

Duurzame mobiliteit: wat doe jij morgen?!

Wieger Savenije – Studio Bereikbaar – wieger.savenije@studiobereikbaar.nl

Daan Zandbelt – Zwarte Hond – zandbelt@dezwartehond.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 13 en 14 oktober 2022, Utrecht

Samenvatting

Voor u ligt het position paper van de Denktank Duurzame Mobiliteit. Wij zijn door de MRDH gevraagd om mee te denken op welke wijze de transitie richting de duurzame mobiliteit binnen de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag het beste vorm gegeven kan worden. In dit position paper schetsen wij enige context ten aanzien van de mobiliteitstransitie en doen we een oproep om concreet op die onderdelen als MRDH in actie te komen. Het gaat hierbij om het forceren van een gewenste transitie: een omslag naar denken in termen van sociale mobiliteit, nabijheid, duurzaamheid en publieke waarden in combinatie. In tegenstelling tot de gebruikelijke aanpak van het verbeteren van bestaande infrastructuur, het optimaliseren van verbindingen en het verschoneren van technologie, vereist dit niet zozeer innovatie- maar transitiebeleid: het slim experimenteren, inspelen op maatschappelijke trends, voorrang geven aan gewenste ontwikkelingen en sociale innovaties, en het inzetten van de regulerende en sturende rol om ongewenste mobiliteit uit te faseren. Als we die omslag weten te maken lonkt een overgang naar een metropool met veel meer publieke ruimte, waarin voorzieningen dichterbij zijn en lopen of fietsen in combinatie met het OV de dominante vorm van mobiliteit is. Waarin we een slim en sociaal gedeeld mobiliteitssysteem hebben waar de inwoners van grote en kleinen kernen toegang hebben tot mobiliteit op maat tegen een eerlijke prijs. Waarin voor inwoners de kosten van mobiliteit omlaaggaan terwijl het plezier, de flexibiliteit en de ruimte voor gezonde, schone en sociale mobiliteit toeneemt.

1. Aanleiding

Voor u ligt het position paper van de Denktank Duurzame Mobiliteit. Wij zijn door de MRDH gevraagd om mee te denken op welke wijze de transitie richting de duurzame mobiliteit binnen de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag het beste vorm gegeven kan worden. In dit position paper schetsen wij enige context ten aanzien van de mobiliteitstransitie en doen we een oproep om concreet op die onderdelen als MRDH in actie te komen. Het gaat hierbij om het *forceren* van een gewenste transitie; een omslag naar denken in termen van sociale mobiliteit, nabijheid, duurzaamheid en publieke waarden in combinatie.

In tegenstelling tot de gebruikelijke aanpak van het verbeteren van bestaande infrastructuur, het optimaliseren van verbindingen en het verschonen van technologie, vereist dit niet zozeer innovatie- maar transitiebeleid: het slim experimenteren, inspelen op maatschappelijke trends, voorrang geven aan gewenste ontwikkelingen en sociale innovaties, en het inzetten van de regulerende en sturende rol om ongewenste mobiliteit uit te faseren. Als we die omslag weten te maken lonkt een overgang naar een metropool met veel meer publieke ruimte, waarin voorzieningen dichterbij zijn en lopen of fietsen in combinatie met het OV de dominante vorm van mobiliteit is. Waarin we een slim en sociaal gedeeld mobiliteitssysteem hebben waar de inwoners van grote en kleine kernen toegang hebben tot mobiliteit op maat tegen een eerlijke prijs. Waarin voor inwoners de kosten van mobiliteit omlaaggaan terwijl het plezier, de flexibiliteit en de ruimte voor gezonde, schone en sociale mobiliteit toeneemt.

2. Duurzame mobiliteit: noodzakelijk voor een aantrekkelijke MRDH

In een bloeiende metropoolregio moet het faciliteren van stedelijke interactie en de bijbehorende stedelijke mobiliteit de grootste prioriteit hebben. Interactie en een aantrekkelijke, goed functionerende openbare ruimte zijn het kapitaal van de stad. Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteitsdiensten zijn de bijbehorende 'eerste vervoerswijze'. Compact, fijnmazig en aantrekkelijk zijn de bijbehorende eisen. Dit maakt dat er steeds minder plek is voor de auto. Dat zie je terug in lagere maximumsnelheden, de komst van fiets- en leefstraten en hogere parkeertarieven. En dát maakt de stad nog weer aantrekkelijker om in te wonen of te verblijven (wat ook weer bijdraagt aan reductie van het aantal trips). Het verduurzamen van de mobiliteit en specifiek het verminderen en veranderen van de automobilitéit is in deze mobiliteitstransitie een belangrijke aanjager, maar deze valt samen met veranderingen in het denken over publieke ruimte, gezondheid en de sociale dimensie van mobiliteit (bijvoorbeeld mobiliteitsarmoede, beleving van mobiliteit, veiligheid en gezondheid).

2.1 Duurzame mobiliteit

Minder mobiliteit is de meest duurzame mobiliteit. Gevolgd door een groter aandeel 'actieve mobiliteit': lopen en fietsen. Dat is aantrekkelijker dan het lijkt. Want Johan Cruijff had het kunnen bedenken: hoe meer keuze om de hoek, des te minder reden om verder te kijken.

Steeds meer mensen zijn zich hiervan bewust, mede door de coronatijd. Door veel thuis te werken, ontdekten velen de kwaliteiten van de directe woonomgeving. Tijdens ommetjes ontdekten we het groen om de hoek. Een goede buur bleek liever, dan die verre vriend. Toen lokale ondernemers dreigden te verdwijnen zagen we pas hun waarde.

2.2 Stedelingen reizen minder en fietsen vaker

De Cruijffiaanse wijsheid gold echter ook al voor het coronatijdperk, blijkt uit onderzoek. Dat zit zo. Hoe meer inwoners en banen binnen fietsafstand (c. 3 kilometer), des te minder kilometers maakt een Nederlander dagelijks. Omdat tripjes in de stad korter zijn, wordt hier ook meer gelopen en gefietst. Maar da's logisch. Want waarom zou je nog in de auto of trein springen, als alles wat je nodig hebt, al om de hoek te vinden is? Of dat nu een baan, opleiding, winkels, zorg, cultuur of frisse neus is. Alleen als dat wat van ver komt daadwerkelijk de reis waard is.

2.3 Mobiliteitstransitie schept ruimte

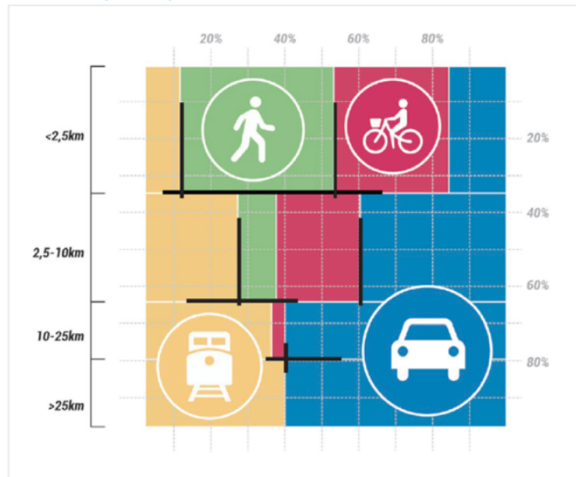
De MRDH kan ruimtelijk enorm versterkt worden door de mobiliteitstransitie in te zetten door met name het aantal (stilstaande) auto's sterk terug te brengen. Het stedelijk gebied kan groeien en 'meer stad worden' terwijl het autoverkeer constant is of zelfs afneemt bij het juiste beleid. Dit opent met het vrijspelen van publieke ruimte vele mogelijkheden. Aantrekkelijke inrichting, stedelijke transformaties, minder barrièrewerking, stadsstraten teruggeven aan langzaam verkeer; het wordt allemaal mogelijk door naar stadswegen te kijken met de blik dat de automobieliteit nu maximaal is en de toekomst eerder een afname dan een nieuwe toename zal laten zien.

3. De mobiliteitstransitie is al gaande

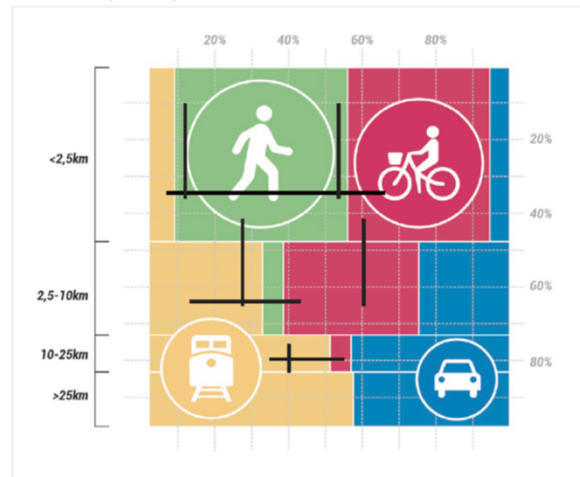
De Metropoolregio Rotterdam – Den Haag staat voor een uitdaging: de verstedelijking vormgeven met (behoud van) ruimtelijke kwaliteit in de openbare ruimte. Waar ruimte is voor economische activiteiten en een prettige leefomgeving. Wanneer we kijken naar het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking van de 4 grootste steden, zien we dat in deze tien jaar er in de meest hoog-stedelijke gebieden van Nederland veel veranderd is qua mobiliteit. Het aantal korte verplaatsingen is toegenomen, het aandeel fiets en lopen is sterk toegenomen, voor lange afstanden wint het OV terrein en de auto is van het meest gebruikte vervoersmiddel sterk afgenomen. Een opvallende verandering in slechts tien jaar tijd.

Mobiliteitstransitie in meest hoogstedelijke gebieden. Selectie centra Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht.

2005-2007 (CBS OVIN).



2015-2017 (CBS OVIN).



De afgelopen tien jaar zijn de opgaven, aanpak en rolverdeling binnen het mobiliteitsveld sterk veranderd. Die verandering is het grootst in het stedelijk gebied. De opgave is verschoven van autoinfrastructuur realiseren en vaak auto-gerelateerde problemen oplossen (congestie, parkeerproblemen, veiligheid, luchtkwaliteit) naar het organiseren van mobiliteit. Hierbij staan de achterliggende doelen op sociaal, economisch en ruimtelijk vlak centraal en is de aanpak veel meer gericht op het versterken van gewenste mobiliteit door ruimtelijke en andere ingrepen. Als de regels van het spel veranderen, gaan de spelers zich ook anders gedragen. Deze omslag in beleid leidt ook tot nieuwe vragen, aan zowel publieke als private partijen en zeker in het licht van een ambitie om te komen tot een mobiliteitstransitie.

3.1 Mobiliteitstransitie buiten de stad

Hoewel de veranderingen in de stad wellicht het meest zichtbaar zijn is de transitie zeker niet alleen tot deze stedelijke milieus beperkt. Alleen ziet de mobiliteitstransitie er buiten de stad anders uit.

Deelauto's vervangen niet de eerste maar de derde of tweede auto. Dorpscentra worden autoluw (of zelfs autovrij) zodat het er veel prettiger verblijven is en voetgangers er volop de ruimte krijgen. Zodat het prettig oud worden is in een dorp, waar je met je rollator op prettige wijze naar zowel kerk als café kan wandelen. Dit maakt een actiever en vitaler gemeenschapsleven mogelijk. Dat is ook aantrekkelijk voor jongeren en een manier om hen steviger in het dorp te verankeren. Maar er is meer. Investeren in vervoersalternatieven, zoals aantrekkelijke en snelle fietsroutes (voor e-bike en traditionele fiets), draagt bij aan meer mensen meer en betere vervoeropties te bieden. Ten slotte zal de auto meer als voortransport dienen; om vanuit het landelijk gebied naar de dichtstbijzijnde HOV-halte (bv metro of treinstation) te rijden, om van daar het grootste deel van de reis met het OV te doen.

3.2 Er ontstaat een nieuwe mobiliteitsconsument

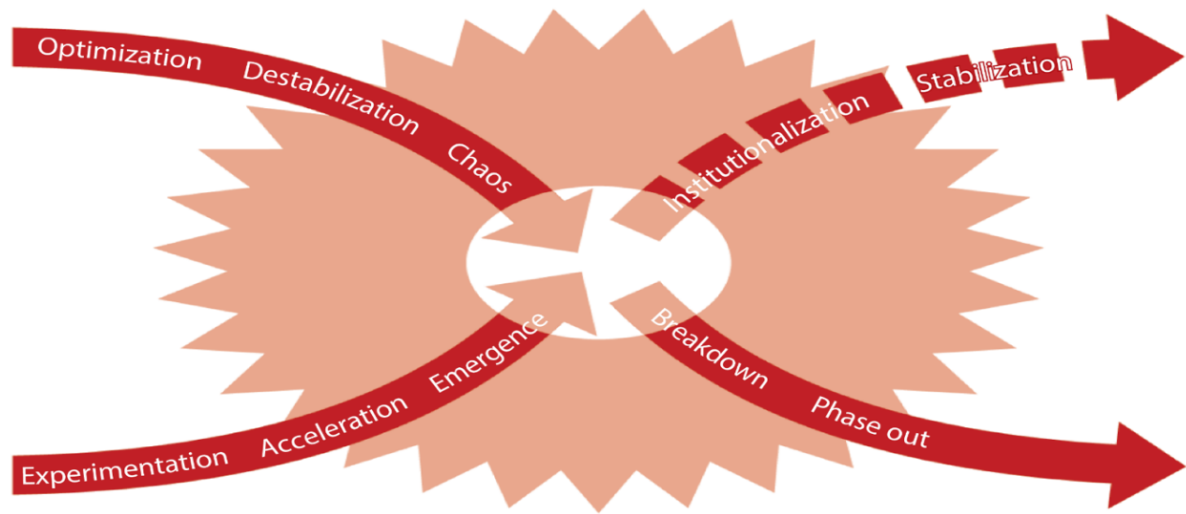
Mobiliteit is dus in sneltreinvaart aan het veranderen van een infrastructureel vraagstuk naar een gedragsvraagstuk. Het begrijpen van het gedrag en de manier waarop we daarop anticiperen, en soms zelfs sturen, zal onze mobiliteit in de toekomst vormgeven. Er ontstaat een heel nieuwe mobiliteitsconsument en de huidige coronacrisis versnelt dit alleen maar. Deze nieuwe mobiliteitsconsument gaat multimodaal reizen, slimmer reizen door bewust te kiezen in het tijdstip en de bestemming en ook rijker reizen. Voorbeeld van dit laatste is het gebruiken van de reistijd om je werkmail af te handelen of nog even iets te eten of te drinken. De uitdaging is binnen de MRDH die voorwaarden te creëren, zodat het mobiliteitssysteem goed aansluit bij de wensen van de toekomstige reiziger en tegelijkertijd we het gedrag kunnen wijzigen om daarmee een duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem te ontwikkelen.



4. Van inzicht naar actie

We zien dus dat tegelijkertijd ons reisgedrag verandert, er allerlei nieuwe technologische mogelijkheden ontstaan (van elektrificatie tot digitalisering), nieuwe marktpartijen opstaan, maar ook dat mobiliteit van een apart beleidsdomein steeds meer onderdeel wordt van stedelijke kwaliteit en ruimtelijk beleid. Al met al ingrijpende veranderingen die tot een nieuwe manier van denken, werken en organiseren leiden: een transitie. Transitie ontstaan vaak vanuit problemen die zich opstapelen en waar we met elkaar niet uitkomen door meer van hetzelfde.

Bij mobiliteit is het evident: vervuiling, onveiligheid, ruimtelijke schaarste, ongezondheid, en ga zo maar door. Maar minder evident is op welke manier we door deze transitie heen gaan en waar we uit (willen) komen.



 Loorbach D, et al. 2017.
Annu. Rev. Environ. Resour. 42:599–626

Kenmerkend aan transitieprocessen is dat ze schoksgewijs gaan: vaak is er weerstand vanuit gevestigde belangen en routines, en de traagheid van institutionele veranderingen. Die weerstand ontstaat ook omdat in transitieprocessen vaak dingen verdwijnen of niet meer kunnen: parkeren voor de deur of fossiel rijden bijvoorbeeld. Tegelijkertijd versnelt de verandering om ons heen (technologisch en sociaal), wat er vaak toe leidt dat transitieprocessen het beleid overkomen. Vanuit dit perspectief is een andere vorm van sturing nodig: transitiebeleid. In de kern betekent dit:

- anticiperen op verwachte verrassingen en momentum om gewenste transitie te versnellen
- 'terugdenken' vanuit gewenste transitie en dus in plaats van het bestaande verbeteren het gewenste onderzoeken
- experimenteren en leren als veranderlogica, en dus zowel technisch als sociaal gewenste ontwikkelingen verkennen
- gericht uitfasen en afbouwen van ongewenst gedrag, technologie en opties
- inzetten van verschillende sturingsrollen van de overheid afhankelijk van de fase, dynamiek en transitierichting
- het faciliteren van sociaal leerproces door monitoring en evaluatie kwalitatief in te zetten: met elkaar reflecteren op richting en voortgang van gewenste transitie

Gegeven de huidige dynamiek en het momentum om zowel weg te bewegen van fossiel, de voorrang voor de auto en de kansen die zich aandienen als we de slag naar meer delen, meer nabijheid en meer gezonde mobiliteit weten te maken, komen we nu tot een aantal concrete suggesties.

Actie 1) transitie forceren

Een van onze zorgen is dat de mobiliteitstransitie vooral tot schone mobiliteit zal leiden. Maar dat een aantal andere problemen in stand blijven. Denk aan de mobiliteitsarmoede (mensen zonder toegang tot mobiliteit), de ruimtelijke druk van geparkeerde auto's en de verspilling van energie en materialen door individueel autobezit. Het is daarom goed dat er vanuit de MRDH-regio en gemeenten steeds nadrukkelijker nagedacht wordt over de transitie die we moeten willen: een mobiliteitssysteem met zo min mogelijk gedeelde en schone voertuigen in een leefomgeving die is ingericht op nabijheid en waarin fietsen, lopen en publiek vervoer voorrang heeft. Dat vraagt van overheden nieuw beleid: niet de markt faciliteren maar gewenste transitie forceren.

Een voorbeeld hiervan is de stadslogistiek. Een goede stadslogistiek is belangrijk voor de economische vitaliteit en de aantrekkelijkheid van steden. Met veranderende klanteneisen wordt stadslogistiek steeds fijnmaziger en steeds vaker just-in-time. Bij ongewijzigd beleid blijft stadslogistiek groeien, maar dit gaat vaak ten koste van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de veiligheid in steden. Dit vraagt om een nieuwe aanpak van stedelijke logistiek. Gericht op meer doen, met minder bewegingen en met minder emissies: hiermee wordt dus een transitie geforceerd en afgedwongen bij de partijen betrokken bij de stedelijke logistiek.

Dezelfde lijn geldt ten aanzien van deelmobiliteit, waar nu vooral de markt wordt gefaciliteerd met als gevolg dat vooral in de grotere stadscentra nu allerlei aanbieders deelmobiliteit aanbieden om zoveel mogelijk ritjes te verkopen. Vanuit publiek belang moeten we toe willen naar een publieke mobiliteit die voor de hele regio (of nog breder) toegang tot allerlei verschillende voertuigen biedt tegen tarieven die bepaald worden door het energie- en ruimtegebruik. Vanuit publiek belang willen we dus: regionale dekking, collectief beheer, transparante en zo laag mogelijke prijzen, ruimtelijke inpassing en laagste ecologische impact. Om daar te komen zullen overheden veel meer collectief en ontwerpnd aan de slag moeten: gewenste transitie forceren in plaats van de markt faciliteren.

Actie 2) cultuuromslag maken

Want mobiliteit is geen doel op zich, maar een middel om andere maatschappelijke doelen te bereiken. Mobiliteitsmaatregelen dienen daarom niet langer gericht te zijn op het bestrijden van files (dat is een heilloze weg: er is nog nooit een file structureel opgelost. Het leidde uiteindelijk altijd tot meer verkeer en files elders). Terwijl de meest duurzame vorm van mobiliteit minder mobiliteit (in kilometers) is. Dat is energiezuinig, bevordert gezonde en actieve mobiliteit (meer lopen en fietsen), is veiliger en levert minder hinder op (geluid en trillingen).

Werkelijke maatschappelijke doelstellingen waaraan mobiliteitsmaatregelen kunnen bijdragen zijn het vergoten van een aantrekkelijke leefomgeving en de keuze uit het aantal (aantrekkelijke) vervoersopties op meer plekken. Met als (hoger) doel van beiden ook de kansgelijkheid en gezondheid te bevorderen: de toegang tot opleiding, baan en voorzieningen voor een bredere groep mensen; die jonger, ouder, armer, minder gezond of meer milieu- en sociaalbewust zijn dan de gemiddelde automobilist.



**Versterken
ruimtelijk-
economische
structuur**



**Vergroten
aantrekkelijkheid
leefmilieu**

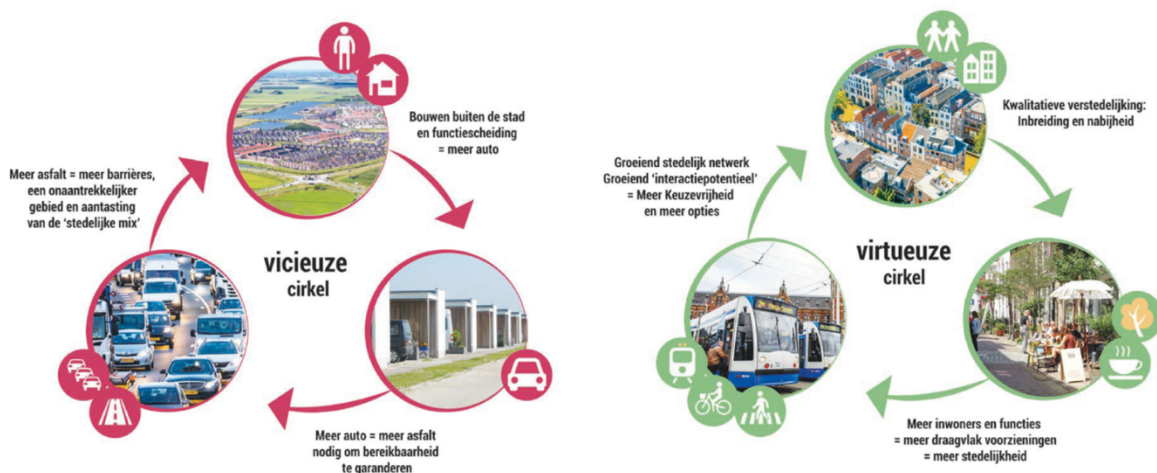


**Vergroten
kansen voor
mensen**



**Vergroten
aantrekkelijkheid
vervoersysteem**

Het mooie is dat het ook andersom werkt. Met bijvoorbeeld verstedelijking kan het mobiliteitsgedrag worden beïnvloed. Dat zit zo. Hoe hoger het aantal adressen (inwoners en banen) in een gebied, des te minder kilometers bewoners van dat gebied dagelijks blijken af te leggen. Dit 'nabijheidseffect' is ook eigenlijk heel voor de hand liggend. Want waarom zou je verder reizen als je al volop keuzes hebt uit scholen, supermarkten, sportvoorzieningen en soorten banen in je directe woonomgeving? Alleen als dat wat van verder komt echt bijzonder de moeite waard is.



Dit inzicht kan actief worden ingezet bij de verstedelijkingsstrategie om zo het mobiliteitsgedrag van de MRDH als geheel te beïnvloeden. Door nieuwbouw te concentreren waar het de bestaande leefomgeving een positieve impuls kan geven. Nieuwe woningen leveren meer draagvlak voor voorzieningen en vervoersopties en meer werkgelegenheid biedt meer mensen een kans op een baan nabij.

Dit vergt dus ook dat tenminste de fysieke disciplines van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling nauw samenwerken. Nog beter als dit ook gekoppeld wordt aan onderwijs, zorg en sociale en economische zaken. Zo kan er een gebalanceerde en gezonde leefomgeving ontstaan waarin mobiliteit (sociaal, economisch, klimatologisch en ecologisch) duurzaam verbindt. Werkelijk een welkome cultuuromslag!

Actie 3) Transitie door slim experimenteren

Vanaf eind jaren 60 is een sterke focus gelegd op uitbreiding van woonwijken om de snelwegen heen. Deze woongebieden liggen verder van de stad en van de stations af en

kennen een sterke focus op autobereikbaarheid. Hierdoor ontstaat een 'vicious circle', een vicieuze cirkel. De vicieuze cirkel van bouwen buiten de stad en daarmee functiescheiding (wonen en werken apart met infrastructuur er tussen) houdt in dat met iedere nieuwe woning de nabijheid van werken en andere stadsfuncties afneemt, terwijl de auto-afhankelijkheid en daarmee autogebruik toeneemt.

In de stad leidt dat alleen maar tot meer barrières, een onaantrekkelijker gebied en aantasting van de 'stedelijke mix'. Daar staat een 'virtuous circle' tegenover, een virtueuze cirkel. Deze kent - in tegenstelling tot de vicieuze cirkel - een positieve feedbackloop. De virtueuze cirkel gaat uit van stedelijke inbreiding en het nabijheidsprincipe. Wanneer meer mensen bij elkaar wonen en deze collectief gebruik kunnen maken van voorzieningen, ontstaat een groter (economisch) draagvlak voor diensten en voorzieningen. Afstanden nemen af en draagvlak neemt toe, waarbij stedelijke uitbreiding juist bijdraagt aan het mobiliteits-systeem. Met elke toegevoegde persoon in de stad groeit het 'netwerk' waarin mensen kunnen opereren.

Het idee bestaat dat nabijheid en stedelijke dynamiek alleen bereikt kan worden door in te zetten op inbreiding en verdichten (typische lange termijn ruimtelijke ingrepen), maar wij zijn van mening dat juist ook door het dichterbij brengen van voorzieningen en functies op de korte termijn de nabijheid sterk kan worden verbeterd.

Onze oproep hierbij is gebruik te maken van energie uit de wijken en maatschappij binnen de MRDH. Denk hierbij aan tijdelijke (pop-up) winkels, restaurants; bezorgdiensten van lokale geproduceerde producten of wijkrestaurants. Maar ook aan gezamenlijke werklocaties binnen de wijk als hybride thuiswerkplekken: niet thuis, wel gezamenlijk en zonder reis. Onze oproep is om als MRDH deze initiatieven te omarmen, aan te moedigen en ook de faciliteiten en middelen te leveren om op basis van experimenten de nabijheid binnen de MRDH al op korte termijn te vergroten.

5. Tenslotte

Transities zijn lange termijnprocessen en het is dus geen project dat de komende collegeperiode uitgevoerd kan worden. Maar het betekent ook dat we niet van nul beginnen: er is een enorm momentum en de kansen op een grote sprong voorwaarts zijn legio. Dat vraagt wel overtuigingskracht, lef en gerichte sturing. Lang niet iedereen zal aanvankelijk blij zijn met ingrepen die we voorstellen en die passen bij de gewenste transitie. Maar deze gaat wel leiden tot grote verbeteringen voor iedereen: gezondheid, veiligheid, betaalbaarheid en een fijne leefomgeving zijn wensen die bij iedereen bovenaan staan. Door dat proces geleidelijk te maken, duidelijkheid te scheppen, in kleine stappen en van plek naar plek de transitie vorm te geven, krijgen mensen ook de tijd te wennen. Door zo meer kritische massa op te bouwen en de omgeving waarin we wonen, werken en leven in te richten vanuit de nieuwe waarden, wordt de nieuwe mobiliteit vanzelf de norm.

Literatuur of Referenties

- Mobiliteitstransitie in de MRDH – Denktank Duurzame Mobiliteit