

## Nieuwe narratieven voor het mobiliteitssysteem van de toekomst, Rek en strek mee met de Mobiliteitsbeweging

Alan Hoekstra – Rijkswaterstaat – alan.hoekstra@rws.nl  
Klaartje Arntzen – Rijkswaterstaat – klaartje.arntzen@rws.nl

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

### Samenvatting

Ons mobiliteitssysteem staat onder druk. Niet alleen doordat we tegen de grenzen van uitbreidingsmogelijkheden aanlopen, maar ook omdat de negatieve impact van het huidige systeem op sociale- en milieuvraagstukken onhoudbaar wordt. Het moet anders. Het baggeren voor mobiliteit van en naar de Wadden blijkt niet vol te houden, de verkeersdruk op A12 bij Arnhem noopt tot andere aanvliegroutes, en het faciliteren van mobiliteitsvraag van één nieuwe miljoen woningen erbij lukt niet op de manier zoals we nu gewend zijn!

Onze huidige manier van denken in mobiliteit, vaak sectoraal ingestoken, werkt niet bij maatschappelijke opgaven waar we nu voor staan. Onze begrippenkader en manier van werken zijn niet meer toereikend. Een bredere gezamenlijke blik blijkt verfrissend en nodig. Ook ten aanzien van de rol van infrastructuur, de fysieke 'onderlaag' van het mobiliteitsysteem. Hoe faciliteert de infrastructuur de toekomstige ontwikkeling naar duurzame mobiliteit? En kan vernieuwende infrastructuur transities versnellen en een bron van inspiratie zijn, ondanks dat de levenscyclus van infrastructuur doorgaans langer is dan die van voertuigen en diensten? Denk bijvoorbeeld aan de aanleg van de eerste grote spoorviaducten over de rivieren in een tijd waarin het nationaal vervoer praktisch alleen over water plaatsvond.

In De Mobiliteitsbeweging ontwikkelen we samen lenigheid die nodig is om op andere manieren over ons mobiliteitssysteem na te denken, om er anders naar te kijken en uiteindelijk om anders te doen. Nieuwe verhaallijnen en kennisvragen om mobiliteitstransities te ondersteunen. Enerzijds levert dat andersoortige kennisvragen voor de mobiliteit van de toekomst. Anderzijds biedt dit inspiratie, beelden en andere instrumenten bij het ontwerpen van ons toekomstige systeem.

Hoe kunnen we breder kijken buiten bestaande paradigma's om te komen tot duurzame mobiliteitsoplossingen? In plaats van optimaliseren? Rek en strek met ons mee om de mogelijkheden voor toekomstige infrastructuren te verkennen.



## 1. Onhoudbare bagger

Ons mobiliteitssysteem staat onder druk. Niet alleen doordat we tegen de grenzen van uitbreidingsmogelijkheden aanlopen, maar ook omdat de negatieve impact van het huidige systeem op sociaal- en milieuvlak onhoudbaar wordt. Onze huidige manier van denken is sterk sectoraal gericht, en binnen de mobiliteitssector ook nog eens sterk georganiseerd per modaliteit. Ook denken we veel vanuit mobiliteit als disnut: we moeten zo snel mogelijk en zonder belemmeringen van A naar B, en knelpunten daarin moeten we oplossen, zodat het weer even stroomt. Deze benadering lijkt niet meer te werken bij maatschappelijke opgaven waar we nu voor staan.



### 1.1 Mobiliteit verandert

Mobiliteit verandert. Dit is een autonoom proces, gevoed door technische mogelijkheden en het blijven innoveren in de sector. Maar wordt tevens gevoed door uitdagingen uit de omgeving: we lopen tegen de grenzen van uitbreidingsmogelijkheden, schaarse ruimte en dilemma's op sociaal vlak aan. In de stad zien we bijvoorbeeld steeds meer hoe veel ruimte de personenauto inneemt en willen we deze ruimte teruggeven aan de in de stad verblijvende mens.

Een andere nieuwe drijvende kracht tot verandering is de grotere bewustwording over klimaatverandering en de groei naar een duurzamere leefomgeving. Duurzame mobiliteit staat daarmee steeds prominenter op de beleidsagenda. Enerzijds door Parijs en het Klimaatakkoord, anderzijds door decentrale overheden die omwille van lokale luchtkwaliteit en ruimtedruk acteren op duurzame mobiliteit.

De beweging naar een duurzamer mobiliteitssysteem betekent: de komst van duurzame brandstoffen, het ontstaan van nieuwe mobiliteitsvormen plus een ander gebruik van onze netwerken door reizigers en vervoerders. Het betekent ook beter nadenken over de wisselwerking tussen mobiliteit en Ruimtelijke Ordening: hoe kunnen we onnodig lange afstanden voorkomen? Het rijk, medeoverheden en bedrijven ontwikkelen nieuwe mobiliteitsproducten en diensten die andere eisen aan de infrastructuur stellen. Denk aan Mobility as a Service diensten, alternatieve vormen van laadinfra of overstappunten aan de randen van stedelijk gebied.

In het straatbeeld zien we nu al meer elektrische auto en fietsen. Of nieuwe logistieke concepten, zoals de elektrische wagentjes die thuis de boodschappen komen brengen. In 2025 stellen 30-40 grote gemeenten Zero Emissie zones in, waarbij fossiele en op termijn ook te zware vrachtwagens en bestelbussen de steden niet meer in mogen, met

gewijzigde logistieke processen en overslagpunten aan randen van stedelijk gebied tot gevolg. Steeds meer steden kiezen net als Amsterdam en Utrecht voor autoluwe stadsontwikkeling. Dat vergroot de druk op ringen en parkeerruimte en vraagt overstappunten nabij snelwegen.

En dit allemaal in een context van een perfect storm: een huizentekort, de oorlog in Oekraïne, COVID-19-perikelen, supply chain-problemen, de stikstofcrisis, vluchtelingencrises, de klimaatcrisis, economische instabiliteit, enzovoort. Oude mechanismen om oplossingen te vinden zijn te traag in tijden van crisis of werken überhaupt niet. Paul Iske riep daarom onlangs in 'Publiek Denken' op om in "metastructuren" kennis uit diverse disciplines te bundelen en multidisciplinair oplossingen te ontwikkelen (Iske, 2022). Onze huidige manier van denken, vaak sectoraal ingestoken, blijkt niet meer te werken bij maatschappelijke opgaven waar we nu voor staan.

## 1.2 Anders kijken, denken en doen

Het mobiliteitssysteem van en naar de Wadden bijvoorbeeld 'loopt vast' en de toekomstige bereikbaarheid kan niet langer op de huidige manier. Niet alleen door druk op de leefbaarheid op de eilanden en de transitie van fossiele scheepvaart naar duurzame scheepvaart.



Maar ook door de verdere verzanding van de Waddenzee en het bijkomende steeds groter wordende baggerbezwaar en daarmee impact op de ecologisch waardevolle Wadbodem. Rijkswaterstaat baggert de vaargeulen naar de Friese Waddeneilanden al sinds jaar en dag, maar vanaf het jaar 2000 is de hoeveelheid baggeren verdrievoudigd! De huidige baggerinspanning is zo groot, dat het zelfs technisch de vraag is of dit volhoudbaar is (2022, Programma naar een Rijke Waddenzee).

Ook voor de verkeersdruk op A12 bij Arnhem wordt naarstig gezocht naar andere aanlegroutes dan gebruikelijk. Regionale partijen vreesden voor bereikbaarheid, leefbaarheid en vestigingsklimaat in de streek. Dit staat onder druk door de overvolle A12, regionale wegen en spoor. Infrastructurele oplossingen zijn reeds uitgeput. Gezamenlijke wordt nu werk gemaakt van een gedragsaanpak om de druk op de A12 te verlichten ([www.a12slimreizen.nl](http://www.a12slimreizen.nl)).

In 2030 moeten er één miljoen woningen bijgebouwd zijn. De keuzes die we daarin nú maken, bepalen in belangrijke mate de randvoorwaarden voor de nodige infrastructuur om in de mobiliteitsbehoefte daarbij te voorzien – maar moeten we het zo benaderen? De grenzen van het huidige mobiliteitssysteem zijn bereikt met de aanpak van de afgelopen 50 jaar. Faciliteren van de mobiliteit van zoveel nieuwe woningen op de huidige manier (het beleid van faciliteiten van de mobiliteitsvraag o.b.v. historische verplaatsingsgegevens) kan niet.

Nieuwe verhaallijnen, nieuwe manieren van kijken en nieuwe kennisvragen zijn nodig om mobiliteitstransities te ondersteunen.

## 2. Infrastructuur van de toekomst?

De rol van infrastructuur, de fysieke 'onderlaag' van het mobiliteitssysteem, is bij de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem een belangrijk aspect. Hoe faciliteert de infrastructuur de toekomstige ontwikkeling naar duurzame mobiliteit? Welke ontdekkingstocht hebben we voor de boeg? En kan vernieuwende infrastructuur transities versnellen en een bron van inspiratie zijn, ondanks dat de levenscyclus van infrastructuur doorgaans langer is dan die van voertuigen en diensten.



### 2.1 Impact op infrastructuur

De geschetste ontwikkelingen en opgaven vragen om een herbezinning op de rol van de infrastructuur. De mobiliteit van de toekomst stelt nieuwe eisen aan infrastructuur en het goed inrichten van de infrastructuur kan de verduurzaming van mobiliteit versnellen.

Overheden, regionale partners en marktpartijen ontwikkelen tal van alternatieven die impact hebben op het gebruik van onze infranetwerken. Denk aan de wildgroei aan alternatieve vormen van laadinfra en mobiliteitsdiensten of overstappunten aan de randen van stedelijk gebied.

Voor Rijkswaterstaat bijvoorbeeld geldt dat het Strategisch areaal dat het rond de infrastructuur beheert duurzamer reizen mogelijk kan maken (denk aan schouwpaden langs kanalen voor de fiets of ruimte op verzorgingsplaatsen voor laadinfrastructuur) en kan de hinder die grote onderhoudsprojecten creëren een belangrijk momentum vormen voor mensen en vervoerders om hun reisbewegingen te heroverwegen.

Tegelijkertijd is er nog geen helder beeld van wat het vergt van de infrastructuur om daarop voorbereid te zijn, laat staan om met de infrastructuur een versnelling aan te brengen in de gewenste richting.

### 2.2 Deltaplan 2.0?

De tijdshorizon bij verschillende mobiliteitsontwikkelingen is erg verschillend. Voor mobiliteitsdiensten is dat een heel andere orde, dan voor voertuigen laat staan voor infrastructuur. Waar bijvoorbeeld telefoons 3 jaar meegaan in gebruik, is dat voor weginfrastructuur 50 jaar. Deze grote verschillen in gebruiksduur (en vervanging) maken toekomstbestendige beslissingen en investeringen lastig. En maken vooruitdenken en anticiperen extra nodig. Net als bij dijkverzwaringen en het Deltaplan voor waterveiligheid...

Daarbij kan juist vernieuwende infrastructuur transities mogelijk maken en een bron van inspiratie zijn. Daar zijn diverse voorbeelden van in de Nederlandse geschiedenis zoals de

aanleg van het eerste spoor in 1839. De aanleg van de eerste grote spoorviaducten over de rivieren vond plaats in een tijd waarin het nationaal vervoer praktisch alleen over water plaatsvond. Hierbij bleek Nederland in staat om de juiste stappen te zetten (in tevens onzekere tijden), fundamentele vernieuwingen door te voeren en zo een bijdrage te blijven leveren aan grote noodzakelijke veranderingen van ons vervoerssysteem.

Achteraf voorspellen dat een gebeurtenis eraan zat te komen en dat daarna veel zou gaan veranderen is eenvoudiger dan wanneer je in het hier en nu met je neus op het nieuws van de dag zit. Zo waren journalisten destijds niet onder de indruk van de prestaties van de ondernemende fietsenmakers, de gebroeders Wright op de zandbanken aan de kust van North Carolina bij hun eerste gemotoriseerde vlucht bij Kitty Hawk. Het blijkt lastig zo'n eerste vlucht meteen op waarde te schatten.

Infrastructuur is dus niet alleen noodzakelijk. Het kan mits goed ingezet, transities versnellen. Echter, hoe doe je dat?

### 3. Cognitieve lenigheid

In hoeverre is de manier waarop we nu onze leefomgeving en mobiliteitssystemen inrichten toekomstbestendig? En wat is mogelijk buiten de bestaande impliciete uitgangspunten, paradigma's en principes? In De Mobiliteitsbeweging ([www.mobiliteitsbeweging.nl](http://www.mobiliteitsbeweging.nl)) ontwikkelen we samen lenigheid die nodig is om op andere manieren over ons mobiliteitssysteem na te denken, om er anders naar te kijken en uiteindelijk om anders te doen.

#### 3.1 Energy-oriënted development, overstappen=leuk en MAazzz...

De Mobiliteitsbeweging zoekt naar een nieuwe blik: nieuwe verhaallijnen, nieuwe manieren van kijken en nieuwe kennisvragen zijn nodig om mobiliteitstransities te ondersteunen. Meervoudig, adaptief, wendbaar en cognitief leniger. Met een diverse groep landelijke, regionale en lokale partijen van binnen- en buiten het klassieke mobiliteitsdomein vormen we een groeiend netwerk dat actief zoekt naar nieuwe manieren van denken rondom mobiliteit.



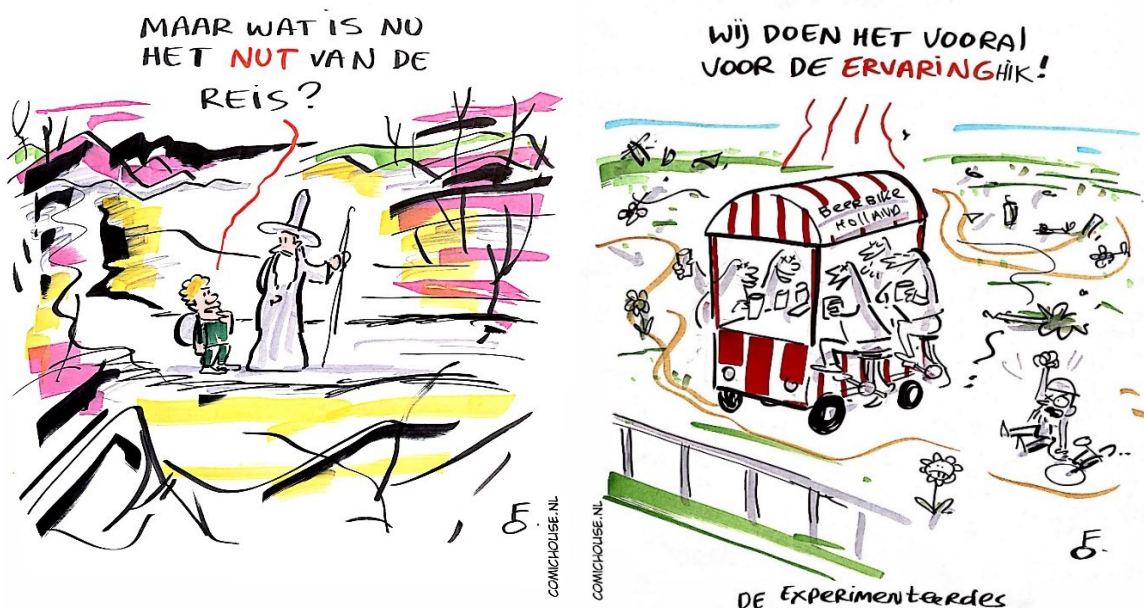
De Mobiliteitsbeweging startte hier vorig jaar mee en bestaat uit een diverse groep landelijke, regionale en lokale partijen. Het samenwerkingsverband verkent, onder aanvoering van Marco te Brömmelstroet (UvA) en Edwin van Uum (UUM), nieuwe onderzoeks- en beleidsvragen voor het mobiliteitsdomein. De Mobiliteitsbeweging stelt bestaande impliciete uitgangspunten, paradigma's en principes ter discussie. In hoeverre is de manier waarop we nu onze leefomgeving en mobiliteitssystemen inrichten toekomstbestendig?

In safari's in vijf metropoolregio's is letterlijk op zoek gegaan naar mobiliteitsdilemma's en -vraagstukken. Onder de safari-gangers waren onder andere provincies, gemeenten, wetenschappers, ProRail, Rijkswaterstaat en het Ministerie van IenW. Bespreking van de oogst in de gezamenlijke 'Lodge' leverde een tiental alternatieve manieren om naar mobiliteit te kijken, met een start van andersoortige kennisvragen vanuit deze perspectieven. Bijvoorbeeld: Wat voor effecten heeft een verkeersmaatregel op vervoersarmoede? En wat als we mobiliteit beschouwen vanuit 'ontmoeting' of 'eigenaarschap'?

Deze [nieuwe narratieven voor mobiliteit](#) zijn vervolgens langs vier lijnen verder verdiept. De [kennislijn](#) onderzocht een aantal waardevolle narratieven empirisch. De [praktijklijn](#) bekeek in meet-ups praktijkvoorbeelden en vroeg mensen van buiten de mobiliteitswereld daarop te reflecteren. In de beleidslijn keken de vijf metropoolregio's en het Ministerie van IenW naar beleidsvernieuwing voor andersoortige perspectieven bij mobiliteitsvisies. En de [ontwerplijn](#) daagde ontwerpbureaus uit om de radicaal andere blik op infrastructuur in beelden te vatten.

### 3.2 Gezamenlijke kennisagenda en reflectie

Stapsgewijs wordt toegewerkt naar een nieuwe kennisagenda die een leidraad kan vormen voor wetenschappelijke onderzoeksprogramma's en kennisinstellingen om de komende jaren onderzoek op te organiseren binnen nationale en internationale onderzoeksmiddelen. Ook verrijkt de mobiliteitsbeweging de Mobiliteitsvisie 2040 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Als verfrissend denktraject om al beschikbare kennis te mobiliseren en om centrale vraagstukken te bepalen. En ons uit te dagen meervoudiger en leniger te worden in ons denken.



Gezamenlijk reflecteren in dit soort gesprekken over de inrichting van onze mobiliteit en infrastructuur van de toekomst blijkt waardevol. Inmiddels is er een uitvraag van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) op duurzame mobiliteit in voorbereiding waarbij input, het gesprek en opgedane nieuwe kennisvragen vanuit de Mobiliteitsbeweging zeer welkom zijn. Ook de Nationale Wetenschapsagenda (NWA) maakt hier ruimte voor. Eerste tekenen dat de beweging doorloopt..

#### **4. What if ...**

Hoe kunnen we breder kijken buiten bestaande paradigma's om te komen tot duurzame mobiliteitsoplossingen? In plaats van optimaliseren? Langs tien nieuwe verhaallijnen op mobiliteit verkennen we graag samen met jullie het Hoofdwegennet van de toekomst.

Rek en strek met ons mee in de kampvuursessie: ontdek zelf wat het oplevert om vanuit een andere blik te kijken naar de mobiliteitstransitie binnen de maatschappelijke context waar we nu in staan.

#### **Literatuur of Referenties**

Programma naar een Rijke Waddenzee in cocreatie met Green Bridges , DRIFT , Urgenda en WeLoveEarth (2022), "Het mobiliteitssysteem in de Wadden 'loopt vast', waar een wil is - maken we een transitie waar" ([transitieschets](#))

[www.a12slimreizen.nl](http://www.a12slimreizen.nl)

Iske, P. (2022), "Samen de hele olifant zien, Wereld van vastgoed moet meer vloeibaar worden" (Publiek Denken)

[www.mobiliteitsbeweging.nl](http://www.mobiliteitsbeweging.nl)

Uum, E. van e.a. (2022), "Nieuwe narratieven voor mobiliteit" (Mobiliteitsbeweging)

Stratelligence met bijdragen van Ecorys en WB de Ruimte, (2021), "Een duurzaam mobiliteitssysteem maakt ruimte: een verkenning van de kosten en de baten"