Goed mobiliteitsbeleid is als een tuin: onkruid moet je wieden

Anne van der Veen – Provincie Noord-Holland – anne.van.der.veen@noord-holland.nl
Jorn van der Scheer – OV-bureau Groningen Drenthe – j.vanderscheer@ovbureau.nl
Tess ten Have – OV-bureau Groningen Drenthe – t.tenhave@ovbureau.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
23 en 24 november 2023, Brussel

Samenvatting

Goed mobiliteitsbeleid is als een tuin: onkruid moet je wieden

In de afgelopen jaren is het STOMP-ontwerpprincipe steeds vaker toegepast. De aanpak, het best samengevat in de nieuwe handleiding van het CROW (2023), biedt veel handvatten om beter mobiliteitsbeleid te voeren door actieve en gedeelde mobiliteit meer aandacht te geven. De handleiding vat goed samen hoe het STOMP-ontwerpprincipe op dit moment in de praktijk gebruikt wordt.

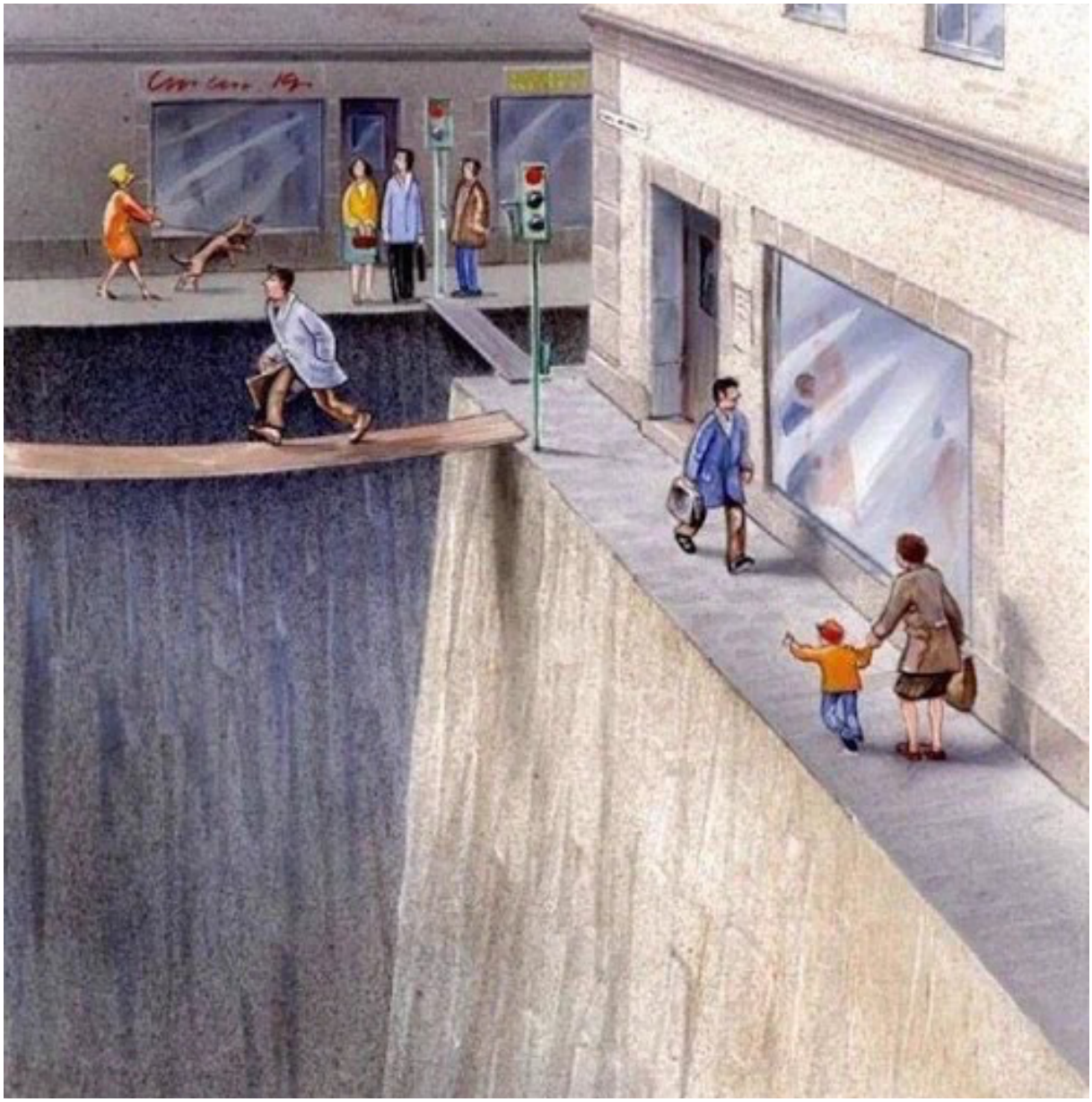
Maar waar deze handleiding stelt dat het voldoende is om alle mobiliteitsvormen aantrekkelijk te maken, pleiten wij met dit artikel dat 'autootje pesten' noodzakelijk is om tot een goede balans tussen alle vormen van vervoer te komen. We gebruiken hierbij de analogie van onkruid: door haar agressieve ruimteclaim vereist de privéauto constant werk om binnen de perken te blijven. Zonder het 'onkruid te wieden' zullen andere, duurzame mobiliteitsvormen niet de kans krijgen om te bloeien.

Om de privéauto in te perken moet invloed worden uitgeoefend op de aspecten die het juist zo aantrekkelijk maken: de reistijd, de reiskosten en het gemak. Maatregelen die hierbij aansluiten zijn o.a. harde knippen, plaats- en tijdgebonden heffingen en parkeren op afstand. Daarnaast is het noodzakelijk dat de overige STOMP-aspecten, stappen, trappen, ov en MaaS/deelmobiliteit, allemaal even goed gefaciliteerd worden om samen een volledig alternatief voor de privéauto te kunnen vormen.

1. Onkruid groeit altijd en overal

Met het STOMP-principe beogen we op de juiste manier prioriteit te geven aan duurzame mobiliteitsvormen. Stappen en trappen krijgen de meeste prioriteit, gevolgd door ov en MaaS/deelmobiliteit. “De privé-auto geldt als sluitstuk”, aldus de recent gepubliceerde handleiding voor het toepassen van STOMP door het CROW.

In de praktijk zien we echter maar zelden dat de auto het sluitstuk is. Beleidskeuzes die de rol van de privéauto in onze leefomgeving aan de kaak stellen, zoals de knip in de Amsterdamse Weesperstraat, leiden tot veel discussies over de noodzaak van de auto in de stad. Dat een enkele wegafsluiting zo veel discussie en nieuwsberichten weet te vullen, laat zien dat het een uitzondering is op de ongeschreven regel dat de auto altijd gefaciliteerd moet worden. We mogen geen ‘autootje pesten’ maar moeten de andere modaliteiten aantrekkelijker maken, aldus de eerdergenoemde STOMP handleiding.



Figuur 1: How much space we surrender to cars (Jilg, 2014)

Hoewel de CROW-handleiding veel kan bijdragen aan het beter ontwerpen van ons mobiliteitsbeleid, gaat de aanpak wat ons betreft niet ver genoeg vanwege het (goedbedoelde) idee dat we vooral de andere modaliteiten aantrekkelijker moeten maken. Doordat 'autootje pesten' vermeden wordt, blijft de privéauto in ons verplaatsingsgedrag en in onze openbare ruimte dominant. De privéauto wint het namelijk te snel van de alternatieven. Ook de Weesperstraat is daar een voorbeeld van: er loopt onder de gehele lengte al decennialang een uitstekende, hoogfrequente metro met goede aansluitingen op regionale en nationale treinen; er is meer dan voldoende fietsinfra. Maar zelfs op die plek kiezen elke werkdag meer dan 30,000 mensen ervoor om met de auto over de Weesperstraat te rijden.

Automobiliteit wordt vaak vergeleken met het bloedstelsel ('verkeersinfarct') of waterwegen (die 'dichtslibben' bij te weinig 'doorstroming'), maar een even goed passende metafoor is die van onkruid. Onkruid neemt alle ruimte in die het zich kan toe-eigenen en vereist constant werk om binnen de perken te houden. Het heeft weinig nodig om te groeien. Onkruid is niet wezenlijk anders dan andere planten, maar door haar agressieve ruimteclaim en de vele negatieve effecten op de omgeving vinden we het onwenselijk. Willen de andere planten (modaliteiten) kunnen bloeien, dan moet het niet de kans krijgen om de overhand te nemen.

In het geval van Amsterdam is het autogebruik de afgelopen decennia al sterk teruggelopen, maar tiert het onkruid nog welig op een paar plekken zoals de Weesperstraat. Het gif van een volledige knip in de straat is dan als enige nog effectief.

Figuur 2: Het onkruid in de openbare ruimte. Gemaakt met Midjourney (Stable Diffusion).

Waar deze analogie spaak loopt, is dat automobiliteit voor veel mensen een belangrijk of noodzakelijk vervoermiddel is, terwijl onkruid een stuk minder nuttig is. Op veel plekken, met name in minder dichtbevolkt gebied, zal de auto dan ook een belangrijke rol in het mobiliteitssysteem behouden. Echter zien we ook dat de wal het schip begint te keren, waarbij de voordelen van automobiliteit op veel plekken de nadelen niet ontstijgen. Zeker in dichtbevolkte gebieden dienen we andere, hardere keuzes te gaan maken over het inrichten van de ruimte, en daar biedt dit artikel een kapstok voor.

2. Een levendige tuin

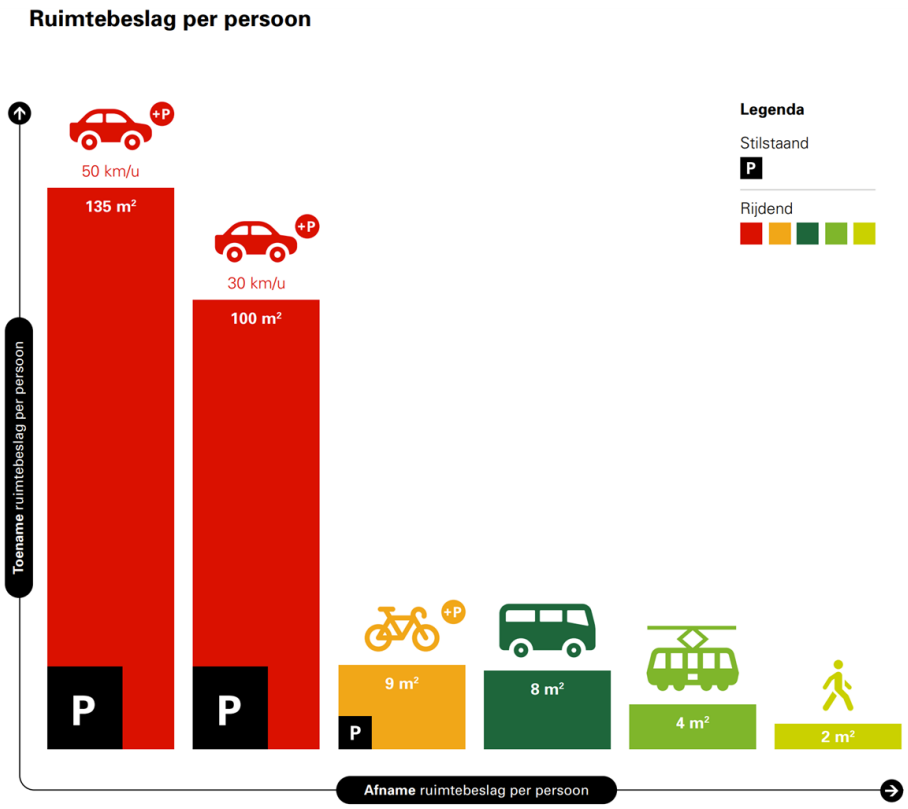
Wat ons betreft mag ons mobiliteitsbeleid een stuk STOMmer zijn om de dominantie van de privéauto in te perken. Dat bedoelen we op twee manieren. Mobiliteitsbeleid zou zich meer op de STOM moeten richten, en minder de P faciliteren. Daarvoor is meer 'stom' beleid nodig, beleid dat niet geliefd zal zijn bij automobilisten. Zoals een hovenier vooral bezig is met de goede planten te koesteren en het onkruid weg te halen, zo zouden wij ook in de STOMP gedachte vooral de STOM-letters moeten faciliteren en goed ons best doen om de P te reduceren.

Begrijp ons niet verkeerd: het doel is nog steeds om te komen tot een goede balans tussen alle vormen van vervoer binnen de beschikbare kaders. Maar die balans zou moeten zitten in het *resultaat* van het ontwerpproces: in de ruimteclaim, milieu-impact en de modal split die uit het ontwerpproces komt. Niet, zoals dat nu bij het STOMP-ontwerpprincipe het geval is, een balans tussen de modaliteiten in het ontwerpproces zelf. Op dit moment is het namelijk gebruikelijk om in het STOMP-ontwerpproces elke modaliteit - ook de P - zo goed mogelijk te faciliteren. In de praktijk is dat alsof de hovenier vier bloemen en een agressief soort onkruid in gelijke mate in de tuin plant, met de hoop dat het onkruid zich wel koest zal houden. Te vaak krijgt (o.a. door hoge parkeernormen) de privéauto echter alle ruimte om de overhand te nemen en het goedbedoelde STOM-beleid te overschaduwen. Het onkruid groeit sneller en nestelt zich dieper in de grond (in ons verplaatsingsgedrag) dan de andere planten.

Het gevolg is dat de resulterende modal split een scheve verhouding laat zien in het voordeel van de privéauto. Voor ritjes onder de 7 kilometer is de modal split van auto's en fietsers in stedelijk gebied, afhankelijk van de stad, vrijwel gelijk aan elkaar (Jonkeren, Wust & De Haas, 2019). Maar elke autorit neemt 15 tot 20 keer zo veel openbare ruimte in als elke fietsrit (figuur 2) met de bijbehorende geluidsoverlast, luchtvervuiling, en verkeersonveiligheid tot gevolg. De bijdrage aan mobiliteit is op die afstanden identiek, maar de impact op de leefomgeving is bijzonder scheef.

Een ander aspect dat vaak vergeten wordt, is dat het bij STOM beleid ook noodzakelijk is om elke STOM-letter goed te faciliteren. Dat betekent niet alleen goede fiets- en wandelpaden, maar juist ook een goed doorstromende OV-as en een gevarieerd aanbod aan deel(bak)fietsen en deelauto's. Is een van de STOM-letters namelijk zwak, dan is dat voor veel mensen een reden om alsnog veel gebruik te maken van hun privéauto. Iedere STOM-letter biedt namelijk een alternatief voor een ander type reis. Het onkruid koloniseert elk gat dat achtergelaten wordt. Onvolledige OV-verbindingen, ontbrekende deelauto's en onveilige fietsroutes kunnen er allemaal voor zorgen dat bewoners toch die

tweede of derde auto voor de deur willen hebben. Een goed gebalanceerd totaalpakket zorgt ervoor dat er geen redenen meer zijn om voor de privéauto te kiezen en biedt dus de beste kans op duurzame gedragsverandering.



Figuur 3: Ruimtebeslag per persoon per modaliteit (Gemeente Groningen/Goudappel, 2022)

Kortom, om leefbare woonomgevingen te creëren is een goede balans nodig tussen *alle* vormen van vervoer, zoals een levendige tuin diverse planten heeft die samen de biodiversiteit versterken. Om daar te komen moet mobiliteitsbeleid de vier STOM-aspecten goed faciliteren. Maar daarmee zijn we er nog niet. Om tot een goede balans te komen tussen de vervoersvormen, zullen we niet alleen de privéauto minder moeten faciliteren, maar moet de dominante privéauto zelfs worden teruggedrongen.

3. Onkruid moet je wieden

Hoe dringen we het onkruid dan terug? Met de spreekwoordelijke wortel kom je een heel eind, maar zonder een goede stok blijft de auto een onredelijk groot deel vormen van onze fysieke leefomgeving. Willen we serieus werk maken van het reduceren van de impact van de privéauto op onze leefomgeving, dan moeten we maatregelen nemen die de keuze voor de privéauto minder aantrekkelijk maken. Het is daarvoor nodig om invloed uit te oefenen op de aspecten die het juist zo aantrekkelijk maken: de reistijd, de reiskosten, en gemak of gewoonte.

De knip op de Weesperstraat is vooral een maatregel die invloed heeft op de **reistijd**. De fysieke maatregel dwingt veel automobilisten om een indirecte route te kiezen. Een langere rittijd maakt het reistijdverschil met andere modaliteiten kleiner, en dus de

drempel lager om voor alternatieven te kiezen. De keuze voor dit soort harde knippen, maar ook voor het niet aanleggen van reistijdverkortende nieuwe wegen, is een trendbreuk van decennia aan mobiliteitsbeleid gefocust op doorstroming onderbouwd met reistijdminuten.

Inmiddels weten we dat het verbeteren van reistijd voor automobilisten vooral leidt tot een tijdelijk reistijdvoordeel, dat al snel verdampt door het steeds verder weg wonen van die automobilisten en het steeds breder worden van de files die altijd weer terugkeren. Het onderzoek 'Een Nieuwe Kijk Op Bereikbaarheid' (Hoen et al., 2019) laat ook zien dat de huidige knelpuntoplossende ingrepen in het snelwegennet geen bereikbaarheid toevoegen aan het systeem, maar een tijdelijke oplossing zijn voor een file.

Zoals het proberen te verlagen van reistijd weinig voordelen met zich meebrengt voor bereikbaarheid, zo leidt het verhogen van de reistijd ook tot weinig nadelen voor bereikbaarheid. In steden als Groningen, die al in de jaren zeventig pionierden met harde knippen, heeft een enorme modal shift plaatsgevonden in het voordeel van de fiets en het OV. Waar autoverkeer ontstaat bij het verbreden van wegen, verdampt het even goed bij het reduceren en knippen in wegen (Hidalgo, 2021).

Voor de **reiskosten** willen wij een lans breken voor de plaats- en tijdgebonden heffingen. Waar veel steden buiten Nederland succesvol de spreiding van de hyperspits weten te bewerkstelligen met spits-tolwegen, is dit in Nederland alleen in de context van rekeningrijden (of Zeeuwse tunnels) onderwerp van discussie. Zo leidde een zeer beperkte tol (pl. 1 euro) in Stockholm in zeer korte tijd tot een reductie van 20-30% van het verkeer (Topham, 2011).

Een maatregel die reistijd en reiskosten combineert is het serieus werk maken van parkeerregulering om zo P+R en actieve mobiliteit te versterken. Het succes van de P+R-formule is voor een zeer groot deel afhankelijk van de kosten van parkeren in en om de binnenstad. Wanneer die kosten te laag zijn, dan is het de moeite niet waard om over te stappen en rijden veel bezoekers verder richting binnenstad. Naast de kosten is de beschikbaarheid van parkeerplekken van belang. Voor het overgrote deel van winkelbezoekers is het vinden van een parkeerplaats een groter obstakel dan de prijs van parkeren (Voerknecht, 2014). Hoe duurder en lastiger het is om een parkeerplek te vinden in de binnenstad, hoe aantrekkelijker de P+R.

Niet enkel voor bezoekers kan parkeren op afstand een nuttige maatregel zijn. Wanneer we de privéauto faciliteren, dan gaan we er bijna vanzelfsprekend van uit dat deze auto voor de deur moet kunnen staan. De modaliteitskeuze wordt vaak gemaakt vanuit **gemak** of gewoonte (CPB, 2018). Omdat de privéauto naast de deur staat is er geen noodzaak om alternatieven te overwegen. Dit gewoontegedrag kan worden doorbroken wanneer men een bushalte of deelfiets passeert op weg naar de auto en dus wordt geconfronteerd met alternatieven. Ook voor bewoners zouden geclusterde parkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden aan de rand van de wijk of straat. Dit zorgt er niet alleen voor dat de ruimteclaim van de privéauto in de straat wordt gereduceerd, waardoor zeer veel ruimte ontstaat voor prettige leefstraten, maar ook kan het autogebruik beïnvloeden. Hetzelfde geldt voor gebouwde parkeervoorzieningen (boven of onder de grond), die het straatparkeren vervangen.

Daarnaast dienen voor vaste gebruikers van parkeerplekken overal waar de openbare ruimte enigszins schaars is, parkeervergunningen ingevoerd te worden. Onbetaald parkeren wordt gewoonlijk betaald vanuit belastinggeld en dus ook door zij die geen auto bezitten. Met de vergunningen komen de kosten voor onderhoud en handhaving van de parkeervoorzieningen in ieder geval voor rekening van de gebruiker en wordt autobezit tegelijkertijd ontmoedigd.

4. Wied het onkruid uit, eer het wortel schiet

Gezien de onkruidachtige dynamiek van de privéauto is het bij het STOMP-principe naar onze mening noodzakelijk om de 'STOM' wezenlijk anders te zien dan de 'P' en de 'P' harder in te perken dan in de huidige ontwerpmethode wordt voorgesteld. *Wied het onkruid uit, eer het wortel schiet.* Oftewel, zorg ervoor dat de privéauto niet langer de ruimte krijgt om de overhand te nemen.

Wij wisselen graag met u van gedachten over dit standpunt tijdens een kampvuursessie, om nog concreter invulling te kunnen geven aan deze visie.

Referenties

CPB (2018). *Vrijwillig uit de auto - Gedragsbeïnvloeding in de werkgerelateerde mobiliteit*. Uitgevoerd op verzoek van Stichting de Reisbeweging en de Nederlandse Spoorwegen. Den Haag: Centraal Planbureau.

CROW (2023). *Toepassen STOMP - Mobiliteit in duurzame gebiedsontwikkeling*. Ede: CROW-KpVV.

Gemeente Groningen/Goudappel (2022). *Ruimtebeslag per persoon* [grafiek]. Mobiliteitsvisie Groningen Goed op Weg. Geraadpleegd op 31 augustus 2023, van https://gemeente.groningen.nl/file/mobiliteitsvisie-groningen-goed-op-weg

Hidalgo, D. (2021). Traffic Evaporation: What Really Happens When Road Space is Reallocated from Cars? *The City Fix*, 18 februari. Geraadpleegd op 14 september, van https://thecityfix.com/blog/traffic-evaporation-what-really-happens-when-road-space-is-reallocated-from-cars/

Hoen, A., Wijngaarden, L. van, Schroten, A., Voerknecht, H., Bussche, D., Tromp, H. (2019). *Een nieuwe kijk op bereikbaarheid - Duurzaam, persoonlijk en multimodaal.* Delft: CE Delft.

Jilg, K. (2014). *How much space we surrender to cars* [illustratie]. Uitgevoerd op verzoek van de Swedish Road Administration. Geraadpleegd op 31 augustus 2023, van https://www.businessinsider.nl/car-illustration-karl-jilg-2017-4?international=true&r=US

Jonkeren, O., Wust, H., Haas, M. de, (2019). *Mobiliteit in stedelijk Nederland*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Topham, G. (2011). Congestion charges around the world. *The Guardian*, 8 december. Geraadpleegd op 8 september 2023, van https://www.theguardian.com/world/2011/dec/08/congestion-charges-around-the-world

Voerknecht, H. (2014). *Elf waarheden over parkeren, mobiliteit en retail die niet overeenkomen met wat menigeen denkt of gelooft*. Ede: CROW-KpVV.