

NOTITIE 16

Woningbouw en mobiliteit hebben elkaar nodig

WONINGBOUW EN MOBILITEIT MOETEN NIET LOS VAN ELKAAR GEZIEN WORDEN.

30 MEI 2024

Auteurs: LVM Team

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



1. Introductie

De woningcrisis in Nederland blijft een urgente kwestie waar veel mensen dagelijks mee te maken hebben. Een tekort aan betaalbare woningen, verhoogde kapitaalkosten en onvoorspelbaar fluctuerende huizenprijzen zorgen voor grote uitdagingen op het gebied van huisvesting en hebben een aanzienlijke impact op de samenleving als geheel. Verschillende onafhankelijke en overheid gebaseerde onderzoeksbureaus hebben schattingen gemaakt over het huidige en toekomstige woningtekort. Daaraan verbonden zijn ook de geschatte hoeveelheden te bouwen woningen die nodig zijn om deze opgave aan te pakken. Het gaat, ook omdat we niet goed in staat zijn om de bestaande woningcapaciteit beter te verdelen om enorme aantallen. Tot en met 2030 zullen er om en nabij 981.000 nieuwe woningen gebouwd moeten worden om te voldoen aan de huisvestingsvraag. Dit komt neer op een te behalen plancapaciteit van meer dan 100.000 woningen per jaar, gerekend vanaf het publiceren van het Programma Woningbouw in 2022. Rekenkundig zal dat getal aan plancapaciteit voor het gestelde doel simpelweg tekortschieten.

Maar naast het urgente tekort aan woningen en de complexe uitdagingen waarmee de vastgoedmarkt te maken heeft, is er nog een ander vraagstuk voor dat de woningcrisis verder compliceert. Er zal een lokale toename van de vraag naar mobiliteit komen vanuit de huishoudens die deze woningen gaan bewonen. Het is zaak de locaties voor de woningbouwopgave en de inrichting van de nieuwe woongebieden zo te kiezen en zo te ontwerpen dat we niet een ernstig mobiliteitsprobleem genereren. Waar Nederland nu al steen en been klaagt over drukte op weg en spoor komt er de uitdaging bij om mobiliteitsoplossingen te vinden die aan de toenemende behoeften voldoen, maar ook harmonie aanbrengen tussen de huidige transportinfrastructuur en woningdichtheid.

Dit houdt in dat bij de woningopgave nu al heel goed moet worden gekeken wat de grote aantal nieuwe woningen doet met de mobiliteit. Hoe bemoeilijkt de woningopgave de transitie naar verantwoorde mobiliteit en waar kunnen beide elkaar versterken? Die vraag staat in deze notitie centraal. In deze notitie duiken we dieper in de verwevenheid tussen mobiliteit en de woningcrisis in Nederland. Dit begint bij het ontleden (in hoofdstuk 3) van het overkoepelende probleem dat in deze notitie gepresenteerd wordt: wat is die woningbouwopgave, wat zijn de oorzaken en gevolgen? In de hoofdstukken 4 tot en met 7 verkennen we de relatie tussen woningbouw en mobiliteit. We beginnen in hoofdstuk 4 met een kader; hoe staan beiden in verband? In hoofdstuk 5b kijken we specifiek naar de mobiliteit. In hoofdstuk 6 introduceren we vier typen gereedschap om te komen tot een verantwoorde relatie, om in hoofdstuk 7 meer praktisch te worden. Het laatste hoofdstuk gaat over hoe de besluitvorming georganiseerd zou moeten worden.

Inhoudsopgave

1. Introductie	2
Inhoudsopgave	3
2. Leren hoe het niet moet: het verleden.	4
3. De woningbouwopgave ontleed.....	6
4. Hoe brengen we woningbouw en mobiliteit met elkaar in verband?.....	10
5. De rol van mobiliteit in de stedelijke ontwikkeling.	12
6. Verantwoorde mobiliteit in de gebouwde omgeving; vier gereedschappen om mee te werken.	14
7. Woningbouwrealisatie en mobiliteitstransitie; hoe kan het er praktisch uitzien.	18
8. Gaat dit zomaar gebeuren? Goede besluitvormingsmechanismen vereist.	20
9. Aanbevelingen	23
Bronnen	25

2. Leren hoe het niet moet: het verleden.

Meestal stonden de woningplanning en de mobiliteit voor de op te leveren wijken met de rug naar elkaar. Neem de Vinex-gebieden; de laatste golf grote nieuwbouwprojecten, en dan vooral de nieuw aan te leggen wijken, de uitleg-locaties. Dat gebrek aan contact werd concreet zichtbaar omdat er terwijl de eerste woningen werden opgeleverd nog nauwelijks openbaar vervoer functioneerde. De redenering was dat het erg onvoordelig was om OV te laten rijden als er nog maar zo weinig bewoners waren. Dat oogt verstandig, maar leidde er natuurlijk toe dat er bij de oplevering onmiddellijk auto-afhankelijkheid werd gegenereerd. Iedereen die dat nog niet had gedaan, kocht een auto. Autobezitters schaften een tweede aan. (Snellen, Hilbers, Hendriks, 2005, Jeekel, 2011).

Vinex-uitleglocaties liggen vaker dan gehoopt dicht bij de snelwegen dan bij de binnensteden waar ze één gemeente mee vormen. De bewoners van deze locaties oriënteren zich logischerwijs sterk op de te bereiken locaties via die nabije snelwegen. Arnold Reijndorp et. al (1998) keken in hun boek Buitenwijk met een neutraal-analytische blik. Ze zagen toen al dat in een Vinex-uitleglocatie, de Haagsche Beemden bij Breda, de inwoners tevreden waren met hun huis, wat minder met de wijk, maar wel weer met de plek van de wijk op de kaart van Nederland. Bewoners kunnen snel naar een hele serie bestemmingen die voor hen van belang zijn. De mogelijkheden die de snelweg biedt zijn vaak belangrijker dan de mogelijkheden die het stedelijk weefsel waarin de desbetreffende Vinex-wijk de buitenste rand is aan hen biedt! Het sociale leven van Vinex bewoners vindt maar voor een klein deel in de Vinex-wijk plaats. De wijk is meer een uitvalsbasis van waaruit een groter stedelijk gebied bereikt kan worden. Bij de Haagsche Beemden reikte dat zonder moeite tot Rotterdam.

Naar Nederlandse maatstaven is het autogebruik in Vinex-wijken hoog. Dit druiste in tegen de gedachte waarmee deze wijken zijn gebouwd: compactheid in de inrichting moest zorgdragen voor minder mobiliteitsbewegingen. In algemene zin maken nieuwbouwbewoners meer kilometers per auto dan de gemiddelde Nederlander. Veel nieuwbouwbewoners leven op grotere ruimtelijke schaal. Ze hebben



vaak ook niet zo veel op met de stad waar ze wonen, maar wonen er in een buitenwijk omdat daar hun betaalbare huis staat. Het idee groeit dat de meeste nieuwe woongebieden niet zo sterk worden gebruikt als duurzame, collectief gedeelde omgevingen en leefwerelden. Er is sprake van vluchtigheid. Dat lijkt ook waarneembaar bij de binding tussen de bewoners. Hier past een onderscheid tussen de

pioniersfase en de fase waarin de wijk volgroeid is. In de pioniersfase is er een soort ouderwetse saamhorigheid. Na een paar jaar is de wijk gereed, en dan treedt meestal ongemerkt een andere fase in. Er is geen sterke emotionele binding met de woonplek. Opvallend is dat er overdag nauwelijks zichtbaar leven in de openbare ruimte in de Vinex-wijken is, omdat het leven buiten de wijk plaatsvindt.

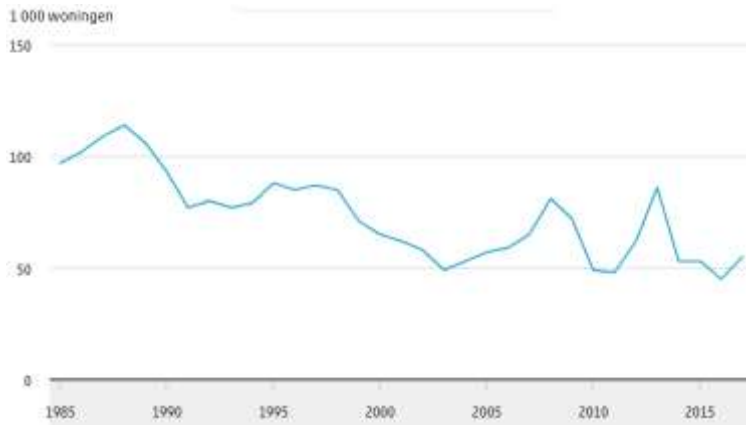
Tot zover het verleden. Je kunt zeggen dat de Vinex-wijken op huishoudensniveau wel een succes zijn geweest, maar ook fors hebben bijgedragen aan een groei van de auto-afhankelijkheid. Het idee dat compactheid van woongebieden zou zorgen voor minder kilometers is door (het gebrek aan juiste) uitvoering van mobiliteitsaansluitingen niet tot uiting gekomen. Ze zijn zeker geen voorbeeld geworden voor het bewerkstelligen van verantwoorde mobiliteit (PBL,2024).

3. De woningbouwopgave ontleed.

De woningbouwopgave in Nederland vindt een basis in het ernstige tekort aan betaalbare woningen in het gehele land. Dit tekort heeft geleid tot aanzienlijke uitdagingen op het gebied van huisvesting voor veel mensen. Het aantal beschikbare woningen is simpelweg niet voldoende voor de groeiende vraag van de bevolking en de veranderende huishoudenssamenstelling. Een belangrijke consequentie van dit woningtekort is de sterke stijging van de huizenprijzen. De hoge vraag in combinatie met een beperkt aanbod heeft geleid tot een aanzienlijke prijsstijging op de vastgoedmarkt. Vooral in stedelijke gebieden zijn de huizenprijzen buiten het bereik gekomen van veel huishoudens, met name starters op de woningmarkt. Met de stijgende huizenprijzen zijn de kosten voor huur- en hypotheekbetalingen evenredig toegenomen. Dit zet een aanzienlijke financiële druk op huishoudens die moeite hebben om geschikte en betaalbare huisvesting te vinden. De woningbouwopgave heeft een brede impact op de samenleving en heeft zorgen gewekt over de toegankelijkheid en betaalbaarheid van huisvesting voor veel mensen. Het is een complex probleem dat verschillende oorzaken heeft, waaronder bevolkingsgroei, een tekort aan bouwgrond, stikstofregelingen, bureaucratische procedures en een gebrek aan investeringen in de bouwsector (Nemo kennislink, 2023). Een gevolg van het woningtekort is de druk op sociale huurwoningen. De vraag naar sociale huurwoningen is veel groter dan het aanbod, wat resulteert in lange wachtlijsten voor deze woningen. De huurmarkt is competitief gemaakt. Het is voor mensen met een lager inkomen moeilijk gemaakt om een passende en betaalbare woning te vinden. De krapte op de koopmarkt is ook opvallend. Met beperkte beschikbaarheid van woningen ervaren kopers intense concurrentie, wat leidt tot overbieden en snelle verkoop van woningen – daargelaten dat hypotheek tegen redelijke rente beschikbaar moeten blijven!

Om deze uitdagingen aan te pakken, zijn de overheid en andere belanghebbenden aan de slag gegaan met het ontwikkelen van beleid en maatregelen. Het streven is om betaalbare en duurzame huisvesting voor iedereen toegankelijk te maken en zo de woningmarkt weer in balans te brengen. Volgend op het recente Hoofdlijnenakkoord van de regeringscoalitie in wording (2024) zal er op korte termijn wellicht een Woontop worden georganiseerd waar verscheiden partijen samenkomen om de woningbouwopgave te bespreken en te realiseren. Dat wordt tijd.

Hoe werkt nu die woningbouwopgave? Volgens het Centraal Bureau Statistiek piekte de Nederlandse woningbouw in 1988. In die periode was er sprake van een stijging van de woningvoorraad met ongeveer 114.000 woningen per jaar (De Jong et al., 2019). In 2000 was de jaarlijkse stijging gedaald tot 65.000 nieuwe eenheden. Dit leidde tot een dieptepunt in 2003, toen er nog maar 49.000 nieuwe woningen werden gebouwd. Na die periode waren er twee betere jaren, 2008 en 2013, met respectievelijk 81.000 en 86.000 eenheden. In 2022 groeide de totale voorraad met minder dan 45.000 nieuwe eenheden. Dit was de laagste stijging sinds 1948.



Een regeringsrapport uit 2021 schetste de huidige stand van de woningmarkt. In 2024 zou het tekort een hoogtepunt bereiken met 315.000 ontbrekende woningen; een tekort van 3,9%.

In een tweede prognose, gepresenteerd op 19 september 2022, wordt de huidige woningcrisis vormgegeven. De bevolking zal de komende vijftien jaar met 8,2% toenemen. Het totaal aantal huishoudens

zal stijgen met 10,6% (+858.000). De discrepantie tussen deze twee percentages is te verklaren door veranderende gezinssamenstellingen. Om deze toename in huishoudens tegemoet te komen en om het woningtekort op te lossen, dient er flink doorgebouwd te worden.

Om dit alles te realiseren is het Programma Woningbouw (2022) gepresenteerd als onderdeel van de Nationale Woon- en Bouwagenda. In dit politieke programma, gecoördineerd door toenmalig minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening Hugo de Jonge, staan vier actielijnen die richting moeten geven aan de woningmarkt in Nederland. In het kort zijn deze vier actielijnen:

- Het versterken van de regie: de overheid is voornemens een grotere rol gaan spelen in de woningbouw;
- Sneller van initiatief naar realisatie: het stroomlijnen en versoepelen van de bureaucratische procedures;
- Stimuleren van snelle woningbouw: budget en capaciteit beschikbaar stellen ten behoeve van daadwerkelijke uitvoering van plannen op korte termijn;
- Grootschalige woningbouw: het begeleiden en faciliteren van grootschalige woningbouwprojecten in aangewezen zones.

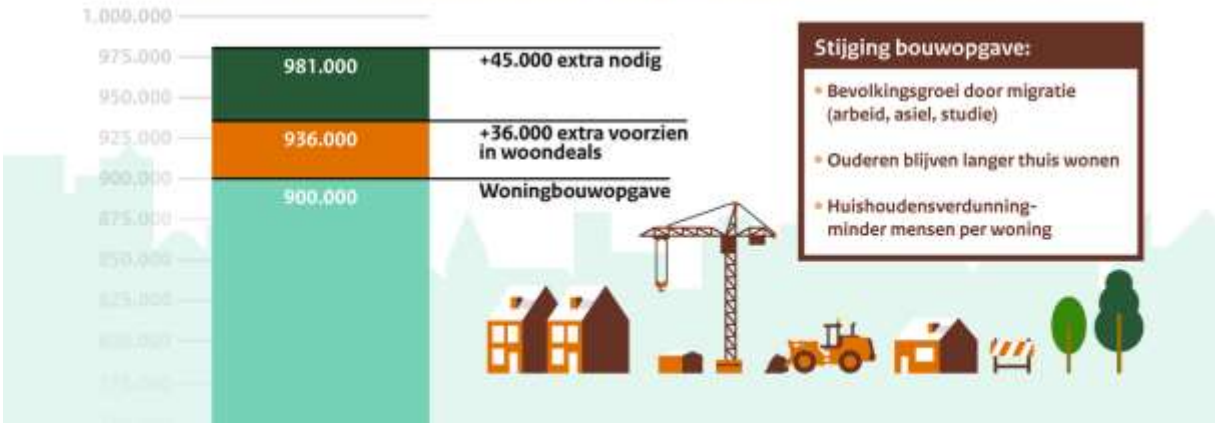
De Nederlandse bevolking groeit snel en het aantal huishoudens groeit nog sneller. In het Programma Woningbouw werd nog uitgegaan van 900.000 woningen. Dat getal is relatief recent naar boven bijgesteld. In de Primos-prognose naar verwachting tot en met 2030 981.000 extra woningen nodig.

Maar de verwachting is dat de bouwproductie in 2024-2025 door economische tegenwind tijdelijk terugvalt. De komende jaren wordt een sterke groei in de behoefte naar woningen voor ouderen en alleenstaanden verwacht. Daarnaast wordt de doelgroep voor sociale huurwoningen en de middeninkomens groter, maar de woningmarkt is voor deze groepen juist minder toegankelijk geworden. Daarmee lijkt er vooral behoefte aan het via nieuwbouw of doorstroming beschikbaar komen van betaalbare woningen voor starters en passende woningen voor ouderen.



Woningbouwopgave tot en met 2030

Door extra verwachte groei van het aantal huishoudens, stijgt de bouwopgave naar **981.000** woningen t/m 2030. Dit vergroot de noodzaak om met meer tempo en meer regie, meer betaalbare woningen te bouwen.



Woningtekort per provincie 2023



Bron; Business Insider (2023)

Het huidige demissionaire kabinet zet zich in om tot en met 2030 die 981.000 woningen te bouwen of te transformeren. De gemiddelde bouwproductie moet volgens de meest recente Primos-prognose omhoog dus naar meer dan 100.000 woningen per jaar om het woningtekort terug te dringen. De opgave is groot.

Verschillende gebieden vereisen verschillende benaderingen. Er zijn enkele grotere regio's die specifieke huisvestingsprojecten nodig hebben om aan de behoeften van de gemeenten te voldoen en het woningtekort in dat gebied tegen te gaan. Bij grotere ontwikkelingsprojecten worden lokale uitdagingen regionale uitdagingen. Hier is een coherente planning en begeleiding van het grootste belang. Er zijn zeven regio's geïdentificeerd die behoefte hebben aan grotere ontwikkelingsprojecten, de zogenaamde NOVEX-regio's: Metropoolregio Amsterdam, Zuidelijke Randstad, Stedelijk Brabant, Metropool-regio Utrecht, Regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley, Regio Zwolle en Regio Groningen-Assen (Ministerie van Binnenlandse Zaken en koninkrijksrelaties, 2022a). Het doel is om voor eind 2030 in deze gebieden 600.000 woon- eenheden te bouwen. Binnen deze zeven regio's zijn zeventien grote ontwikkelingsgebieden geïdentificeerd. In deze gebieden moet derhalve een fors deel van de opgave gerealiseerd worden.

Locatie
01 Groningen Suikerterrein
02 Groningen Stadshavens
03 Eindhoven Internationale Knoop X
04a Brabanste stedenrij - Breda
04b Brabanste stedenrij - Den Bosch
04c Brabanste stedenrij - Tilburg
05 Rotterdam Oostflank
06 Den Haag CID Binckhorst
07 Oude Lijn Leiden-Dordrecht
08 Utrecht Groot Merwede
09 Amsterdam Havenstad
10 MRA West
11 MRA Oost
12 Nijmegen Kanaalzone
13 Nijmegen Stationsgebied
14 Zwolle Spoorzone
15 Amersfoort Spoor- en A1-zone
16 Spoorzone Arnhem Oost
17 Foodvalley

Het Rijk is nu bij deze zeventien grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties betrokken bij de planning en realisatie. Deze locaties zijn in belangrijke mate geselecteerd op bestaande vraag enerzijds en complexiteit van de gebiedsontwikkeling anderzijds. Bij de ontwikkeling van deze locaties wordt rekening gehouden met belangen zoals natuur, stikstof, water en bodem, zoals ook in het programma Woningbouw is aangegeven. Mobiliteit wordt ook genoemd, maar op de aard van deze mobiliteit wordt matig actief gestuurd. Om de kosten laag en het tempo hoog te houden, wordt hierbij idealiter zo veel mogelijk aangesloten bij bestaande netwerken op het gebied van mobiliteit en energie.

4. Hoe brengen we woningbouw en mobiliteit met elkaar in verband?

Kijkend naar de relatie tussen de woningbouwopgave en de mobiliteit moeten we twee situaties onderscheiden: de locatiekeuze en de inrichting van de nieuwe woongebieden.

Bij de **locatiekeuze** gaat het om de vraag hoeveel nieuwe infrastructuur er moet worden aangelegd, en in welke mate de nieuwe woongebieden de bestaande infrastructuur nog verder zullen belasten. Ook is van belang hoe de nieuwe wijk ligt in het grotere ruimtelijk geheel. Is er sprake van een directe aansluiting bij het bestaande stedelijk weefsel, of wordt het een stand-alone locatie? Ligt de locatie gunstig bij de snelweg, waardoor net als in Haagsche Beemden de auto vanzelfsprekend het sterk dominante vervoermiddel zal worden, of wordt aangesloten bij reeds aanwezige openbaar vervoer lijnen? Hoe wordt fietsen gefaciliteerd als vervoermiddel, en zijn daar met de locatiekeuze goede condities voor gecreëerd? Locatiekeuze heeft natuurlijk niet alleen betrekking heeft op locaties buiten de stad, zonder huidige bebouwing. Locatiekeuze kan ook gaan over aanpassingen van bestaande stedelijke locaties. Zo zullen het verdichten van een wijk of het herbestemmen van een industrielocatie eveneens invloed uitoefenen op de bestaande infrastructuur rondom waar het project plaatsvindt. De locatiekeuze is sterk verweven met de ruimtelijke visie. Helaas is in de afgelopen decennia een visierijke ruimtelijke ordening nagenoeg opgeheven.

Bij de **inrichting** gaat het erom dat de wijken zo worden ontworpen dat ze een bijdrage gaan leveren aan de transitie naar verantwoorde mobiliteit. Het is van belang dat vanaf het begin wordt ontworpen met de principes van duurzame mobiliteit in het achterhoofd. Een voorbeeld daarvan is het direct aansturen op autoluwe wijken. Worden maximaal goede condities voor het OV gecreëerd en gaat de nieuwe wijk zo een vermindering van het aantal gereden fossiele kilometers per huishouden laten zien? Wat dan dus een geheel ander resultaat zou zijn dan met de Vinx-wijken is bereikt. Hierbij is ook de gekozen parkeernorm in de nieuwe wijken van groot belang.

Een doordachte inrichting introduceert de mogelijkheid om mobiliteit te optimaliseren. Met een enorme toename aan bewoners komt immers een mooie mogelijkheid om ze in een nieuw mobiliteitssysteem te laten landen. Een nauwe samenwerking tussen stedelijke planners, beleidsmakers en ontwikkelaars is daarom van vitaal belang om innovatieve beleidsmaatregelen te ontwikkelen en te implementeren die zowel het woningtekort als de mobiliteitsuitdagingen in Nederlandse steden effectief aanpakken.

Door onder andere te investeren in groene en toegankelijke vervoersalternatieven, zoals infrastructuur voor fietsers en voetgangers (vanaf nu: actieve mobiliteit), het aanbieden van uitgebreid en toegankelijk openbaar vervoer en de implementatie van slimme mobiliteitssystemen, of het op stedelijk niveau bekijken van de relatie tussen stadsstructuur en mobiliteit kunnen we de vervoersvraag op een duurzame manier aanpakken en beheren. Op stedelijk niveau zijn hierover al ideeën geschetst in onze LVM notitie *Stedelijke Mobiliteit schiet dubbel tekort (2022)*. Duurzame mobiliteit bevordert niet alleen een betere levenskwaliteit voor bewoners door het verminderen van verkeersopstoppingen en geluidshinder, maar het draagt ook bij aan de verbetering van de volksgezondheid door mensen aan

te moedigen om actiever te zijn en meer te bewegen. Bovendien stimuleert duurzame mobiliteit sociale inclusie door vervoersopties aan te bieden voor mensen van alle leeftijden en met diverse fysieke capaciteiten, waardoor niemand wordt buitengesloten van deelname aan het dagelijkse stadsleven.

In het licht van de woningbouwopgave is deze focus op duurzame mobiliteit van cruciaal belang om een gezonde balans te vinden tussen wonen en mobiliteit. Door deze benadering kunnen we niet alleen het hoofd bieden aan de uitdagingen van de huidige woningcrisis, maar ook een veerkrachtige en duurzame toekomst creëren voor de komende generaties. De weg naar een harmonieuze en welvarende samenleving ligt in het erkennen van het essentiële verband tussen duurzame mobiliteit en huisvesting, waarbij we gezamenlijk streven naar een veerkrachtig en leefbaar Nederland.

De politiek kan en moet hier een essentiële rol erkennen en spelen, aangezien zij de bevoegdheid heeft om richting te geven aan beleidsmaatregelen en wetgeving die duurzame mobiliteitsoplossingen kunnen bevorderen en tegelijkertijd de druk op de woningmarkt kunnen verlichten. Een grondige analyse van de interactie tussen beleid en mobiliteit onthult de huidige aanpak en eventuele mogelijkheden om de woningcrisis aan te pakken en duurzame mobiliteit te bevorderen als intrinsiek onderdeel van de ontwikkelstrategie.

5. De rol van mobiliteit in de stedelijke ontwikkeling.

Mobiliteit en woningbouw vormen twee fundamentele elementen van ruimtelijke en stedelijke ontwikkeling en hebben een diepgaande, onlosmakelijke relatie die de kwaliteit van leven beïnvloedt. Deze intrinsieke verbondenheid kan worden begrepen vanuit verschillende perspectieven, waaronder ruimtelijke planning, sociale dynamiek, economie en milieu. In dit deel van de notitie zullen we de diverse aspecten van deze complexe relatie verkennen en benadrukken waarom mobiliteit en woningbouw niet los van elkaar kunnen worden beschouwd in de context van de stedelijke en demografische veranderingen die met de woningbouwopgave gepaard gaan.

Voor de woningbouwopgave is voor mobiliteit aan het volgende gedacht. Voor de *ontsluiting* van nieuwe woningen in de zeventien grootschalige NOVEX woningbouwlocaties en daarbuiten is 7,5 miljard euro vrijgemaakt. De middelen zijn in 2022 volledig belegd en verwerkt in wederzijdse afspraken met gemeenten over de realisatie van ongeveer 400.000 woningen tot en met 2030, met nog potentie voor ongeveer 300.000 woningen na 2030.

Bij de zeventien grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties zijn er verschillende typen afspraken gemaakt. Er wordt € 6 miljard (van die €7,5 miljard) vanuit het Mobiliteitsfonds geïnvesteerd in schaa sprongen (veelal in de vorm van nieuwe openbaar vervoer verbindingen of het opwaarderen van de huidige), regionale mobiliteitspakketten (voor bijvoorbeeld mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes) en netwerkinvesteringen (voor investeringen in de nationale weg- en spoornetwerken).

Het rijk ondersteunt daarnaast grootschalige woningbouw op vele locaties met onder andere de Woningbouwimpuls (WBI) en de investering van € 1,5 miljard (het resterende deel van de € 7,5 miljard) uit het Mobiliteitsfonds in mobiliteitsvoorzieningen. Naast die zeventien grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties ondersteunt het rijk hiermee woningbouw voor gemeenten en locaties als Leeuwarden, Hengelo, Deventer en Kampen. Al deze locaties hebben rijk, provincies en gemeenten vastgelegd in regionale woondeals.

Tot zover wat in de bestaande afspraken is vastgelegd. Nu onze visie. Allereerst is het belangrijk opnieuw op te merken dat mobiliteit en woningbouw nauw met elkaar verweven zijn vanwege hun *directe impact op de toegankelijkheid en bereikbaarheid van stedelijke voorzieningen*. De locatiekeuze van woonwijken ten opzichte van faciliteiten zoals werkplekken, scholen, gezondheidszorg en recreatievoorzieningen speelt een cruciale rol bij het vormgeven van de dagelijkse mobiliteitspatronen van de bewoners. Een efficiëntere en meer sturende en visierijke ruimtelijke ordening is noodzakelijk en kan de behoefte aan lange afstanden verminderen, wat niet alleen de congestie op de wegen vermindert, maar ook de luchtvervuiling. Bovendien beïnvloedt de synergie tussen mobiliteit en woningbouw de economische structuur van steden en de sociale dynamiek van gemeenschappen. De locatie van bedrijfslocaties en industrieterreinen, evenals de beschikbaarheid van betaalbare woningen voor medewerkers, spelen een rol bij de beslissingen van bedrijven om zich wel of niet in een stad te vestigen. Dit heeft directe gevolgen voor werkgelegenheid en economische groei. Ook kan de toegang tot een divers aanbod aan mobiliteitsvoorzieningen de economische kansen van groepen vergroten en

de algehele sociale inclusie bevorderen. De beschikbaarheid van betaalbare huisvesting in de nabijheid van werkgelegenheid en voorzieningen die aansluiten bij de voorziene doelgroep is essentieel om de kansen van verschillende bevolkingsgroepen gelijk te trekken. Een gebrek aan toegang tot betaalbare woningen kan leiden tot segregatie en ongelijkheid, terwijl een effectief transportsysteem de mobiliteit van kwetsbare gemeenschappen kan vergroten.

Een ander cruciaal aspect is de *milieu-impact van mobiliteit als gevolg van locatie-effecten van woningbouw*. De keuzes die worden gemaakt met betrekking tot het beschikbaar stellen van diverse transportmodaliteiten hebben gevolgen voor energieverbruik, uitstoot van broeikasgassen, geluidsoverlast en de kwaliteit van de lucht én het water. Dichtbevolkte wijken met goede openbaar vervoersverbindingen en veel lokale voorzieningen kunnen de afhankelijkheid van individuele auto's verminderen en bijdragen aan de vermindering van de ecologische voetafdruk van steden. Ten slotte moeten we de ruimtelijke planning benadrukken als een essentiële schakel die woningbouw met mobiliteit verbindt. Planologen en stedelijke ontwikkelaars moeten streven naar geïntegreerde, duurzame ontwikkeling waarbij rekening wordt gehouden met de behoeften en het gedrag van de bewoners – ook als het gaat om vervoerskeuzes. Dit vereist coördinatie tussen verschillende belanghebbenden, waaronder overheidsinstanties, projectontwikkelaars en gemeenschappen.

Zo blijken er een aantal aangrijpingspunten te zijn. Duidelijk is dat de relatie tussen tijd en afstand een belangrijke factor speelt; mobiliteit brengt gebruikers van A naar B, en afstand is nou eenmaal een intrinsiek onderdeel van deze verplaatsing. Afstand kan beïnvloed worden door de gelijkmatige spreiding van eerder genoemde faciliteiten over een bewoond gebied, of door het verhogen van het aantal faciliteiten dat ter beschikking staat. Deze relatie geldt ook de andere kant op: iemand kan immers ook dichterbij bestaande voorzieningen gaan wonen, zolang het stedelijk ontwerp en aanbod dat toelaat. Daarnaast blijkt het aanbod van beschikbare vervoersmodi van belang. Daarbij hoort natuurlijk de benodigde infrastructuur die bij deze verschillende mobiliteitsvoorzieningen hoort, welke dan weer op meerdere schalen in het stedelijk ontwerp meegenomen kan worden. Dit brengt ons bij de crux van de materie en het probleem waar we met z'n allen voor staan: aan een enorme toename aan woningen, is een forse verschuiving van mobiliteit verbonden. 981.000 woningen erbij betekent een verplaatsing van huishoudens. Beeld je vervolgens in dat het overgrote deel van deze huishoudens sterk van automobilititeit afhankelijk is en zich dus bij het dagelijkse filebeeld moet voegen. In een conventioneel stedelijk ontwerp waar automobilititeit en infrastructuur verbonden zijn aan geplande woningbouw, is dat namelijk de eenvoudigste uitvalsroute voor deze nieuwe huishoudens. In conclusie: naast het milieuaspect van verminderd autogebruik en een focus op andere, duurzame mobiliteitsvormen, is er ook een praktisch en logistiek voordeel. Dit wil natuurlijk niet zeggen dat we de 981.000 nieuwe huishoudens gaan verplichten van de fiets afhankelijk te zijn – noch dat dit voor reeds bestaande huishoudens gaat gelden – maar dat nieuwe en duurzame verkeersvoorzieningen wel essentieel moeten worden in de gebouwde omgevingsontwerpen die de Woningbouwopgave aan gaan pakken. Maar op wat voor manieren kan dit verwezenlijkt worden? Daar zijn de vorige alinea's al voorzichtig over begonnen, maar breidt het volgende deel van deze notitie nog wat op uit.

6. Verantwoorde mobiliteit in de gebouwde omgeving; vier gereedschappen om mee te werken.

Wat zijn nu de gereedschappen die beschikbaar zijn om duurzame en verantwoorde mobiliteit in de gebouwde omgeving te bewerkstelligen?

Politieke invloed

Allereerst *politieke invloed*, waarbij beleidsmaatregelen en regelgeving de interactie tussen mobiliteit en de gebouwde omgeving beïnvloeden. Dit omvat analyses van hoe overheidsinterventies, zoals ruimtelijke ordening en subsidieregelingen, invloed hebben op de ontwikkeling van duurzame mobiliteitsoplossingen en de verspreiding van betaalbare woningen. De literatuur biedt hier een driedeling. Wetten, regelgeving en richtlijnen kunnen van milieutechnische aard zijn, een sociaal economisch karakter hebben of een technische weg bewandelen. Wetten en regelgeving werken als facilitator en katalysator van de duurzame mobiliteitsstimulansen via de gebouwde omgeving die gepresenteerd worden in de andere deelgroepen. Binnen de eerder genoemde driedeling is deze politieke inmenging op verschillende manieren om ons heen te vinden: regels ten behoeve van autoluwe stadscentra (milieutechnisch/ sociaaleconomisch) het bevorderen van beschikbaar en goedkoper openbaar vervoer (sociaaleconomisch, al dan niet in Nederland vooralsnog steeds minder aan de orde) en het subsidiëren van duurzame aandrijftechnologieën (technologisch) en de daarbij behorende infrastructuur. Ook belangrijk is de vraag; durf je te komen met een taakstellende parkeernorm, in ordegrootte van 0,4 of 0,5, of opteer je toch voor een norm van 1,0?

Het stedelijk ontwerp

Vervolgens *het stedelijk ontwerp zelf*. Stedelijk ontwerp vormt een van de voornaamste pijlers binnen het debat dat de complexe verhouding tussen mobiliteit en woningbouw belicht. Binnen dit domein worden diverse strategieën bestudeerd die een aanzienlijke invloed hebben op hoe en waarmee huishoudens zich verplaatsen binnen de gebouwde omgeving. We schetsen hier vier concepten.

De eerste is *compacte stadsplanning*, denk hierbij aan het idee van de 15-minutenstad. Hierbij wordt gefocust op het creëren van dichtbevolkte stedelijke gebieden die woningen, werkplekken en voorzieningen dicht bij elkaar brengen. Dit bevordert niet alleen kortere reisafstanden, maar stimuleert ook het gebruik van vervoerswijzen die daarmee gepaard gaan, zoals fietsen en lopen.

Een alternatieve benadering is het *polycentrisch stedelijk ontwerp*, waarbij steden bestaan uit meerdere centra van economische activiteit en gemeenschappen. Deze aanpak beoogt de behoefte aan lange woon-werkafstanden te verminderen door werkplekken en woonruimtes dicht bij elkaar te plaatsen in verschillende stadsdelen. In plaats van één centrale kern waar alle activiteit plaatsvindt -met alle éénrichtingsstromen naar deze kern van dien- zijn er in polycentrisch ontwerp dus meerdere, kleinere kernen die deze activiteit een plek geven. Je richt dan in bijvoorbeeld Rotterdam niet veel mobiliteit naar het grote stadscentrum, maar ziet Rotterdam Zuid, met zijn meer dan 200.000 inwoners

als een volledige eigen stad. Daarmee is de totale verkeersdruk verspreid over meerdere kernen die evenveel te bieden hebben.

Een opvallende strategie is ook *transit-oriented development (TOD)*, waarbij stedelijke ontwikkeling wordt gericht rondom openbaar vervoersknooppunten. De ontwikkeling van hoge woningdichtheid rondom deze punten stimuleert het gebruik van het aangeboden openbaar vervoer. Dat heeft een positieve invloed op de duurzame mobiliteit van bewoners met een afnemende vraag naar privé autobezit als gevolg. Het stedenbouwkundig ontwerp van een TOD-wijk helpt daar aan mee: de infrastructuur is ingericht op het gebruik van openbaar vervoer en actieve mobiliteit, waar het autogebruik actief wordt ontmoedigd. Een mix van faciliteiten en functies (lees: werk, winkelfaciliteiten, sociale ruimten en dergelijke) zorgen ervoor dat bewoners van deze wijken in veel gevallen minder ver hoeven te reizen om aan hun behoeftes te voldoen. Daardoor zijn de reizen korter, maar waar ze aan de lange kant zijn biedt de infrastructuur duurzame alternatieven.

Heel belangrijk voor de mobiliteit voor de verdeling over de mobiliteitsvormen (de modaliteiten) is de in te stellen *parkeernorm in de nieuwbouwlocaties*. In veel steden wordt het creëren van minder parkeerplekken gezien als een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid, en tevens als een impuls voor de mobiliteitstransitie. Zo rekent Utrecht voor de 13.000 nieuwe woningen rond het Centraal Station met een parkeernorm van 0,3 of lager per woning. Het parkeren bij de eigen woning kan daarmee een conflictgebied worden. De vraag is of je hier de status quo wilt volgen of al durft te anticiperen op een ontwikkeling naar minder individueel autobezit, in combinatie met het wat verder moeten lopen voor je voertuig. In het licht van de klimaatopgave moet je voor het anticiperen kiezen. Over dit vraagstuk ook het CROW (2018): “Op dit moment worden vrijwel overal minimum parkeernormen gebruikt. Het verlagen van parkeernormen en het instellen van een maximale parkeernorm kunnen ervoor zorgen dat andere vervoermiddelen, zoals (elektrische) fiets en ov, aantrekkelijker worden. Door bijvoorbeeld het combineren met deelauto’s, centrale parkeerplaatsen in een wijk en goede alternatieven kan een lagere parkeernorm worden gehanteerd. Zeker in het geval van nieuwbouw is het toepassen van lagere parkeernormen een effectieve maatregel om deelmobiliteit en fiets- en ov-gebruik te stimuleren”

Tot slot krijgt *sustainable urban mobility planning (SUMP)* aandacht binnen de literatuur rondom stedelijk ontwerp (Kenniscentrum Europa Decentraal, 2023) . SUMP is gericht op het ontwikkelen van geïntegreerde mobiliteitsplannen die duurzame vervoerswijzen bevorderen en de nadruk leggen op efficiëntie en milieuvriendelijkheid. SUMP is geen manier van stedelijk ontwerp, maar wordt in de literatuur en praktijk gebruikt als een ideologie die op een inclusieve en geïntegreerde wijze duurzame mobiliteit in stedenbouwkundige plannen verwerkt. Wetten en regelgeving hebben hier nauw mee van doen. Vandaar dat SUMP voorzichtig de verbinding tussen de politiek en duurzame mobiliteit viag planologisch ontwerp genoemd kan worden. Al deze invalshoeken binnen stedelijk ontwerp tonen aan dat de manier waarop steden worden gepland en vormgegeven direct van invloed is op hoe mobiliteit wordt ervaren en hoe woningbouw wordt benaderd. Relateer dit aan de woningbouw- en mobiliteitsopgave waar Nederland voor staat, en de rol van coherente planning wordt duidelijk. Mobiliteit wordt zo vanaf het begin van de ontwerpfase van de wijk meegenomen.

De rol van technologie

Een derde focus ligt op de aanwezigheid van technologie in de gebouwde omgeving en de invloed daarvan op duurzame mobiliteit. Technologische ontwikkeling binnen de stedenbouwkundige vervoerswereld heeft effect op de manier waarop mensen zich verplaatsen en hoe de benodigde infrastructuur zich fysiek manifesteert in ruimtelijk ontwerp.

Eén van deze technologische ontwikkelingen is de opkomst van *intelligente transportsystemen* (ITS). Deze systemen integreren geavanceerde technologieën zoals sensoren, data-analyse en communicatienetwerken om de efficiëntie en veiligheid van het verkeer te verbeteren. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het ondersteunen van reizigers in het maken van keuzes voor bepaalde routes. ITS blijft een breed begrip en daarmee een verzamelnaam voor systemen die reistijden kunnen verkorten, verkeerscongestie verminderen en de algehele mobiliteitservaring voor bewoners pogen te optimaliseren. Dit heeft rechtstreeks invloed op de keuze van woonlocatie, omdat goed verbonden steden met intelligente mobiliteitsoplossingen aantrekkelijker worden voor mensen die pendelen tussen woning en werk. Kritisch bekeken kunnen intelligente transportsystemen evengoed toegepast worden op automobilitetsnetwerken als die van openbaar vervoer, afhankelijk van de uitvoering.

Een andere technologische trend die de synergie tussen duurzame mobiliteit en woningbouw versterkt, is de *infrastructuur voor elektrisch vervoer*. Elektrische voertuigen (EV's) worden steeds populairder als duurzaam alternatief voor traditionele benzine- en dieselauto's. De groei van EV's vereist echter een geavanceerde oplaadinfrastructuur. Deze laadstations moeten strategisch worden geplaatst in woonwijken en bedrijfslocaties om bewoners en werknemers in staat te stellen hun EV's gemakkelijk op te laden. Daarnaast zijn er in steeds meer landen pilots met speciale EV-banen op de snelweg; EV-bestuurders krijgen het voorrecht om speciale autobanen te gebruiken vanwege hun duurzame vervoerskeuze. Hoe je die infra moet inpassen in de gebouwde omgeving heeft een directe relatie met ruimtelijke ordening en beleid gericht op minder bezit en gebruik van de eigen auto. Kortom, de integratie van technologische innovaties zoals intelligente transportsystemen en de EV-infrastructuur creëren nieuwe mogelijkheden om mobiliteit en woningbouw harmonieus op elkaar af te stemmen – mits de uitvoering daarvan zich op wijkniveau daadwerkelijk richt op alternatieve vervoersmodi. Onderzoek en implementatie van dergelijke technologische oplossingen dragen bij aan de vorming van steden waarin mobiliteit efficiënter, duurzamer en meer geïntegreerd is met de huisvestingsbehoeften van bewoners.

Gedrag en cultuur

Hier staat centraal hoe psychologische en socio-culturele factoren de keuze voor vervoerswijzen en woningvoorkeuren beïnvloeden, en hoe deze aspecten op hun beurt de vormgeving van steden en mobiliteit veranderen. Binnen deze context worden (benodigde) veranderingen in mobiliteitssystemen nauwlettend geanalyseerd. Heel belangrijk hierbij is de zogenaamde *residential self-selection* (RSS). Dit verwijst naar de tendens waarbij mensen woonlocaties kiezen op basis van hun persoonlijke mobiliteitsvoorkeuren. Bijvoorbeeld, mensen die de voorkeur geven aan duurzame vervoerswijzen kunnen ervoor kiezen om dicht bij werk of openbaar vervoer te wonen, of in een wijk die dit duurzame mobiliteitsgedrag kan faciliteren (lees: waar de benodigde infrastructuur meegenomen is in het ontwerp). Eenzelfde kan het geval zijn voor stedelijke bewoners die graag met de auto reizen. Zij

zullen er volgens de RSS-theorie voor kiezen om in een wijk te gaan wonen waar zij dit vervoersgedrag uit kunnen dragen. Dat soort wijken zijn er meer dan genoeg; tijd voor een andere uitvoering.



De RSS heeft een directe impact op de stedelijke mobiliteit en kan het stedelijk ontwerp beïnvloeden aan de hand van de voorziene bewonersdoelgroep. In het licht van deze onderzoeksgebieden wordt duidelijk dat de gedrags- en culturele aspecten van mobiliteitsgebruikers nauw verbonden zijn met hoe steden worden vormgegeven en hoe woningen worden gezocht. Het begrijpen van deze wisselwerking draagt bij aan een overkoepelend begrip van de interactie tussen mobiliteit en woningbouw, en biedt inzichten om de levenskwaliteit van huidige en toekomstige huishoudens te verbeteren en duurzame stedelijke ecosystemen te bevorderen. Voorts is van belang de *verschuiving naar gedeelde mobiliteitsdiensten* zoals carpoolen, ride-sharing en deelsystemen – en wederom dus de voorwaardelijke planologische aanpassingen. Deze veranderingen in de manier waarop mensen zich verplaatsen kunnen het traditionele model van één auto per huishouden verstoren en daarmee de woonlocatievoorkeuren van individuen beïnvloeden. Een ander aandachtspunt gericht op cultuur en gedrag is het eigendom van voertuigen. Het groeiende bewustzijn van duurzaamheid en de opkomst van nieuwe, duurzame mobiliteitsdiensten kunnen leiden tot een afname in het bezit en/of gebruik van privévoertuigen en de noodzaak daarvan. Dit heeft gevolgen voor de infrastructuurbehoeften in woonwijken, waarbij parkeerruimte kan worden heroverwogen ten gunste van meer groene ruimtes of laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Deze evolutie kan op haar beurt het ontwerp van stedelijke ruimte en de aantrekkelijkheid van bepaalde buurten beïnvloeden, aangezien de behoefte aan parkeerfaciliteiten verandert.

Nu zijn de vier gereedschappen beschreven en zijn een aantal van hun deelonderwerpen uiteengezet. Samen vormen deze vier een instrumentendoos waarmee de complexe interactie tussen duurzame mobiliteit en stedelijk ontwerp ten behoeve van woningbouw in kaart kan worden gebracht.

7. Woningbouwrealisatie en mobiliteitstransitie; hoe kan het er praktisch uitzien.

We zien graag dat het mogelijk wordt dat de te realiseren woningbouw gaat bijdragen aan de doelen van de mobiliteitstransitie. Die doelen zijn het realiseren van een inclusieve mobiliteit- alle bestemmingen voor iedereen tegen redelijke kosten bereikbaar- en het realiseren van de klimaatopgave. Als dit zou lukken zou dat voor het eerst zijn. Tot nu toe leidt woningbouw steeds tot extra groei van de mobiliteit, en dan vooral tot groei van de meer verontreinigende vormen. Een factor extern aan woningbouw, een snelle omschakeling van het wagenpark, zou hier behulpzaam kunnen zijn. Verder mag de fout om pas OV te realiseren en te financieren *nadat* de woningen zijn opgeleverd nooit meer gemaakt worden. Veel hangt af van de mate waarin met de in 6. geïnterpreteerde aanpakken gewerkt gaat worden. En wel op de beide niveaus.



De *locatiekeuze* is van groot belang. Voor een geheel nieuwe locatie zal vaak gelden dat er fors veel nieuwe infrastructuur aangelegd moet worden. Dat kost veel geld en jaren van aanlegtijd. Een benadering die nu vaak wordt genoemd – elke gemeente er een paar straatjes bij- zal hoegenaamd niets veranderen aan het huidige mobiliteitspatroon. De meest verstandige aanpak uit oogpunt van realiseren van de mobiliteitstransitie lijkt het aansluiten van nieuwe wijken op het bestaande bebouwde gebied te zijn. Ook interessant is een locatie kiezen tussen twee bebouwde gebieden,



zodanig dat een meer aaneengesloten bebouwd oppervlak kan ontstaan of verkeersstromen gebundeld kunnen worden. Maar bijna essentiëler dan de locatiekeuze is het inbedden in een bredere ruimtelijke visie, waarin de verschillende aspecten die hier aan de orde zijn worden afgewogen. Hoe moet een gebied zich gaan ontwikkelen, hoe passen de nieuwe locaties daarin, en hoe kan door een goede ruimtelijke indeling ruimte ontstaan voor een veel groter aandeel fietsers en OV en

deelmobiliteit in het scala aan vervoersmiddelen? Hoe zorgen we voor een ruimtelijke strategie in een gebied waardoor de afhankelijkheid van de eigen auto afneemt?

De *inrichting* is ook van groot belang. Hier moeten alle principes van duurzame mobiliteit gehanteerd gaan worden. Autoluwe gebieden worden een kernelement, zowel voor de personenauto, waarbij voor het hele gebied naar 30 kilometer en naar betaald parkeren moet worden gestreefd, als voor het goederenverkeer, waarvoor lage emissiezones moeten worden uitgewerkt en ontworpen. Hier zijn ook ontwerpprincipes als de 15 minutenstad relevant. Er zal geïnvesteerd moeten worden in een aanbod van deelmobiliteiten, liefst ook in regionaal verband. Dat vereist ook een andere inrichting van de openbare verkeersruimte met minder ruimte voor de auto en de vrachtauto en meer voor de langzamer transportmiddelen. Door uitgekende uitbreidingen op de goede locaties te realiseren kan een groter aaneengesloten bebouwd gebied ontstaan, waardoor er meer mogelijkheden komen voor een beter en frequenter OV wanneer dit in het ontwerp meegenomen is. Wanneer de denkwijze 'eerst OV, daarna komt bebouwing' gevolgd wordt, kan het ook zo zijn dat je bebouwing langs bestaande OV lijnen ziet groeien en juist daarmee gebieden verbonden worden.

8. Gaat dit zomaar gebeuren? Goede besluitvormingsmechanismen vereist.

Natuurlijk gaat dit alles niet zomaar gerealiseerd worden. Er zullen vele weerstanden overwonnen moeten worden, en de uiteindelijke keuzes zijn aan de politieke vertegenwoordigers in het openbaar bestuur. Het is echter van groot belang dat die bestuurders goed weten welke kansen en mogelijkheden er zijn, en welke kansen ze laten liggen door voor een bepaalde locatie en een bepaalde inrichting te kiezen. Plannen voor woningbouwontwikkeling met de juiste mobiliteitsinitiatieven moeten eerst bij de bestuurders op het bureau terechtkomen. Het is daarna aan deze bestuurders om er ook met een passende bril naar te kijken en te erkennen dat de plannen hun steentje bijdragen aan meer dan alleen woningbouw. De groep ambtenaren, ondersteund door stedenbouwkundigen, die aan de lat staan om dit soort plannen voor te bereiden dient daarvoor eerst een andere manier van ontwerpen te omarmen.

Zoals uitgebreid toegelicht in de eerdere delen van deze notitie, vormt het ontwerp van de gebouwde omgeving een cruciale factor in het bevorderen van de duurzame mobiliteitstransitie. Een bottom-up benadering vanuit zowel gemeenschaps- als ontwerpgericht perspectief is hierbij van essentieel belang. Participatie van zowel nieuwe bewoners, als bewoners van naastgelegen wijken is zeer wenselijk en noodzakelijk om zorg te dragen voor de inclusie van eisen en wensen in het ontwerp van de nieuwe wijk. De planning van woningen leeft meestal lokaal en de planning van transport speelt zich af op regionaal of nationaal niveau. Dit geeft niet alleen een uitdagende coördinatie tussen niveaus en sectoren, maar ook problemen met de betrokkenheid van burgers bij transportplanning. Bovendien zijn er vaak afspraken tussen overheden over waar er een transportknoop komt en hoeveel woningen deze knoop vergezellen, die meestal boven de hoofden van burgers worden gemaakt. Dit geeft lokaal vaak spanningen met burgers ook door het verschil in 'macht' en 'capaciteit' tussen stedelijke planning van wonen (gemeente) en nationale planning van het transport (nationale overheid). Naast het zorgen voor gemeenschapsbetrokkenheid rust er aanzienlijke verantwoordelijkheid op stedenbouwkundigen om actief bij te dragen aan deze transitie. Samen met ontwikkelaars hebben zij een rol in het creëren van fysieke ruimtes die duurzame mobiliteit mogelijk maken. Er zijn verschillende manieren om dit op ontwerpniveau aan te pakken, waarvan er een aantal genoemd zijn in hoofdstuk 6 van deze notitie. Dit omvat dus niet alleen het integreren van fietspaden en voetgangerszones, maar ook het strategisch positioneren van hubs voor gedeelde mobiliteit en het optimaliseren van openbaar vervoersnetwerken. Het streven naar naadloze integratie van diverse transportmodi en het begrijpen van mobiliteitsecosystemen behoren tot hun verantwoordelijkheden. De verantwoordelijkheid van stedelijke ontwerpers strekt zich uit tot sociale en economische aspecten. Het creëren van inclusieve ontwerpen die rekening houden met diverse gemeenschappen en mobiliteitsbehoeften, en het bevorderen van sociale rechtvaardigheid in de toegang tot duurzaam transport, zijn integrale elementen van deze bottom-up benadering. Bovendien spelen ontwerpers een educatieve rol door bewustwording over de voordelen van duurzame mobiliteit en het belang van actieve betrokkenheid van de gemeenschap te vergroten. De inclusiviteit waar hier over gesproken wordt zal niet tot uiting komen zonder dat laatste: praat met de toekomstige en omwonende bewoners, denk en ontwerp

vanuit je doelgroep en houdt rekening met hun wensen en ontwikkeling. Alleen de inspraak van de juiste doelgroepen kan leiden tot het landen van welk initiatief dan ook.

Wanneer een ontwerp woningbouwontwikkeling met bovenstaande mobiliteitseigenschappen wordt ingediend voor een subsidieaanvraag, laten ontwikkelaars en stedelijk ontwerpers initiatief zien. Dit initiatief kan in samenwerking met de gemeenschap en hun wensen op worden gezet, maar ook vanuit een ontwerpperspectief biedt het een kans om in te spelen op veranderende netwerken van mobiliteit. Duurzame mobiliteitsinitiatieven in een ontwerp moeten wel herkend en erkend worden om tot uiting te komen. Dat is waar de bestuurlijke (top-down) kant van het verhaal naar voren komt.

De overheid kan een leidende rol spelen door middel van gericht beleid en strategische toewijzing van middelen. Om duurzame mobiliteit te bevorderen via beleidsvoering en subsidietoewijzing binnen de kaders van de woningbouwopgave, is kennis van duurzame mobiliteitsmogelijkheden van belang. Het bevorderen van en het geven van een juiste reactie op bottom-up initiatieven kunnen op meerdere manieren vormgegeven worden.

In de eerste plaats is het noodzakelijk dat de overheid een stimulerend beleidskader creëert dat duurzame mobiliteit in de woningbouwopgave integreert. Het aanpassen van regelgeving kan een sturende werking hebben – zoals eveneens beschreven staat in hoofdstuk 6 van deze notitie. Om een paar voorbeelden te geven: het implementeren van normen voor milieuvriendelijke infrastructuur zoals fietspaden en voetgangerszones, of de verplichte integratie van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen zoals dat ook voor parkeernormen geldt. Wat voorts kan helpen is het ontwerpen van standaarden voor OV-aanbod, iets wat nu in debat is. Door richtlijnen op te nemen in het woningbouwbeleid, wordt duurzame mobiliteit een integraal onderdeel van nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Een effectieve top-down benadering houdt ook in dat de overheid financiële prikkels en subsidies inzet om duurzame mobiliteit te stimuleren, maar ook het verkrijgen van grond en vergunningen door ontwikkelaars vereenvoudigd. Door financiële stimulansen aan te bieden, wordt de private sector aangespoord om duurzaamheidsdoelstellingen na te streven en tegelijkertijd de woningbouwopgave aan te pakken.

Een andere strategie is het opzetten van publiek-private samenwerkingen om duurzame mobiliteit te bevorderen. De overheid kan als facilitator fungeren door ontwikkelaars, bedrijven en gemeenschappen bijeen te brengen om gezamenlijk oplossingen te ontwerpen en implementeren. Door deze samenwerking wordt niet alleen de expertise van verschillende belanghebbenden benut, maar wordt ook gezorgd voor een bredere acceptatie van duurzame mobiliteit binnen de gemeenschap. Dit is weliswaar een actievere vorm van overheidsinmenging, maar wel mooi in lijn met het voornemen om de regie in de woningbouw weer in handen te nemen!

Door een doelgericht beleid en strategische toewijzing van middelen kan de overheid de woningbouwopgave benutten als hefboom voor duurzame mobiliteit, waardoor een samenhangend en efficiënt stedelijk mobiliteitssysteem ontstaat. Het samensmelten van bottom-up (vanuit ontwikkelaars en stedenbouwkundigen) en top-down (bestuurlijk) perspectieven vormt de kern van een holistische aanpak voor duurzame mobiliteit in stedelijke ontwikkeling. De kracht van deze synergie ligt in het creëren van een evenwicht tussen de behoeften en inbreng van de gemeenschap in een ontwerp enerzijds, en het sturende vermogen van de overheid anderzijds.

Een middenweg tussen bottom-up en top-down benaderingen kan worden gevonden door een actieve dialoog tussen lokale gemeenschappen en stedenbouwkundigen te bevorderen. Dit betekent dat bij stedelijke ontwikkelingsplannen de stemmen van de gemeenschap serieus worden genomen. Lokale bewoners kunnen hun inzichten delen over mobiliteitsbehoeften, voorkeuren en uitdagingen, waardoor ontwerpers een gedetailleerder begrip krijgen van de lokale context. Op deze manier worden bottom-up initiatieven afgestemd met waar ze gaan landen, alvorens ze op het bureau van de beleidsmakers belanden tijdens een subsidieaanvraag. In deze interactieve benadering kan de overheid als facilitator fungeren, waarbij zij de ruimte biedt voor bottom-up initiatieven en tegelijkertijd een overkoepelend kader en richtlijnen verstrekt. Bijvoorbeeld, de overheid kan financiële incentives en subsidies toewijzen op basis van duurzame mobiliteitsdoelstellingen, aangegeven door de gemeenschap. Dit stimuleert bottom-up innovatie en actieve betrokkenheid.

Waar deze tweedelige aanpak op neer komt, is dat de mobiliteitsvraag uit de lokale context door ontwikkelaars en stedenbouwkundigen vertaald wordt als deel van een woningbouwontwikkeling waar duurzame mobiliteit inherent aan is.

Concluderend aan de hand van deze notitie: de woningbouwopgave moet fungeren als stapsteen om ook de mobiliteitstransitie verder te brengen. In het verleden zijn grootschalige woningbouwprojecten op het gebied van mobiliteit op een verkeerde manier aangepakt en de geleerde lessen moeten nu geëffectueerd worden. Er bestaan tal van mogelijkheden om duurzame mobiliteit te stimuleren via het ontwerp van de gebouwde omgeving, dus laten we daar voor de woningbouwopgave dan ook gebruik van maken. Daar is wederzijds overleg en participatie voor nodig. Mobiliteitsontwerp moet vanuit het gedachtegoed van de doelgroep komen, hun wensen en toekomstige ontwikkelingen meegenomen en terug te vinden in de te bouwen wijken.

9. Aanbevelingen

1. De driehoek woningbouw, mobiliteit en ruimtelijke ordening is essentieel. Mobiliteit en woningbouw hebben elkaar nodig. Mobiliteit helpt woningbouw met een goede en verantwoorde verkeersafwikkeling voor de nieuwe woongebieden. En door woningbouw komen er meer huishoudens op een bepaalde locatie te wonen, waardoor de kans aanwezig is dat het gehele aanbod van mobiliteitsvoorzieningen op een hoger peil kan komen. Cruciaal om deze kansen te verzilveren is een visierijke ruimtelijke ordening en de rol van het ontwerp.
2. Essentiëler nog dan de locatiekeuze is het inbedden van woningbouw en mobiliteit in een bredere ruimtelijke visie. Hoe moet een gebied zich gaan ontwikkelen, hoe passen de nieuwe locaties daarin, en hoe kan door een goede ruimtelijke indeling ruimte ontstaan voor een veel groter aandeel fiets en OV en deelmobiliteit in het scala aan vervoersmiddelen. Hoge woningdichtheden realiseren is hierbij gewenst. Het gaat niet alleen om fysieke ruimte. Maar ook om voldoende volume om modaliteiten, zoals OV of deelconcepten, van hoge kwaliteit in te richten en rendabel te laten functioneren.
3. "Elke gemeente er een paar straatjes bij" zal hoegenaamd niets veranderen aan het huidige mobiliteitspatroon. De meest verstandige aanpak uit oogpunt van realiseren van de mobiliteitstransitie lijkt het aansluiten van grotere nieuwe wijken op bestaande netwerken van hoogwaardig regionaal openbaar vervoer te zijn.
4. De fout om pas OV te realiseren en te financieren nadat de woningen zijn opgeleverd mag nooit meer gemaakt worden.
5. Autoluwe gebieden worden een kernelement, zowel voor de personenauto, als voor het goederenverkeer, waarvoor lage emissiezones moeten worden uitgewerkt en ontworpen. Het ontbreekt nu aan (betaalbare) mogelijkheden qua woningkeuze voor mensen die willen kiezen voor een andere levensstijl.
6. Kies voor een parkeernorm waarin al geanticipeerd wordt op te bereiken resultaten voor de mobiliteitstransitie. Kies waar nodig voor clustering van parkeren, zodat je kunt uitbreiden en inkrimpen naar behoefte, om zo onnodige spanning in nieuwe wijken te voorkomen en onnodige investeringen te vermijden.
7. Wijken moeten gebouwd worden om in te leven. Dat vereist ook een andere inrichting van de openbare verkeersruimte met minder ruimte voor de auto en de vrachtauto en meer voor de langzamer transportmiddelen.
8. Het ontwerp van de gebouwde omgeving is een cruciale factor in het bevorderen van de duurzame mobiliteitstransitie. Een bottom-up benadering vanuit zowel gemeenschaps- als ontwerpgericht perspectief is hierbij van essentieel belang.

9. Door richtlijnen op te nemen in het woningbouwbeleid, wordt duurzame mobiliteit een integraal onderdeel van nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Een effectieve top-down benadering houdt ook in dat de overheid financiële prikkels en subsidies inzet ten behoeve van het stimuleren van structurele veranderingen die leiden tot minder automobilititeit en meer gebruik van duurzamere vervoerwijzen. Dit kan variëren van subsidies voor de inclusie van groene openbare ruimtes ten behoeve van actieve mobiliteit, tot fiscale voordelen voor ontwikkelaars die duurzame mobiliteitsoplossingen integreren in hun projecten.
10. De overheid kan als facilitator fungeren door ontwikkelaars, bedrijven en gemeenschappen bijeen te brengen om gezamenlijk oplossingen te ontwerpen en implementeren. Een Woontop kan hierbij helpen.

Bronnen

- Business Insider (2023); Zo groot is het woningtekort per provincie: bekijk het verschil tussen 2023 en de verwachting voor 2035 <https://www.businessinsider.nl/zo-groot-is-het-woningtekort-per-provincie-bekijk-het-verschil-tussen-2023-en-de-verwachting-voor-2035/>
- CROW (2018); Toekomstbestendig parkeren
- Hoofdlijnenakkoord PVV, NSC, VVD, BBB (2024): <https://www.kabinetformatie2023.nl/documenten/publicaties/2024/05/16/hoofdlijnenakkoord-tussen-de-fracties-van-pvv-vvd-nsc-en-bbb>
- Jeekel (2011): De auto-afhankelijke samenleving, Eburon, Delft
- Jong, de (PBL), Huisman (CBS), Stoeldraijer (CBS) (2019) Prognose 2019-2050: woningbouwveronderstellingen; <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/statistische-trends/2019/prognose-2019-2050-woningbouwveronderstellingen?onepage=true>
- Kenniscentrum Europa Decentraal (2023) ; Duurzaam Stedelijke Mobiliteitsplan, <https://europadecentraal.nl/onderwerp/vervoer/duurzaam-stedelijk-mobiliteitsplan-sump/>
- Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit (2022) : Stedelijke Mobiliteit schiet dubbel tekort
- Nemo Kennislink (2023) Zo kwam Nederland aan dat tekort van 390.000 huizen (<https://www.nemokennislink.nl/publicaties/zo-kwam-nederland-aan-dat-tekort-van-390-000-huizen/>).
- NOVEX – overzicht (2023); <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2023/10/17/huidige-novex-locaties>
- PBL (2024): Hoe grote nieuwbouwwijken aan de stadsranden veranderen. Lessen uit de Vinex-wijken voor de ontwikkeling van toekomstige grootschalige nieuwbouwingebieden
- Primos (2023); Woningbouwopgave stijgt naar 981.000 tot en met 2030; <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2023/07/12/woningbouwopgave-stijgt-naar-981.000-tot-en-met-2030>
- Rijksoverheid (2022): Programma Woningbouw <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/03/11/programma-woningbouw>
- Snellen, Hilbers, Hendriks (2005): Nieuwbouw in beweging. Een analyse van het ruimtelijk mobiliteitsbeleid van Vinex., Ruimtelijk Planbureau