

# **Gamen voor een nieuw mobiliteitsbeleid voor de Amsterdamse Regio**

Constance Winnips – Vervoerregio Amsterdam – c.winnips@vervoerregio.nl

Richard Visser – Vervoerregio Amsterdam – r.visser@vervoerregio.nl

Clasien Slebos – Vervoerregio Amsterdam – c.slebos@vervoerregio.nl

## **Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 23 en 24 november 2017, Gent**

### **Samenvatting**

Net als in vele andere beleidsterreinen ligt er ook binnen het verkeer- en vervoersdomein een opgave om te komen tot een frisse nieuwe benadering van uitdagingen die in hoog tempo op ons afkomen. Actuele thema's als duurzaamheid, technologische innovaties, en een sterk veranderende economie vragen om een moderne benadering van het mobiliteitsvraagstuk.

De toenmalige Stadsregio Amsterdam (sinds 1 januari 2017 Vervoerregio Amsterdam) maakte daarom samen met de Provincie Flevoland, Provincie Noord-Holland en Almere en Lelystad een Strategische Visie Mobiliteit voor de Amsterdamse regio. Het werd spannend toen deze visie moest worden uitgewerkt naar een beleidskader voor de eigen organisatie.

Bij een strikte doorvertaling van de nieuwe uitgangspunten zou een fundamentele verschuiving in het beleid en in de projecten van de Vervoerregio moeten plaatsvinden. De Vervoerregio kwam terecht in een veranderingsproces, waarin de balans moest worden gevonden tussen vernieuwing en draagvlak en er ook nog informatieoverdracht nodig was: nog niet iedereen kende de visie en haar mogelijke consequenties goed. Hoe concreteriseren we de visie in een beleidskader dat past bij de nieuwe opzet van de Vervoerregio, die immers –in tegenstelling tot de voormalige Stadsregio- géén ruimtelijk-economische bevoegdheden meer heeft maar zich uitsluitend nog met mobiliteit mag bezighouden?

Besloten werd een game te ontwikkelen, gespeeld met ambtenaren en bestuurders van gemeenten, regioraadsleden en collega's van de Vervoerregio Amsterdam, waarin een brede discussie werd uitgelokt. Deelnemers werden zodoende gedwongen van hun stokpaardjes af te stappen of buiten hun gebruikelijke reacties een mening te vormen.

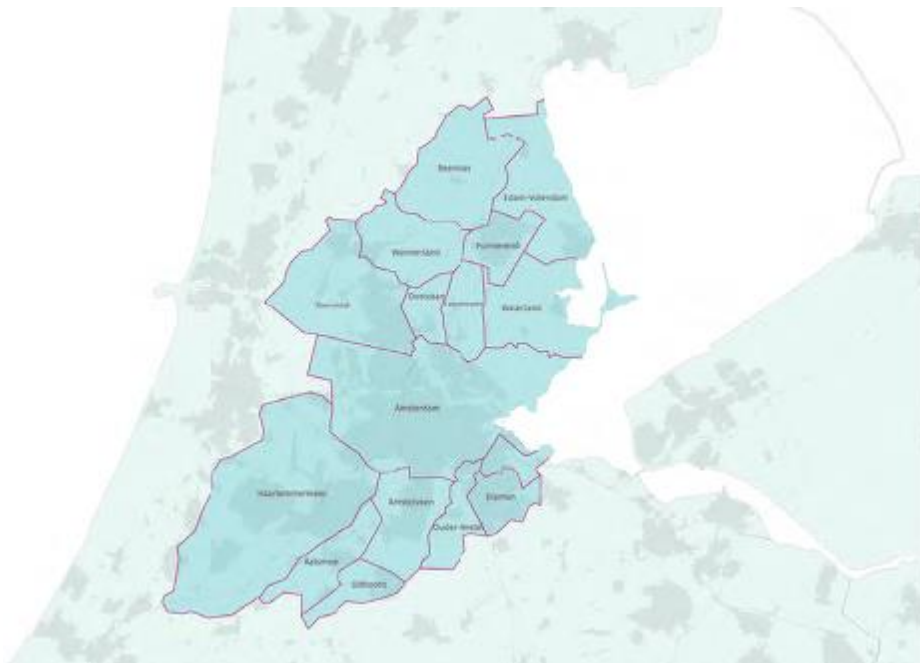
Meningsvorming vond plaats aan de hand van concrete casussen die middels dilemma's werden voorgelegd. Op ludieke wijze hebben we mensen inhoudelijk kennis laten maken met de nieuwe visie, en in een veilige omgeving kon men nadenken over de consequenties daarvan voor het werk van de Vervoerregio. De aanpak via dilemma's maakte het verhaal tastbaar en praktisch. De deelnemers gingen door de game op een creatieve manier met de opgave om, en werden gedwongen samen met anderen tot oplossingen te komen. Op die manier oversteeg de oogst van de game ook de bekende politieke tegenstellingen en werden deelnemers uit hun gebruikelijke denkpatroon gehaald. Het resultaat is een beleidskader dat nu voorligt aan de politiek, waarin een duidelijke koerswijziging is opgenomen.

## **1. Inleiding en leeswijzer**

Om klaar te zijn voor de toekomst en antwoorden te bieden op nieuwe mobiliteitsvraagstukken zoals duurzaamheid, technologische innovaties en een sterk veranderende economie heeft de Vervoerregio Amsterdam een nieuw beleidskader opgesteld. Om tot dit document te komen is een intensief proces doorlopen waarbij het middel 'gaming' is ingezet om de neuzen dezelfde kant op te krijgen. In dit paper komen achtereenvolgens aan bod: een aanloop naar een strategisch visiedocument met partners, de uitdagingen die ontstaan bij een concrete vertaling hiervan naar een beleidskader voor de eigen organisatie, de game die is gespeeld om meningsvorming op gang te brengen, het resultaat van de gamesessies en de praktische toepasbaarheid.

## 2. De aanloop: Strategische Visie Mobiliteit

Per 1 januari 2017 is de Stadsregio Amsterdam (een samenwerkingsverband van 15 gemeenten op het gebied van verkeer en vervoer, wonen en economie) verdergegaan als Vervoerregio Amsterdam (zie afbeelding 1), dezelfde gemeenten, maar een versmald taakveld: de organisatie mag zich alleen nog met mobiliteit bezighouden. Daar ging het één en ander aan vooraf: om opheffing te voorkomen (zoals met de andere Stadsregio's is gebeurd) werden de regio's Amsterdam én Rotterdam-Den Haag uitgedaagd om nauwer samen te werken met omliggende gemeenten en provincies. De Stadsregio Amsterdam pakte de handschoen op, en is intensiever gaan samenwerken in een convenant met de provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeenten Almere en Lelystad. Daarbij hoorde uiteraard een gezamenlijk werkprogramma. Het opstellen van een gezamenlijke visie (de Strategische Visie Mobiliteit, zie afbeelding 2) op de regionale mobiliteit was daarin een prominente actie.

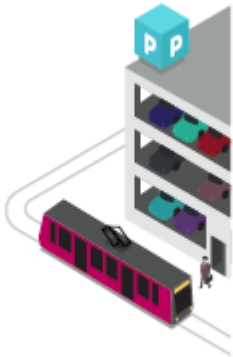


**Afbeelding 1: De geografische ligging van de Vervoerregio Amsterdam**

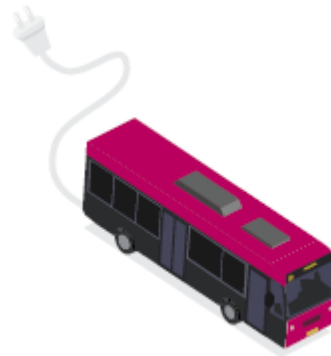
Het team van convenantpartners ging flink aan de slag met nieuwe inzichten in de mobiliteit, waarbij we ons hebben laten inspireren door de wetenschap, en mobiliteit probeerden te bezien vanuit een brede blik. We waren ervan overtuigd dat de tegenwoordige tijd vraagt om een visie die de traditionele politieke tegenstellingen overstijgt. Actuele thema's als duurzaamheid, technologische innovaties, en een sterk veranderende economie vragen een frisse nieuwe benadering van het mobiliteitsvraagstuk. Niet meer



voortgaan met het 'oplossen' van knelpunten waar de verkeersmodellen deze voorspellen, maar een gebiedsgerichte benadering: afhankelijk van het type gebied, de dichtheid en de beschikbare ruimte, zet je de verschillende vervoerwijzen gericht in.



De componenten van mobiliteit zijn snelheid en afstand. Vanuit het besef dat het verhogen van reissnelheid op termijn steeds leidt tot het vergroten van de afgelegde afstanden (Breverwet), wordt in de visie aandacht gevraagd voor nabijheid van activiteiten: hoe kun je met goede ruimtelijke keuzes zoals verdichting, functiemenging en knooppuntontwikkeling de noodzaak voor lange verplaatsingen verminderen? Omdat elk gebied om andere mobiliteitskeuzes vraagt, wordt de keten des te belangrijker bij reizen door de verschillende gebiedstypen in de regio: je begint in Zeevang met de auto, maar eindigt in de metro bij de Zuidas.



Daarnaast benadrukten we meer de beleving van de mobiliteit, zowel door de reiziger zelf (voelt de reis door de hele keten prettig en veilig?), als de overlast van de mobiliteit voor bewoners of bezoekers (externe effecten): vervuilde lucht, geluidshinder. Tijdens het proces werden nieuwe internationale klimaatafspraken gemaakt in Parijs, wat de urgentie van duurzame mobiliteit nog verder versterkte.

De leidende ambities van de visie zijn economische en sociale ontwikkeling, leefbaarheid en duurzaamheid. In december 2016 is de visie door de samenwerkende partijen vastgesteld. Zo ook in de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam met daarbij het voornemen deze visie uit te werken tot het nieuwe beleidskader van de Vervoerregio.



### Vergemakelijken en uitbreiden connectiviteit

- uitwisselen van vervoerswijze verbeteren, barrières opheffen, ook voor goederenvervoer
- versoepelen ketenmobiliteit
- vernieuwde vervoerswijzen (e-bike, zelfsturende auto) stimuleren
- netwerken en diensten optimaal benutten samen met het bedrijfsleven (via smart mobility en campagnes)
- slim (vracht)vervoer met minimale hinder en aandacht voor vervoer over water
- ov-systeem op wereldniveau



### Zuiniger, schoner, stiller

- trias mobilitica: 'verminderen, veranderen, verduurzamen'
- effectiever en efficiënter; reisafstanden verkleinen door slimme alternatieven te zoeken voor fysieke mobiliteit
- minder energieverbruik en bevorderen van schone hernieuwbare energie
- verminderde CO<sub>2</sub> uitstoot
- stimuleren van schone en stille mobiliteit (voertuigen en infrastructuur)
- stimuleren van actieve vervoerswijzen (lopen en fietsen).



### Veilig, betrouwbaar, toegankelijk

- de inrichting is en voelt verkeersveilig, sociaal veilig en technisch veilig
- reizigers en vrachtvervoerders beschikken over betrouwbare reistijden en mobiliteitsinformatie
- een verkeer- en vervoerssysteem dat toegankelijk en betaalbaar blijft voor iedereen, met aandacht voor jongeren, ouderen en mindervaliden, zowel in stedelijke als in landelijke gebieden
- stimuleren van verkeersveilig gedrag
- mobiliteit is comfortabel.



### Veraangename van verblijfsgebieden (knopen en centra)

- het ruimtebeslag van de (vracht)auto
- inrichten van gebieden waarbij (e-)fietsers en voetgangers maatgevend zijn
- aanbieden van aangename verblijfs- en verkeersruimte in centra en op knooppunten met veilige en prettige looproutes
- stimuleren van kwaliteit en beleving van gevel tot gevel.



### Nabijheid van activiteiten versterken

- stimuleren functiemenging
- concentreren van activiteiten rondom OV-netwerken
- verkorten van ritten en reistijden
- wegnemen van (infrastructurele) barrières
- versnellen en verslimmen van first en last mile
- ruimtelijke inrichting gericht op optimale benutting van de verkeer- en vervoersnetwerken
- stimuleren van knooppunt ontwikkeling.

**Afbeelding 2: De vijf strategische opgaven uit de Strategische Visie Mobiliteit**

### **3. Van visie naar beleidskader**

Tijd voor de stap van visie naar een concreet beleidskader. Tijdens het werken aan de visie leek die heel vanzelfsprekend, hoewel we ons ervan bewust waren dat een serieuze doorvertaling van de nieuwe aanpak voor sommige beleidsterreinen wel een echte verandering zou betekenen. Er waren nog veel vragen. Het hoge abstractieniveau van de visie maakte het voor sommigen een 'ver van mijn bed-show' die het dagelijkse werk niet of nauwelijks zou beïnvloeden. Bij een strikte doorvertaling van de nieuwe uitgangspunten zou er echter wel degelijk een fundamentele verschuiving in het beleid en in onze projecten moeten plaatsvinden.

Ook werd duidelijk dat de Strategische Visie Mobiliteit ook nog niet bij iedereen al goed bekend was. Zelfs onder degenen die er al een ambtelijke of bestuurlijke klap op hadden gegeven, waren erbij die de visie nog niet helemaal doorleefd of in de harten gesloten hadden. De visie klinkt logisch en ziet er mooi uit, maar wat betekent de doorvertaling nu voor mijn werk en positie, of voor de subsidie waar mijn gemeente op gerekend had? Passen alle punten wel bij de rol en taakopvatting van de Vervoerregio?

We kwamen zodoende terecht in een veranderingsproces, waarin de balans moest worden gevonden tussen vernieuwing en draagvlak. Hoe concretiseren we de visie in een beleidskader dat past bij de nieuwe opzet van de Vervoerregio, die immers – in tegenstelling tot de voormalige Stadsregio - juist géén ruimtelijk-economische bevoegdheden meer heeft maar zich uitsluitend nog met mobiliteit mag bezighouden?

Kortom: er was nog veel meningsvorming nodig, maar er was ook nog wel wat zendingswerk te verrichten over wat de visie nu eigenlijk inhoudt. Nog niet iedereen kende of begreep de visie helemaal, of was in staat of bereid deze door te vertalen naar het eigen werkveld.

#### 4. De game

Het idee ontstond om een game te ontwikkelen. Meningsvorming zou dan plaatsvinden aan de hand van concrete casussen, maar wel op een ludieke wijze. Dit spel wilden we spelen met ambtenaren en bestuurders van gemeenten, regiораadsleden en collega's van de Vervoerregio Amsterdam.

Samen met APPM en Tjip de Jong (*zie hiervoor het andere paper van deze sessie*) hebben we een game ontwikkeld om de abstracte visie te vertalen naar concrete beleidskeuzes. Uitgangspunt daarbij was, dat aan de visie zelf niet meer getornd kon worden: die was immers al vastgesteld door de Regioraad. In het spel scoorde een team daarom beter naarmate men de visie beter volgde. In subgroepjes werd over dilemma's gediscussieerd en werden keuzes gemaakt. De gemaakte keuze gaf een score op de verschillende ambities van de Strategische Visie (ook negatieve scores waren mogelijk!). Na een paar rondjes 'dilemma's bediscussiëren' werden de tussenstanden zichtbaar gemaakt en maakte de spelleider een rondje door de zaal om de groepjes aan het woord te laten: welke keuzes waren gemaakt en waarom, welke rol heeft de Vervoerregio Amsterdam bij dit onderwerp? Een spannend spel in combinatie met een goede inhoudelijke discussie was de insteek.

We hebben in totaal acht keer de game gespeeld. Het bleek, dat de gekozen opzet goed werkte: er werd vol vuur gediscussieerd aan de tafels, flink tempo gemaakt met de stellingen (meer dilemma's betekende meer punten) en ook de reflectierondes leverden veel inhoudelijke verdieping op.

Inhoudelijk zagen we in de resultaten terug, dat de lijn van de vastgesteld visie breed ondersteund werd, maar er werden zeker accenten gezet: het onderwerp duurzaamheid scoorde in vrijwel alle sessies opvallend goed en de rol van de auto in de gebieden met hoge dichtheid kan kleiner zijn dan nu het geval is. De relatie tussen de ruimtelijke opgave en de mobiliteit werd in de sessies zeker onderschreven, maar dit is niet bij uitstek een rol van de Vervoerregio: hier hebben de gemeenten ook hun verantwoordelijkheid en bevoegdheden, net zoals bij de inrichting van-gevel-tot-gevel.

Interessant tijdens de game was ook, dat de stellingen over een breed scala aan onderwerpen gingen: nut, noodzaak en locatie van P&R-terreinen in het voortransport, knooppuntontwikkeling, het bedienen landelijke gebieden met het traditionele OV tot het aanleggen van lightrailverbindingen tussen economische kernen. De discussie werd op deze manier verbreed en de deelnemers werden gedwongen van hun stokpaardjes af te stappen of buiten hun gebruikelijke reacties een mening te vormen. Bovendien moest men die in afstemming met de groep doen (onder elke ingeleverde keuze moest een handtekening van alle tafelenoten!). Af en toe ontstonden er ter plekke ook nieuwe inzichten en ideeën: meer aandacht voor snel openbaar vervoer en meer aandacht voor de voetganger gaan samen op; denk ook aan toegankelijkheid voor voetgangers, en waarom ook hier geen belbus?

Het zorgpunt dat niet iedereen de visie goed kende was hiermee ook opgelost: de visie was verplichte voorbereiding voor de game en een grafische samenvatting lag op tafel tijdens het spelen. Wie het spel serieus nam -en dat bleek iedereen te doen- zorgde er

wel voor de informatie gelezen te hebben en tijdens de discussie over de dilemma's werd de informatie ook nog eens actief toegepast.

## 5. Van visie naar beleidskader

De vijf strategische opgaven uit de Strategische Visie Mobiliteit (afbeelding 2) hebben in het beleidskader een uitwerking gekregen voor de Vervoerregio. Afgeleid van de opgaven uit de visie, maar wel meer toegepast op de invloedssfeer van de Vervoerregio en de middelen die de Vervoerregio kan toepassen om haar doelen te behalen. En niet te vergeten: de rollen die we daarbij in kunnen zetten. In afbeelding 3 staan de vijf strategische opgaven voor de toekomst. De Vervoerregio draagt met het beleidskader bij aan één integraal mobiliteitssysteem, het verminderen van de CO<sub>2</sub> uitstoot, een sociaal en verkeersveilige reis van deur tot deur waarbij beleving centraal staat, afstemming van het mobiliteitssysteem op de omgeving en ze zorgt in afstemming met andere partijen voor nabijheid van dagelijkse activiteiten.



**Afbeelding 3: De vijf strategische opgaven uit het beleidskader**

Het bleek overigens nog een flinke klus om de resultaten van de game uit te schrijven in een helder en richtinggevend beleidskader. Naast de wens tot verandering zijn er ook behoudende krachten aan het werk. Maar er ligt nu wel een concept beleidskader met een duidelijk vernieuwde insteek. In de maanden september – december 2017 zal blijken in hoeverre we erin zijn geslaagd het mobiliteitsbeleid serieus in een nieuwe richting te sturen. De Regioraad heeft daarover in december 2017 het laatste woord. De game heeft ons in elk geval geholpen om mensen los te weken uit oude denkbeelden en enthousiast te maken voor innovatief mobiliteitsbeleid.



## **6. Toepasbaarheid in de praktijk**

Op ludieke wijze hebben we mensen inhoudelijk kennis laten maken met de nieuwe visie en in een veilige omgeving kon men nadenken over de consequenties daarvan voor het werk van vervoerregio en gemeenten. De aanpak via dilemma's maakte het verhaal tastbaar en praktisch.

De game is een prima middel gebleken om de meningen te vormen. En dat is toch weer wat anders dan 'ophalen'. Het verschil tussen meningvormen en ophalen is heel cruciaal: bij deze manier van meningvorming staan de deelnemers meer open voor nieuwe inzichten en informatie en gaat men op een creatieve manier om met de vraagstukken. Bij de partijen langsgaan en hun mening ophalen (de oude manier) kan er soms toe leiden dat deelnemers nog maar eens hun lijstjes en stokpaardjes afstoffen en die opnieuw inbrengen. Eigenlijk voor iedereen best wel saai.

Want dat is toch ook wel een punt; het pure feit dat de game spannend en leuk was, maakte dat de deelnemers andere en onverwachte dingen gingen zeggen. De deelnemers hadden zichtbaar plezier in het spelen. Wie tijdens de game toch nog zijn of haar oude stokpaardjes probeerde te berijden, werd daar door de groep gecorrigeerd en uitgedaagd om creatief na te denken over oplossingen die passen bij de wereld van vandaag en morgen. Op die manier oversteeg de oogst van de game ook de bekende politieke tegenstellingen en kwamen we voorbij de 'groeven in de langspeelplaat'. Een goede spelbegeleiding is hierbij overigens wel cruciaal: de juiste discussiepunten met voldoende diepgang en scherpte moeten wel aan de orde komen.