

Ed Graumans, 'Met Graumans': 'De focus is nog erg op vandaag en morgen'

# 'Het gaat om eigen mobiliteitskeuzes'

**'In de file staan moet een eigen keuze van de reiziger worden, vindt adviseur Ed Graumans. Daarom zijn er alternatieven nodig, vooral voor het regionale verkeer. Om die te genereren zouden overheden leefbaarheid, milieu, duurzaamheid, economische ontwikkeling en gezondheid als vertrekpunt moeten nemen voor hun mobiliteitsplannen. Deze aanpak is niet zomaar een verandering, maar een omwenteling.'**

LEONIE WALTA

**H**et samenstellen van mobiliteitsplannen draait allemaal om keuzes maken. Mobiliteitsadviseur Ed Graumans adviseert overheden bij het maken van deze keuzes en richt zich daarbij op de combinatie van inhoud en proces. 'Hoe een inhoudelijke oplossing er uiteindelijk uit ziet hangt sterk af van de ambities en het draagvlak. Het proces is erg belangrijk. Maar in procesbegeleiding zonder inhoud geloof ik niet.'

Graumans begon in 2011 zijn eigen onderneming, 'Met Graumans'. Een netwerkadviesbureau noemt hij het, omdat hij, indien nodig, de kennis en kunde van collega's inschakelt. Hij werkte daarvoor 14 jaar bij de Gemeente Utrecht als hoofd verkeersmanagement en hoofd verkeersbeleid, en 14 jaar als adviseur bij XTNT.

## Alternatieven

Voor 2017 ziet Graumans een aantal ontwikkelingen die overheden in samenhang zouden moeten beschouwen bij het maken van mobiliteitsplannen. 'Er is ineens weer veel meer aandacht voor congestie. In november stonden er veel files en dan komt de vraag naar wegverbreding weer volop in beeld, terwijl dat in de meeste gevallen niet een structurele oplossing biedt. Ook is er extra belangstelling voor fietsen in het stedelijke gebied. En er is een trend om mobiliteit veel meer vanuit de kwaliteiten van de stad te bekijken in plaats vanuit de individuele modaliteiten.'

Hoewel de aandacht voor de congestie zich meestal concentreert op het langeafstands-

verkeer over autosnelwegen, ligt de oorzaak en dus ook de oplossing op regionaal niveau, stelt Graumans. Om daar een uitweg in te vinden hanteert hij de stelling: 'Als je in de file staat, moet dat je eigen keuze zijn'. Met andere woorden, er moeten alternatieven zijn voor dezelfde reis, de fiets, het openbaar vervoer, de auto of combinaties daarvan.

## Op=op

'Voor afstanden tot 15 kilometer is de (e-)fiets zeer kansrijk. De kwaliteitssprong is in gang gezet maar nog lang niet voldoende. Tot 30 kilometer kan goed regionaal OV een effectieve oplossing zijn. Het is snel in de regio en komt met aangepaste snelheid tot in de economische centra van de steden. Zo'n 80 procent van de dagelijkse verplaatsingen is nu eenmaal regionaal, terwijl de focus voor het OV vaak ook op de lange afstand ligt. Tenslotte kun je voor autoverkeer op de snelweg doorstroomstroken aanbieden, aparte rijstroken waar je tegen betaling extra kwaliteit krijgt in de vorm van doorstroming en betrouwbaarheid, en waar je op basis van op=op wordt toegelaten.'

De automobilist kan dan zelf bepalen of hij tegen extra betaling extra kwaliteit wil of het risico wil lopen in de file terecht te komen. En zeg nu niet dat dat te ingewikkeld is, het instellen van die doorstroomroutes. We kunnen ook naar Mars, als we het willen dan kunnen we het voor elkaar krijgen.'

Alternatieve opzet van mobiliteitsplannen Om de juiste vervoermiddelen op het juiste moment te stimuleren is het volgens Graumans

essentieel dat stedelijke regio's integrale investeringsprogramma's hanteren waarin de te bereiken doelen op het gebied van congestie, leefbaarheid, gezondheid, duurzaamheid en economie het uitgangspunt zijn.

Vanuit de historie stond in mobiliteitsplannen het verkeersmodel, gericht op doorstroming, centraal. Leefbaarheid, milieu en gezondheid kwamen pas daarna aan bod. Sinds 2008 begeleidt Graumans gemeenten, regio's en provincies met een alternatieve opzet van mobiliteitsplannen, waarin hij die volgorde omdraait. 'Eerst doelen stellen op het gebied van leefbaarheid, milieu, gezondheid, duurzaamheid en stedelijke en economische ontwikkeling. Vanwege obesitas, bijvoorbeeld, is bewegen een belangrijk maatschappelijk thema, dus je kunt eerst vaststellen hoe je het voor voetgangers en fietsers in de stad leuker en veiliger kunt maken. Je begint dus met andere thema's dan vroeger.'

**'Er ontstaan door automatisch rijden juist weer nieuwe vraagstukken'**

## Omwenteling

Deze aanpak is niet zomaar een verandering, maar een omwenteling, vindt Graumans. 'Het moet ook nog tussen de oren van de besluitvormers komen. In plaats van files oplossen moeten ze gaan denken vanuit de kwaliteit van de stad. Ik was erbij betrokken

toen in 1996 in Utrecht de eerste fietsstraat werd aangelegd. Dat was ook een andere manier van denken, en het heeft nog best lang geduurd voor dat dit idee op grotere schaal werd opgepakt. Een fietsbrug wordt vaak te duur gevonden, terwijl het rijk vermogens uitgeeft aan snelwegen. Kijk eerst eens wat het maatschappelijk allemaal oplevert, zeg ik dan.'

### Toekomst

Verder in de toekomst dient zich het zelfrijdend vervoer aan, een ontwikkeling waar Graumans nu al vaak mee te maken krijgt. Hij merkt dat veel mensen denken dat dit

alle mobiliteitsproblemen gaat oplossen. 'Toen ik ergens over parkeerbeleid in gesprek was zei iemand dat het parkeerprobleem straks niet meer bestaat, want dan liet hij zich afzetten bij zijn werk door zijn zelfrijdende auto, die dan weer terug naar huis rijdt. Hij realiseerde zich niet dat er dan twee ritten zijn in plaats van een. Er ontstaan straks door automatisch rijden juist weer nieuwe vraagstukken.' Als de goede keuzes gemaakt worden dan is zelfrijdend vervoer volgens Graumans zeker van toegevoegde waarde. 'Vooral als aanvullend vervoer kan het maatschappelijke doelen dienen. Kijk bijvoorbeeld naar het project op de campus

van Wageningen. Het kan zijn dat er in de toekomst een noodzaak ontstaat voor 'slow lanes', speciaal voor dit soort voertuigen in combinatie met fietsers. 'Autonome voertuigen mogen er wel rijden maar met aangepaste snelheid. Ik probeer beleidsmakers nu al bewust te maken van deze ontwikkelingen, zodat ze erop kunnen anticiperen voor de toekomst. De focus is nog erg op vandaag en morgen maar het zou goed zijn als we nu al serieus nadenken over wat dit voor ons mobiliteitsbeleid en infrastructuur gaat betekenen.'

Ed Graumans, mobiliteitsadvies 'Met Graumans'

