



- **Teije Gorris** 33 jaar, getrouwd, zoontje van 1,5 jaar
- **Woonplaats:** Breda
- **Beroep:** Consultant bij TNO Smart Mobility
- **Project:** CIVITAS WIKI Frankrijk (Europese Commissie)
Diverse evaluatiestudies met Verkeersmodel INDY en TNO Duurzaamheidskompas



Deze Bretonse

4 dagen duurzame mobiliteit in Brest

Brest is gastheer van het 11e CIVITAS Forum Conference: hét jaarlijkse event van een initiatief waarmee de Europese Commissie Europese steden ondersteunt om stedelijke mobiliteit te verduurzamen. Voor mij een bijzondere editie: het is mijn eerste Forum en ik ben projectleider van het CIVITAS-WIKI-project. Dit project ondersteunt de vierde 'lichting' CIVITAS-projecten en stimuleert interactie tussen CIVITAS-steden en -projecten.

'Breda-Brest kent helaas geen optimaal reisadvies. Ik kies voor het vliegtuig: Amsterdam - Brest via Parijs. Van deur tot deur kom ik uit op een gemiddelde snelheid van 90 km/uur over een afstand van 950 km. Een groot gedeelte hiervan is wachttijd op Schiphol en Charles de Gaulle. Dat geeft mij mooi de tijd om wat te lezen over mijn bestemming. Wikipedia leert mij dat deze Bretonse stad met ruim 140.000 inwoners in de Tweede Wereldoorlog

een Duitse marinebasis was voor U-boten. Reden voor de geallieerden om de stad bijna volledig plat te bombarderen. Na de oorlog is alles in rap tempo opgebouwd. Als verkeerskundige en stadsgeograaf vermoed ik al hoe de stad er nu ziet...

Verkeerskundige hoogstandjes

Er zijn verschillende 'site-visits' mogelijk. Ik bezoek: de tram ('ist') en de kabelbaan ('soll').

Ons tourgezelschap is gemêleerd en internationaal. Ik ontmoet ambtenaren, onderzoekers, consultants en journalisten uit Japan, Finland, Polen en Engeland. Onze gids is het hoofd van de Afdeling verkeer en vervoer van Brest. Een vriendelijke man met kennis van zaken en een prima gastheer. Ik kan het alleen niet laten om af en toe gniffelen als ik aan het 'Allo Allo-accent' moet denken.

We leggen een gedeelte van het 14 km lange tramtraject af in een gloednieuw voertuig. Onderweg krijgen we facts en figures over: het steilste gedeelte van het traject (8 procent), het aantal voertuigen (20), de investeringskosten (390 mln), financiering (volledig publiek, waarvan 20 procent subsidies van de nationale en regionale overheid), de aanbesteding (design and construct), tot aan de inpassing (voor de tram is het ov-netwerk herontworpen). En passant krijgen we ook wat mee van de omgeving... En inderdaad: veel beton, weinig historie. Uitzondering zijn de oude stadsmuren en vesting bij de haven.

Het tweede vervoerproject, de kabelbaan, is onderdeel van een ambitieus vernieuwingsproject dat Brest binnenkort wil starten. De



met ruim 140.000 inwoners was in WO II een Duitse marinebasis voor U-boten



'Ik ontmoet ambtenaren, onderzoekers, consultants en journalisten uit Japan, Finland, Polen en Engeland'



'Een kabelbaan is onderdeel van een ambitieus vernieuwingsproject dat aan de overkant ligt van het water dat de stad doorsnijdt'



'We leggen een deel van het 14 km lange tramtraject af. Onderweg krijgen we facts en figures'

stad wil het centrum uitbreiden met de herontwikkeling van een 3000 m² grote, voormalige fabriekshal waar scheepsonderdelen werden gemaakt voor de Franse marine en de aanliggende woonwijk met sociale huurwoningen. Dit gebied ligt aan de overkant van het water dat de stad doorsnijdt. Bestaande bruggen bieden onvoldoende uitkomst en nieuwe zijn niet in te passen. De oplossing wordt nu gezocht in het aanleggen van een kabelbaan. Het project is nog in voorbereiding en er is helaas nog niks te zien. Ik zal hier nog eens aan denken als ik op wintersport ben.

Kansen voor steden om support te krijgen

Hoewel ik de formaliteiten en welkomstwoordjes van congressen meestal niet zo interessant vind, biedt het verhaal van de Europese Commissie wel relevant inzicht in beleidsont-

wikkelingen rond schone voertuigen (Clean Power for Transport) en stedelijke mobiliteit (Urban Mobility Package). En in het bijzonder de positie van het CIVITAS initiatief. Dit wordt het label waaronder de EC haar investeringen in onderzoek en innovatie gaat kanaliseren (Programma 'Horizon 2020'). Dat betekent dat er de komende jaren volop kansen liggen voor steden om support te krijgen voor het implementeren van maatregelen.

Het thema van het Forum is dit jaar 'implementing sustainable urban mobility with less'. Twee onderwerpen spreken me in het bijzonder aan. Zo legt Rosário Macário van de Universiteit van Lissabon uit hoe het 'denken in business modellen' transportplanners, verkeerskundigen en beleidsmakers kan helpen om scherper na te denken over de verkeers- en vervoersconcepten die ze ontwikkelen. Bijvoorbeeld: wie is daarvande gebruiker (de klant)? Er ontstaat zowaar een plenaire discussie over privatisering van openbaar vervoer, de toe-

gankelijkheid voor lagere inkomensgroepen en de financiering van het ov.

Ook opvallend: de presentatie van Heather Allen van TRL (Transport Research Laboratory) en later ook die van Udo Mbeche van UN-Habitat, gaan in op de sociale kant van bereikbaarheid, of 'equity'. Bereikbaarheid in termen van toegankelijkheid tot werk en sociale voorzieningen.

Maar ook congestie en een gebrekkig transportsysteem als bedreiging voor bepaalde groepen om te kunnen deelnemen aan de maatschappij. Naar mijn mening een zeer relevant beleidsthema - zeker in deze tijden - dat nog onvoldoende op ons netvlies staat.

Casablanca

Ten slotte, het probleem waar steden als Jerusalem, Amman en Beiroet mee kampen: het sterk groeiende autobezit onder jongeren (5-10 procent per jaar). Misschien horen we er volgend jaar meer over op het CIVITAS Forum 2014, in Casablanca.' ←



'Ik moet af en toe gniffelen als ik aan het 'Allo allo accent' denk'