatief om mensen in elektrische deelauto's te krijgen, want al worden alle auto's elektrisch, dan levert dit nog geen extra ruimte op in onze stad. Nijmegen streeft naar een leefbare, groene stad waar de mens en niet de auto centraal staat. De laatste jaren is de voetganger daarbij wat achtergebleven op de inzet op fiets, ov en intelligente verkeersregeling erkent ze, maar hier werkt de gemeente aan een inhaalslag. En stel nu dat er morgen een fabrikant komt die een volledig veilige, zelfsturende en CO2 neutrale wagen in Nijmegen wil laten rijden, maar daarvoor een paar 'oefenstroken' nodig heeft? Dat gaat volgens Tiemens niet omdat de ruimte veel te schaars is. Wat haar betreft is Nijmegen in 2030 een stad met emissievrije fietspaden en zonder benzine of dieselauto's. Dat kunnen we niet alleen, regionale samenwerking met Arnhem onder andere is super belangrijk. Passen robotauto's in dat beeld? Alleen als dat veilig kan en we niet van alles hoeven chippen, aldus de wethouder.

Daan Zandbelt, Rijksadviseur fysieke leefomgeving, stelt dat we vaak antwoorden zoek in technologie, maar wat is eigenlijk de vraag? Technologie bepaalt het introductietempo, maar overheid, politiek en burgers bepalen de mate van acceptatie. Zijn stelling: verkeer is geen water. Ook in zelfrijdende, elektrische deelauto's staan we in de file als we tegelijk van A naar B willen. Daarnaast schept aanbod aan kilometers asfalt een grotere vraag, dat werkt dus niet. Straten en open ruimtes maken de stad. En die wisselen steeds van functie: de Wibautstraat in Amsterdam kent een eeuwige structuur maar werd gebruikt als spoor, snelweg, metro en boulevard. Zet nieuwe technieken daarom liever in om de verblijfskwaliteit te vergroten in plaats van de bereikbaarheid, zodat we elkaar tegen komen en meer tijd hebben voor elkaar. Hoe dan? Zandbelt doet de volgende suggesties: verlaag de maximumsnelheid naar 30km/uur. Dit vergroot de veiligheid, de verblijfskwaliteit, stimuleert het gebruik van (e-) fiets en ov, en biedt een veilige omgeving voor de introductie van de zelfrijdende auto. Zorg per woonblok voor een autodeelsysteem van e-auto's op lokaal opgewekte zonne-energie. De accu's dienen tevens als buffer voor de opslag van lokale energie. Combineer mooi met functioneel en leg nieuwe singels aan. Groen-blauwe structuren in de stad bieden verkoeling, waterberging, een mooie woonomgeving en een aantrekkelijke verbinding naar het landschap buiten. Lopen als primair vervoermiddel in de stad is belangrijk omdat het goed is voor onze gezondheid, autoverkeer vermindert, de luchtkwaliteit verbetert en het sociale verkeer bevordert.

Hoe ziet het Nijmegen van morgen er dan uit? Voor het idee van een echte flaneersingel op de huidige Oranjesingel waar je met maximaal 30km/uur over heen rijdt loopt het publiek warm. Openbaar vervoerknooppunten en vooral de stations worden naast knooppunt ook als bestemming ingericht. En het drukke campusverkeer wordt door afspraken tussen Hogeschool en Universiteit straks beter gespreid. Nijmegen blijft inzetten op elektrisch en deelvervoer met uitprobeerdagen en op het bannen van vervuilende snorfietsen in de stad. Volgens Taede Tillema is de hamvraag of de deeleconomie echt doorzet. Harriët Tiemens ziet een autoluwe echte singel wel zitten en volgens Daan Zandbelt moet je het gewoon proberen. Zo is Times Square ook autoloos geworden. Maar we gaan dus nog even niet vliegen.