

DURF DENKEN

MEI • 2015

11



COMMUNITYMAGAZINE VAN DE UGENT

GEWIKT EN GEWOGEN

(Voor)oordelen over drugsbeleid



Het roer moet om

Professor Dirk Lauwers:
'Het besef groeit dat we met
onze mobiliteit steeds vaker
op grenzen stuiten.'

Of steden het nu goed of slecht doen, is eigenlijk een loze discussie', zegt professor Dirk Lauwers. 'Het gaat erom de situatie te verbeteren'. Zijn indicatorenset moet daarbij helpen.

Dirk Lauwers is gastprofessor aan de vakgroep Civiele Techniek van de UGent en lid van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (zie *kaderstukje*, p.23). Zijn indicatorenset werkte hij samen met een UGent-team uit voor het World Business Council for Sustainable Development (WBCSD). Dat is een wereldwijde

organisatie van bedrijven die zich engageren voor meer duurzaamheid.

'Dat op zichzelf is al vernieuwend', vindt professor Lauwers. 'Voor mobiliteitsoplossingen kijkt men vaak naar de overheid, en dus naar de belastingbetaler. Hier zijn het bedrijven, vooral grote autobedrijven, die actief meewerken aan een duurzame mobiliteit in de steden.'

Het rapport is begin november 2014 opgeleverd. De indicatorenset wordt nu als proefproject getest in steden als Hamburg, Lissabon en São



OP GOEDE WEG?

UGent ontwikkelt standaard voor stedelijke mobiliteit

Duurzame mobiliteit? Elke stad streeft ernaar en in de media duiken vaak ranglijstjes op van steden die het goed doen. Maar hoe weet je of steden op de goede weg zijn? Aan de UGent is daarvoor een set indicatoren ontwikkeld. Die moet uitgroeien tot dé internationale standaard.

Paulo. 'Het is gevalideerd door een veertigtal internationale experts uit de industrie, de OESO en de Wereldbank. Ik hoop dat het kan uitgroeien tot een standaard om de mobiliteit van grote steden, met minstens een half miljoen inwoners, door te lichten.'

Wat betekent duurzaamheid volgens uw indicatorenset?

'Traditioneel gaat iedereen uit van de drie P's: People, Planet en Profit. Planet hebben we vertaald in *global environment*: het milieu op wereldschaal, de klimaatwijziging enzovoort.

People betekent voor ons levenskwaliteit. Het gaat bijvoorbeeld om de plaatselijke milieukwaliteit, met onder meer fijn stof, maar ook om verkeersveiligheid of de kwaliteit van het openbaar domein, zoals parken of speelpleinen, en sociale veiligheid, bijvoorbeeld op het openbaar vervoer. De derde P, Profit, slaat op de economische weerslag van mobiliteit op de stad. Wat betekent het bijvoorbeeld als iedereen in de file staat?

Aan die drie P's hebben we nog een vierde criterium toegevoegd: de performantie van het mobiliteitssysteem zelf: vlotte bereikbaarheid, maar ►



- ▶ vooral ook een goede interconnectiviteit tussen de systemen. Kun je van de trein vlot overschakelen op de fiets, tram, auto of taxi? Is er genoeg ruimte om te fietsen of te voet te gaan? In de VS heb je soms hele wijken zonder trottoirs, zodat je wel verplicht bent om de auto te nemen.

Uit die principes hebben we een set van 22 indicatoren ontwikkeld, met telkens een duidelijke formule om ze te berekenen en teijken: wat bedoelen we met veel lawaai, wat wordt gedefinieerd als veel ongevallen? Wat is, internationaal gezien, een goede waarde en wat is slecht?

Hoe worden die indicatoren gebruikt?

'Meestal worden indicatoren gebruikt om te kijken hoe goed of slecht een stad het in vergelijking met anderen doet. Wij geven geen scores, maar gebruiken een *spider chart*: een soort spinnenweb waarop de score voor elke indicator is uitgezet. Hoe dichter tegen de buitenkant van het web, hoe beter. Zo zie je in één oogopslag waar de zwakke punten zitten.

Een andere partner binnen het WBCSD heeft een portfolio opgesteld van een zestigtal concre-

te oplossingen, van elektrische voertuigen en geluidsarm asfalt tot meer fietspaden of vrije busbanen. Die oplossingen kan elke stad dan op ons spinnenweb doorrekenen: als we stadsbussen vervangen door elektrische exemplaren, wat verandert er dan? Het doel is om te komen tot een goede balans, met evenveel aandacht voor alle indicatoren. Als je één aspect wilt oplossen, heeft dit soort doorlichting geen zin.'

Een wantrouwige ziel zou natuurlijk denken: de industrie gaat dit instrument gewoon gebruiken om hun oplossingen te verkopen, onder het mom van duurzaamheid.

'Voor een deel zullen de bedrijven inderdaad hun milieuvriendelijke technologieën in de markt willen zetten. Daar is ook niets mis mee. Je merkt toch dat ook autobouwers beginnen na te denken over de positie van de auto in een stad. Dat Brussel meer fijn stof heeft dan Peking, of dat Parijs dagen heeft waarop alleen oneven nummerplaten binnen mogen: dat is voor niemand goed, ook niet voor de industrie. Het besef groeit dat we steeds vaker op grenzen stuiten.'





APPS VOOR BETERE MOBILITEIT

Het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IDM) wil alle onderzoeksgroepen aan de UGent die raakpunten hebben met mobiliteit en logistiek onder één koepel samenbrengen. IDM steunt op drie onderzoekspijlers.

- 1 Mens en bedrijf:** waarom verplaatsen mensen zich, wat is de impact van dat verplaatsingsgedrag, hoe worden logistieke activiteiten georganiseerd en geoptimaliseerd?
- 2 Technologie & tools:** een cluster rond nieuwe technologie op het gebied van dataverzameling en dataverwerking waarmee mobiliteit en logistiek beter kunnen worden opgevolgd en gestuurd. Daar horen ook nieuwe apps bij.
- 3 Governance en transitie mobiliteit:** hoe kan het mobiliteitsbeleid worden gewijzigd, en hoe kan de mobiliteit van de toekomst vandaag vorm krijgen?

'Duurzame mobiliteit is eigenlijk een contradictio in terminis', zegt IDM-voorzitter **professor Frank Witlox** (vakgroep Geografie). 'De meest duurzame vorm van mobiliteit is misschien *geen* mobiliteit, maar dat wil niemand. Met IDM proberen we bij te dragen tot een betere, meer gebalanceerde en intelligente kijk op mobiliteit en logistiek.'

'Neem nu de apps die we mee ontwikkelen. Daarmee kun je mobiliteitspatronen van grote groepen veel nauwkeuriger in kaart brengen dan vroeger, *in real time*. Maar je kunt ze ook gebruiken om het delen van fietsen of auto's te vergemakkelijken.'

Professor Frank Witlox
(vakgroep Geografie)



Professor Luuk Boelens
(vakgroep Civiele Techniek)

INTENSIEF PRAKTIJKONDERZOEK

Dat delen zit sterk in de lift, zegt vicevoorzitter **professor Luuk Boelens** (vakgroep Civiele Techniek). 'Zeker de jongere generatie deelt zowat alles. Daar spelen nieuwe actoren op de mobiliteitsmarkt op in: denk maar aan Uber, Google of Tom-Tom. Al die evoluties en innovaties volgen we van nabij op: we bekijken of ze ook kansen bieden om de mobiliteit beter en vooral milieuvriendelijker en duurzamer te organiseren.'

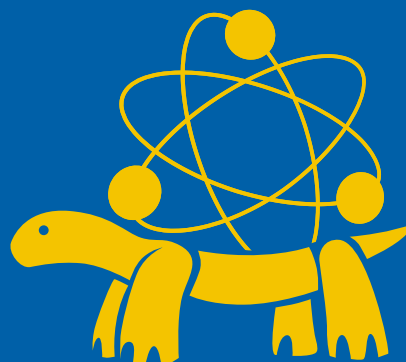
'Daarnaast doen we ook aan praktijkonderzoek. Bij mijn weten zijn we de enige Vlaamse universiteit die dat zo intensief doet. In de N16-corridor tussen Sint-Niklaas en Willebroek/Mechelen hebben we bijvoorbeeld Living Labs opgestart: een mobiliteitsplatform waarmee bedrijven uit de streek hun ecologische voetafdruk kunnen verkleinen. Dat doen ze bijvoorbeeld door een bedrijfsfietsensysteem op te zetten en dat met andere bedrijven en instellingen te delen, of door busjes beschikbaar te stellen voor werknemers, zodat ze samen naar het werk kunnen gaan in plaats van met negen aparte auto's.'

WWW.IDM.UGENT.BE

ANTWOORD

SLOW SCIENCE

Blader terug voor de vraag ...



DURF DENKEN tijdschrift • verschijnt maandelijks, behalve in juli en september • **MEI 2015**
P916868 | V.U. Anne De Paepe, rector UGent • p.a. afdeling Communicatie UGent, Het Pand, Onderbergen 1, B-9000 Gent

bpost

PB-PP | B-00043
BELGIE(N) - BELGIQUE