

Mobiliteitstransitie en woningbouw gaan hand in hand

Een discussiepaper voor het Nationaal Verkeerskundecongres november 2023

V. van Oversteeg & C. Peerdeman

Crises ogen op zichzelf staand, maar zouden we niet naar integraliteit moeten zoeken? Wij bespreken de rol van mobiliteit in de wooncrisis.

We zijn nog niet gewend aan de ene crisis of de volgende dient zich alweer aan: inflatie, asielzoekers, energie, stikstof, toeslagenaffaire en klimaat. Om er een paar te noemen. Deze onderwerpen ogen opzichzelfstaand, maar oefenen eigenlijk allemaal invloed op elkaar uit. Steeds meer professionals in de gebiedsontwikkeling erkennen het belang van een integrale benadering in de zoektocht naar de oplossing van de wooncrisis. Ook de politiek ziet in dat de woningcrisis niet alleen te maken heeft met een tekort aan betaalbare woningen, maar ook met de locatie en bereikbaarheid. Mobiliteit speelt hierin een essentiële rol, alleen maakt het momenteel vaak geen deel uit van gebiedsontwikkeling. Een effectieve aanpak van de woningcrisis vereist naar onze mening een naadloze verbinding met de mobiliteitstransitie.

In de mobiliteitstransitie staat centraal dat we de rol van de privéauto verkleinen en meer inzetten op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Door de inzet op alternatieve reisvormen voor de auto vergroten we de leefbaarheid, duurzaamheid en zelfs bereikbaarheid.

Als we woonwijken, in zowel stad als regio, ontwerpen met goede verbindingen naar het openbaar vervoer, fietspaden en wandelroutes, wordt het mogelijk gemaakt om minder afhankelijk van de auto te worden. Primair zorgt een dalend autobezit voor een lagere behoefte aan parkeerplekken.

Secundair betekent dit dat er ruimte is voor gebiedsontwikkeling, groen en ontmoetingsplekken. Als belangrijk neveneffect daalt de verkeerscongestie en vermindert de uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen, waardoor de bouw van woningen soms juist stukt. Kortom, wonen en mobiliteit gaan hand in hand.

Helaas blijken mobiliteitsmaatregelen vaak achter te lopen op de woningbouw. Zonde, want juist bij grote levensgebeurtenissen, zoals verhuizen, staan mensen open voor verandering. Door duurzame vervoersopties direct bij oplevering aan te bieden en het gemak hiervan

te promoten, is een gedragsverandering makkelijker gemaakt. Zijn deze faciliteiten nog niet aanwezig, dan vervalt een bewoner in gevestigd gedrag. De overstap maken op duurzaam vervoer wordt daarna een stuk lastiger.

Wat maakt het dan zo ingewikkeld om mobiliteit en gebiedsontwikkeling op elkaar af te stemmen? Ten eerste speelt de scope een grote rol. Waar gebiedsontwikkeling door gemeenten wordt opgepakt, zijn bij mobiliteitsmaatregelen diverse partijen betrokken. Denk hierbij aan ProRail, Rijkswaterstaat en bus- en streekvervoerders. Deze opereren niet op gebiedsniveau, maar kijken naar regionale kosten en baten.

Ten tweede zijn infrastructurele projecten kostbaar en worden gefinancierd uit diverse overheidspotjes. Hierdoor valt de realisatie van mobiliteitsmaatregelen vaak buiten de scope van het ontwikkelgebied zelf en ontbreken financiële middelen regelmatig.

Ten derde, de juridische onderbouwing om goede ruimtelijke ordening aan te tonen berust zich op auto-bereikbaarheid. Deze aantoonbaarheid is een belangrijke voorwaarde binnen bestemmingsplannen. Hierdoor wordt

onbedoeld leefbaarheid van gebieden gemeten aan de hand van de doorstroming van het autoverkeer. Dat betekent dat wij vanaf het begin conservatief naar gebiedsontwikkeling en hun juridische onderbouwing kijken; de auto als uitgangspunt. Ruimte maken voor meer auto's wanneer het autoverkeer vast loopt staat haaks op de duurzame doelen die we in Nederland beogen. Bovendien is het paradoxaal om ruimte aan de auto te geven, omdat het ten koste van andere (meer duurzame) vervoerswijzen gaat. Dit is onwenselijk aangezien achteraf duurzame mobiliteitsmaatregelen uitvoeren vaak duurder is. Meer wegcapaciteit blijkt in de praktijk zelfs meer auto's aan te trekken en blijven we verwickeld in een autogericht patroon.

Tot slot speelt de houding van de maatschappij tegenover duurzame mobiliteitsconcepten een rol. Het zit diep in de Nederlander ingebakken; wij willen een huisje, boompje, beestje én autootje. Deze opvattingen zien we ook terug in de politieke lobby. Want, hoe kan een loodgieter zonder wagen zijn klanten bereiken? En binnen de mobiliteitstransitie wordt er toch niet gedacht aan mensen die slecht ter been zijn?

We hebben dus te maken met zowel een organisatorische ingewikkeldheden als stigma's rondom verschillende vervoersmiddelen. Helaas, want in realiteit blijken we onze auto niet zo vaak nodig te hebben als gedacht. Bewoners van steden (90%) en voorstedelijke gebieden (70%) wonen vaak binnen één kilometer van winkels en lagere scholen. Dat is te lopen of fietsen. Bovendien woont 60-80% van de mensen in stedelijke gebieden op maximaal 15 kilometer afstand van hun baan. Dat is met de e-bike erg goed te doen!

Er is werk aan de winkel! Het is nu relevanter dan ooit om mobiliteit vroeg mee te nemen in gebiedsontwikkelingen. Allereerst hebben we ruimte nodig om te bouwen. Door de overstap op de fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit gaat er veel minder ruimte op

aan autoparkeren. Bovendien is een parkeerplaats in de openbare ruimte erg kostbaar^{ii, iii}. Deze ruimte kan ook gebruikt worden om woningen te bouwen en daarmee inkomsten in plaats van uitgaven te realiseren.

Ten tweede draagt de mobiliteitstransitie ook bij aan het voldoen aan luchtverontreiniging- en stikstofnormen. Met nieuwe autoluwe wijken neemt het aantal vervoersbewegingen toe, maar de benodigde ruimte vaak niet. Dit betekent dat deze randvoorwaardelijke normen minder onder druk komen te staan en bouwvergunningen in deze gevallen sneller uitgegeven kunnen worden. Mobiliteitstransitie draagt op deze manier niet alleen bij aan verduurzaming en leefbaarheid, maar ook versnelling van de woningbouwopgave.

Tot slot valt werken aan de mobiliteitstransitie samen met de inrichting van een duurzame toekomst. Zowel nationaal als internationaal zijn er afspraken gemaakt over het terugdringen van CO2 uitstoot en andere vervuilende stoffen, die bijdragen aan de klimaatcrisis en de achteruitgang van luchtkwaliteit. Als onderdeel van het Klimaatakkoord van Parijs is er binnen de EU de afspraak gemaakt om 55% minder broeikasgassen uit te stoten^{iv}. Nederland neemt tevens deel aan een coalitie genaamd '*Climate and Clean Air Coalition*'. Deze groep landen vragen aandacht voor het verband tussen luchtverontreiniging en het klimaat. Dit doel is niet zomaar behaald worden. In 2021 werd 18% van de broeikasgassen uitgestoten door de mobiliteitssector^v. Aanpassingen aan ons mobiliteitsgedrag kunnen daarmee een bijdrage leveren aan het behalen van de klimaatdoelen.

Dus, hoe gaan we het voor elkaar krijgen om mobiliteit onderdeel te maken van gebiedsontwikkeling? Ons eerste voorstel is om een mobiliteitsplan op te nemen in de gebiedsontwikkeling, inclusief de bijbehorende budgetten. Door beleidsmatig mobiliteit te integreren met gebiedsontwikkeling wordt samenwerking tussen gemeenten en

mobiliteitspartijen in een vroeg stadium belangrijk. Daarmee wordt de scope gecentreerd en de verantwoordelijkheid verdeeld om een duurzame ontwikkeling tot stand te brengen. Hierin ligt voor de gemeente, die verantwoordelijk is voor de ontwikkeling, een regierol.

Ons tweede voorstel is de vervoerspiramide in het proces om te draaien. Door in verkeersmodellen niet langer de verkeersstromen van de auto als basis te nemen, maar alternatieve vervoersmiddelen zoals het openbaar vervoer en de fiets. Ontwerpers werken inmiddels met het STOMP-principe: stappen, trappen, openbaar vervoer, *mobility as a service* en als laatste de privéauto. De boodschap van dit model is helder: ontwerp een wijk zodanig in dat lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit de meest comfortabele vervoersopties zijn. De potentie van groeiend autoverkeer is niet langer relevant. Denk hierbij aan goede aanvoerroutes naar het openbaar vervoer, of integreren van grootschalig fietsparkeren in woongebouwen. Links- of rechtsom, het is essentieel om het STOMP-principe vroeg in het ontwerpproces op te nemen.

Tenslotte is het van belang om vanuit de gebruiker en de praktijk te denken. Sterker nog, wees zelf de ervaringsdeskundige. Promoot het gemak van de nieuwe vervoersopties, de gezondheidsvoordelen en informeer mensen

over de financiële voordelen. Laat de nieuwe bewoners overtuigd zijn van de levensstijl waar ze voor kiezen, waardoor ondermijning van het autoluwe leven wordt tegengegaan. Dit betekent ook rekening houden met mensen die de auto echt nodig hebben: een parkeerplek voor mindervalide aanvragen, dat blijft natuurlijk altijd mogelijk.

Nederland is rijk aan gunstige omstandigheden om een nóg mooier duurzaam verkeer land te worden dan we al zijn. Het enige wat tegenzit is de auto die wij ons tijden lang hebben veroorloofd, en waar we aan gewend zijn geraakt. Iedereen heeft er een voor de deur met bijbehorende parkeerplek. Wanneer we erop uit gaan verwachten we hetzelfde gemak bij aankomst. Helaas leven we in een tijd waar we met problemen te maken hebben waarin deze bevoorrechte positie niet langer houdbaar is. En het is onze taak om te laten zien dat alternatieve vervoerswijzen net zo comfortabel zijn. Als we met z'n allen de nieuwe richting voor mobiliteit ingaan komt er voor degene die daadwerkelijk de auto nodig hebben ruimte beschikbaar. Zo kunnen we ervoor zorgen dat de loodgieter, klusjesman en mindervalide altijd een plekje heeft, we de omgeving mooier en klimaatadaptief maken en de volgende generatie ook nog een huis kan betrekken.

ⁱ Wiersma, J. (2021). Spatial conditions for car dependency in urban areas.

ⁱⁱ <https://www.verkeersnet.nl/parkeren/12441/parkeren-wordt-fors-gesubsidieerd/?gdpr=accept>

ⁱⁱⁱ <https://decorrespondent.nl/8716/de-oplossing-voor-bijna-alles-duurder-parkeren/35306119-4ff6-0402-39a3-010c2e19d2ad>

^{iv} <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/klimaatbeleid>

^v <https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/dossier-broeikasgassen/welke-sectoren-stoten-broeikasgassen-uit->