

SAMENVATTING NOTITIE 8

Stedelijke mobiliteit schiet dubbel tekort

ZEVEN VERBETERPUNTEN

7 OKTOBER 2022

Auteurs: Micha Arnoldus, Willem Arts, Tom Knipping, en Alexander van der Wal

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Stedelijke opgave rond personenmobiliteit

Deze notitie gaat over de stedelijke opgave in Nederland rond personenmobiliteit. Nog afgezien van klimaat, schiet het mobiliteitssysteem in onze stedelijke gebieden op twee manieren tekort. Enerzijds bezwijkt het in de dichtbevolkte delen onder een enorme druk. En anderzijds zien we juist in de dunner bevolkte delen van stedelijke gebieden dat het mobiliteitssysteem niet levert wat het zou moeten leveren, namelijk bereikbaarheid; voor iedereen en op ieder moment. Over deze discrepantie en over oplossingen gaat deze notitie. De koppeling met de klimaatopgave is daarbij vanzelfsprekend.

Als scope nemen we de gehele stedelijke regio, dus de mobiliteit in zowel stadscentra, buitenwijken als kleinere steden en dorpen daaromheen. Deze kleinere steden en dorpen, noemen we in dit verband 'randgebieden'. De notitie bestaat uit drie delen. In deel A zetten we uiteen hoe wij een duurzaam stedelijk mobiliteitssysteem voor ons zien. Hiermee toetsen wij de mobiliteitsvisies van de gemeentes Rotterdam, Utrecht, Den Haag en Eindhoven. Hierbij valt op dat steden veel plannen hebben, maar dat er te weinig aandacht is voor de randgebieden en buitenwijken. In deel B verklaren we waarom er zo weinig wordt geïnvesteerd in een modern, toekomstgericht mobiliteitssysteem. Hierbij wordt vooral gekeken naar de bestuurlijke gang van zaken en de gevolgen daarvan op vernieuwing en aanpassing in stedelijke gebieden. Ten slotte komen we in deel C met zes voorstellen om de problemen rond stedelijke mobiliteit – ook in de randgebieden - aan te pakken.

Deel A: Duurzame mobiliteit in de Nederlandse steden

Om te kijken hoe de situatie in Nederland omtrent duurzame mobiliteit ervoor staat, toetsen we de openbare toekomstvisies en plannen van vier grotere Nederlandse steden: Rotterdam, Utrecht, Eindhoven en Den Haag aan 19 geaccepteerde kenmerken van duurzame mobiliteit uit EU-beleid en de wetenschap van mobiliteit. Deze kenmerken zijn: Afschalen van de autowegen in de steden; Creëren van een autovrij centrum; Invoeren van digitalisering in de mobiliteit; Diversificatie van het wagenpark; Invoeren van emissiecontrole of emissie maatregelen; Introduceren van geautomatiseerde mobiliteit; Verminderen van de geluidslasten omtrent mobiliteit; Ondersteunen van multimodaal vervoer; Verminderen van de kosten van het OV; Verminderen van reistijd; Verbeteren van de kwaliteit van het OV netwerk; Huidige verbindingen met de randgebieden versterken; Versterken van het busnetwerk; Versterken van het treinnetwerk; Vergroten van het fietsnetwerk; Vergroten van de connectiviteit van de stad; Verminderen van de maximumsnelheid; Verminderen van parkeergelegenheden en Vergroten van (verbindingen naar) werkgelegenheden.

We zien dat de meeste Nederlands steden wel degelijk vooruit willen met duurzame mobiliteit. In de stadscentra gaan bijvoorbeeld de parkeernormen omlaag en de autoroutes worden smaller en trager (zoals in Rotterdam en Utrecht). Sterker nog: daar waar de strijd om de ruimte het heetste is –verdwijnt de auto bijna volledig uit het straatbeeld. Ook proberen de vier steden door middel van fietsroutes of verbeterd OV het autogebruik terug te dringen. Tegelijkertijd wordt het autogebruik nog altijd goed gefaciliteerd en buiten het centrum niet bepaald ontmoedigd. Dat er weinig aandacht is voor buitenwijken en randgebieden is vreemd, aangezien daar de meeste winst te behalen is. Hoe groter de afstand van centrum tot huis, hoe hoger het stedelijke autogebruik (Maat, 2010; Tillema & Jorritsma, 2016). Ook de bewoners van de randgebieden zijn gebaat bij aanpassingen in hun mobiliteit. We zien namelijk dat de groei in werkgelegenheid vooral in de grotere steden plaatsvindt. Gezien de hoge woningprijzen en -tekorten in de directe omgeving, zullen werknemers zich dus in de randgebieden blijven vestigen. En zonder plannen voor sterkere OV-verbindingen

(of meer spreiding van werkgelegenheid), zal het auto-afhankelijke woon-werkverkeer vanuit de randgebieden alleen maar blijven toenemen.

En dan komt er nog de Woningbouwopgave: 900.000 woningen tot 2030. Bekijk je deze opgave vanuit de mobiliteit dan zijn er twee zaken van groot belang: de plek van de woninglocatie en de inrichting: Hoe past die locatie in de bestaande wegenstructuur en het OV-netwerk? Hoe makkelijk is het om vanuit die locatie op de fiets gebieden te bereiken? Zijn er duurzame verbindingen beschikbaar voor de eerste bewoners er hun intrede doen? Al met al, steden zijn ambitieus en passen mooie principes toe, willen ook investeren, maar komen daarmee meestal niet veel verder dan de binnenstad.

Deel B: Waardoor loopt het vast?

Mondiaal gezien lijken de meeste stedelijke politici voorstander van progressieve, duurzame alternatieven op het huidige mobiliteitssysteem. Ook zijn ze op zoek naar investeringskapitaal in hun regio's en wensen een verbetering van de leefbaarheid in hun stad. Maar zonder de nationale overheden hebben veel gemeenten moeite om hun plannen uitgevoerd te zien worden. Op Europees niveau wordt dit erkend. Bij de Europese Commissie is er gelukkig veel steun voor steden en stedelijke regio's.

Deze situatie maakt een verschil in frames duidelijk: het bereiken van duurzame mobiliteit is bij de Europese ambtenarij urgenter en men is er progressiever ingesteld dan bij de nationale overheden. Hoewel de gemeenten en provincies hun eigen bestemmingsplannen en ruimtelijk beleid mogen uitvoeren, bepaalt de nationale overheid voor een groot deel waar het geld naartoe gaat. Hier ontstaat meestal een contradictie. We schetsen zes spelregels van de nationale overheid:

Spelregel 1: De plannen mogen niet botsen met Rijksbelangen. Zo krijgen projecten die economische groei genereren vaak voorrang, hoewel dat zelden de duurzaamste zijn.

Spelregel 2: mobiliteit moet veel geld voor de staatskas opleveren.

Spelregel 3: Om geld te krijgen moet er een knelpunt zijn volgens de NMCA en moet een project in het MIRT komen. Kortom, er moet file worden staan om geld te krijgen .

Spelregel 4: De distributie van het geld voor projecten is een capaciteitskwestie en gaat vooral ook per modaliteit. Wil je dus investeren in verbetering van het OV-systeem om mensen uit de auto te krijgen, dan kun je het budget vergeten,

Spelregel 5: Het project moet bovenregionaal zijn, wat betekent dat het de verbinding tussen meerdere steden moet dienen, nooit binnen steden.

Spelregel 6: Niet alleen was visie op mobiliteit een vies woord, er is ook veel te weinig geïnvesteerd in het elektriciteitsnet of in woningbouw. Alles moest primair efficiënt zijn. Opgaven werden wel benoemd maar niet van overheidsbudget voorzien.

Dit hele systeem heeft ertoe geleid dat er in Nederland als maar meer en verder gereisd moet worden. Dit is met name een probleem voor stedelijke randgebieden. Nu is er gelukkig wel een verbetering aanstaande. Het NMCA is al vervangen door een IMA, een Integrale Mobiliteitsanalyse. De huidige MKBA-systematiek zal worden gewijzigd en aangevuld door het denken vanuit Brede Welvaart. En het MIRT wordt een Mobiliteitsfonds. Maar ambtelijke en politieke molens draaien langzaam. En voorlopig zit er heel weinig vrij geld in het MIRT. Sinds januari 2021 is ook het Infrastructuurfonds vervangen door het Mobiliteitsfonds. Het geld wat hiervoor te zijner tijd vrijkomt staat los van de modaliteit. Er wordt dus integraal, over zowel spoor, bus en auto wegen naar een flexibele oplossing gezocht. Er zijn al gebiedsgerichte mobiliteitsprogramma's,

met betrekkelijk beperkte budgetten. En in de IMA, de Integrale Mobiliteitsanalyse worden thema's als emissies en klimaatgevoeligheid ook meegenomen. Het is dus cruciaal dat in dit nieuwe Mobiliteitsfonds de juiste prioriteiten worden gesteld en dat stedelijke regio's structureel meer geld krijgen voor investeringen in groene mobiliteit. Ook kunnen ze de problemen, die er nu nog voor zorgen dat bijna nergens de OV modal split in kilometers boven de 10% stijgt, worden opgelost en de eerste stappen richting duurzame stedelijke mobiliteit worden gezet. Hierin speelt OV namelijk een gigantische rol die niet genegeerd kan en mag worden.

Deel C: Perspectieven voor stedelijke mobiliteit

Wat ons betreft zijn er zes belangrijke perspectieven nodig om onze stedelijke regio's duurzame mobiliteit te kunnen bieden. Hierbij zijn voornamelijk overheden, maar ook werkgevers en bedrijven de kartrekkers.

1. Creëer OV dat echt verbindt: Verknoop het OV-systeem meer en doe onderzoek naar de drukke woon-werkverbindingen tussen randgebieden. Door daar trajecten aan te leggen creëer je goed dagelijks OV voor grote groepen bewoners. Dit brengt OV weer in een opwaartse spiraal. Naast de dienstregeling speelt de ruimtelijke indeling ook een belangrijke rol om alle nieuwe overstappunten buiten het centrum te versterken.
2. Haal de auto uit het straatbeeld, ook in buitenwijken en randgebieden: we stellen een Superblock Nederlandse Variant voor, geïnspireerd op de Spaanse Super Blocks, waar zones van steeds 3 bij 3 appartementenblokken vrij werden gemaakt van doorgaand verkeer. In een Nederlandse Variant zou zo'n zone ook nog parkeervrij zijn.
3. Benut de invloed van werkgevers en bedrijven. Vanaf januari 2023 moeten alle bedrijven met meer dan 100 werknemers al hun zakelijke en woon-werk verplaatsingen van hun medewerkers gaan registreren. Hieraan hangt een collectieve doelstelling van 1 Megaton CO₂-reductie in 2030, die vanaf 2025 ook tot individuele verplichtingen kan leiden voor werkgevers (Rijksoverheid, 2022). Wij stellen voor dat Nederlandse steden zich laten inspireren door het nieuwe winkelconcept van IKEA in Wenen: bestem autovrije locaties voor de showrooms van bouwmarkten en meubelwinkels, die de werkelijke aflevering van het product via een bezorgdienst afhandelen.
4. Neem brede welvaart op in het Mobiliteitsfonds. In essentie gaat het bij Brede Welvaart om het meewegen van een groot aantal factoren die bijdragen aan het welzijn van de mens, dus niet alleen economische welvaart.
5. Zorg voor een goede plek voor mobiliteit in de Woningopgave. Bij de Woningopgave is de overkoepelende vraag hoe woningen vanaf dag één gaan bijdragen aan het verminderen van CO₂-emissies. Over dit thema zal in het voorjaar een aparte LVM-notitie verschijnen.
6. Zorg ervoor dat stedelijke regio's voor vernieuwing van hun mobiliteitssystemen eigen geld krijgen. Er is geen tijd te verliezen. De budgetten voor deze rechtstreekse financiering kunnen gevonden worden in het Klimaatbudget aangekondigd in het Regeerakkoord.

Zeven verbeterpunten

Samengevat komen we in deze notitie tot de volgende concrete conclusies en verbeterpunten:

1. Steden hebben stevige plannen voor de mobiliteit in hun stedelijke regio's maar worden gehinderd in de realisatie van deze plannen
2. De meeste plannen voor verbetering van stedelijke mobiliteitssystemen die ook de klimaatopgave kunnen realiseren beperken zich tot de binnensteden en de meest dichtbevolkte delen van de stad. Er moet meer aandacht komen voor de mobiliteit in de uitgestrekte buitenwijken en voor de randgebieden in stedelijke regio's.
3. De nationale overheid is tot voor kort nauwelijks behulpzaam en ondersteunend geweest in het realiseren van inspirerende mobiliteitssystemen in de steden. Sterker; met de nadruk in die nationale overheid op investeringen in mobiliteit voor economische ontwikkeling, en in doorstromings- knelpunten vooral voor het autoverkeer zijn budgetten vooral gegaan naar automobilititeit naar en door de stedelijke regio's, en nauwelijks naar mobiliteit in de stedelijke regio's zelf.
4. Het is essentieel dat de nationale overheid veel behulpzamer wordt in de realisatie van duurzame en toekomstgerichte stedelijke mobiliteitssystemen. Dat zal met de nieuwe systematiek van Mobiliteitsfonds, Integrale Mobiliteitsanalyse, en Brede Welvaart wel gaan gebeuren, maar kost nog wel tijd.
5. Die tijd is er niet, en derhalve moeten er uit de Klimaatbudgetten nu budgetten rechtstreeks naar de stedelijke regio's gaan om hun mobiliteitsplannen te realiseren (indachtig conclusie 2) . De nationale overheid heeft bij het beoordelen van deze plannen geen rol, wel is een advies van de Klimaatcommissie zinvol.
6. Het OV is een belangrijke drager van duurzame stedelijke mobiliteitssystemen. De innovatiekracht van het OV zal sterk moeten toenemen. Daartoe moet er vernieuwing in het concessiestelsel komen.
7. Het huwelijk tussen auto en stad moet komend decennium uitlopen op een scheiding. Maar wel een scheiding met nieuw perspectief!

Over het LVM

Het Laboratorium voor Verantwoorde Mobiliteit, LVM in kernpunten:

- Looptijd December 2021 - 1 Oktober 2024
- Aanleiding: De klimaatopgave bij mobiliteit stagneert. Elektrische aankopen groeien maar langzaam, terwijl 'mobiliteit' in reductie fors achterblijft bij andere maatschappelijke sectoren.
- Doel: Mobiliteit draagt op korte termijn volop bij aan de klimaatopgaven en garandeert daarbij nationale betaalbaarheid, - inclusiviteit en verantwoorde wereldmobiliteit.
- Aanpak: Studenten maken in een laboratoriumomgeving inspirerende notities over aspecten, thema's en inzichten die wél kunnen bijdragen aan versnelde emissiereducties. Deze notities worden aangeboden in de vorm van compacte persberichten voor de media en longreads voor beleid en politiek.

- Wie: Groep van twaalf masterstudenten, van tien masteropleidingen en zes universiteiten, met ondersteuning van een vakinhoudelijke deskundigen van onder meer TNO, I&W, Planbureau voor de Leefomgeving en Vos Logistics.
- Werkwijze: Studenten dragen ideeën aan. Zij werken die met een begeleidend hoogleraar en met betrokken professionals uit tot praktische onderzoeksvoorstellen. Deze studies resulteren in korte en langere praktische notities ten behoeve van een versnelde transitie naar verantwoorde mobiliteit.

Contact:

Voor meer informatie over het initiatief en de activiteiten van LVM kunt u contact opnemen met: Hans Jeekel, begeleidend hoogleraar (Societal Aspects Smart Mobility), TU Eindhoven, Telefoon: 06-51551561 / J.F.Jeekel@tue.nl