

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



WONINGBOUW EN MOBILITEIT HEBBEN ELKAAR NODIG

De actuele en urgente woningbouwopgave bedraagt tot en met 2030 meer dan 100.000 nieuwe woningen per jaar. De huishoudens die hier gaan wonen hebben ieder voor zich een mobiliteitsbehoefte. Wil je deze onafwendbare, nieuwe mobiliteit ook nog eens in lijn houden met het behalen van klimaatdoelen, dan vereisen deze woning- en mobiliteitsopgaven een uitermate slimme visie op de ruimtelijke inrichting.

In deze notitie bekijken we wat de woningopgave doet met de mobiliteit en hoe beide elkaar kunnen versterken. Daarvoor ontleden we oorzaken en gevolgen van de woningbouwopgave, verkennen we de relatie tussen woningbouw en mobiliteit, introduceren we vier typen praktisch gereedschap en kijken we naar de manier waarop de besluitvorming daartoe kan bijdragen.

Kijken we terug, bijvoorbeeld naar de Vinex-uitleglocaties, dan vinden we geen goede voorbeelden van een gezonde relatie woningbouw en mobiliteit, nog los van veel sociale behoeftes die op de grote steden gericht bleven. Het idee groeit dat de meeste van deze woongebieden niet zo sterk worden gebruikt als duurzame, collectief gedeelde omgevingen en leefwerelden. Je kunt bovendien zeggen dat de Vinex-wijken fors hebben bijgedragen aan een groei van de auto-afhankelijkheid. Hoe dan wel? Daarvoor ontleden we het probleem en komen op basis daarvan met gereedschappen.

De woningbouwopgave ontleed

Het woningtekort 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. Een gevolg is onder meer dat de vraag naar sociale huurwoningen veel groter is dan het aanbod, wat resulteert in lange wachtlijsten voor deze woningen. Ook de krapte op de koopmarkt is opvallend en leidt tot intense concurrentie en overbieden. Overheid en andere belanghebbenden ontwikkelen beleid en maatregelen om de woningmarkt weer in balans te brengen. Zo is het Programma Woningbouw (2022) gepresenteerd als onderdeel van de Nationale Woon- en Bouwagenda. In dit politieke programma staan vier actielijnen die richting moeten geven aan de woningmarkt. In het kort zijn deze vier actielijnen:

- Versterken van de overheidsregie;
- Sneller van initiatief naar realisatie door versoepelen van bureaucratische procedures;
- Stimuleren van snelle woningbouw;
- Faciliteren van grootschalige woningbouw in aangewezen zones.

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. Het doel is om voor eind 2030 in deze gebieden 600.000 woon- eenheden te bouwen.

Bij de ontwikkeling van deze locaties wordt rekening gehouden met belangen zoals natuur, stikstof, water en bodem. 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.

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 de auto vanzelfsprekend het sterk dominante vervoermiddel zal worden, of wordt aangesloten bij reeds aanwezige openbaar vervoer lijnen? Hoe wordt fietsen gefaciliteerd als vervoermiddel? 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. Hierbij is ook de gekozen parkeernorm in de nieuwe wijken van groot belang. Een nauwe samenwerking tussen stedelijke planners, beleidsmakers en ontwikkelaars is hier 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 (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).

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.

De rol van mobiliteit in de stedelijke ontwikkeling.

Mobiliteit en woningbouw vormen dus 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.

We komen in deze studie tot vier beschikbare gereedschappen 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.

Het stedelijk ontwerp

Binnen het domein stedelijk ontwerp worden diverse strategieën bestudeerd die een aanzienlijke invloed hebben op verplaatsingen van huishoudens binnen de gebouwde omgeving. We schetsen en bespreken vijf concepten. Als eerste: compacte stadsplanning, denk hierbij aan het idee van de 15-minutenstad. De tweede is het polycentrisch stedelijk ontwerp, waarbij steden bestaan uit meerdere centra van economische activiteit en gemeenschappen. Een derde is transit-oriented development (TOD), waarbij stedelijke ontwikkeling wordt gericht rondom openbaar vervoersknooppunten. De vierde is een in te stellen parkeernorm in de nieuwbouwlocaties. De laatste is sustainable urban mobility planning. SUMP is gericht op het ontwikkelen van geïntegreerde mobiliteitsplannen die duurzame vervoerswijzen bevorderen en de nadruk leggen op efficiëntie en milieuvriendelijkheid.

De rol van technologie

Technologische ontwikkeling, denk aan intelligente transportsystemen, heeft effect op de manier waarop mensen zich verplaatsen en hoe de benodigde infrastructuur zich fysiek manifesteert in ruimtelijk ontwerp.

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.

Concluderend moet de woningbouwopgave fungeren als stapsteen om ook de mobiliteitstransitie verder te brengen. De geleerde lessen uit het verleden 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.

Aanbevelingen

1. De driehoek woningbouw, mobiliteit en ruimtelijke ordening is essentieel. Mobiliteit helpt woningbouw met een goede en verantwoorde verkeersafwikkeling voor de nieuwe woongebieden. Door woningbouw kan het gehele aanbod van mobiliteitsvoorzieningen op een hoger peil 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 kan ruimte ontstaan voor een veel groter aandeel fiets en OV en deelmobiliteit in het scala aan vervoersmiddelen?
3. 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.
7. Wijken moeten gebouwd worden om in te leven. Dat vereist een 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.
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.

Lees hier de integrale 16^e notitie

Over het LVM

Het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit is een netwerk van masterstudenten van verschillende universiteiten die affiniteit hebben met duurzame mobiliteit. Zij werken met deskundigen in een klankbordgroep, die op vrijwillige basis en op persoonlijke titel hun bijdrage aan het netwerk leveren. Het idee voor dit netwerk ontstond in de coronatijd uit zorg en enthousiasme. De zorg is dat de gehele mobiliteitssector achterblijft bij het realiseren van de klimaatopgave en ook niet inclusief is, want niet makkelijk toegankelijk voor iedereen. Het enthousiasme komt voort uit de grote hoeveelheid goede studenten die echt aan de slag willen met dit thema, aangevuld met professionals die dezelfde zorg delen.

Lees de eerdere notities op <https://labverantwoordemobiliteit.nl/>

Voor meer informatie over notitie 16: Hans Jeekel: j.f.jeekel@outlook.com, tel: 06 51 55 15 61