

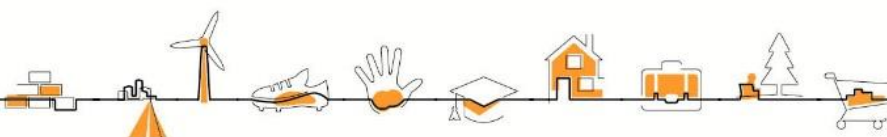
# Call for Papers NVC 2021

## Samenvatting

De auto neemt al sinds jaar en dag een groeiende prominente plek in in de openbare ruimte. Anno 2021 zijn we ons steeds meer bewust van de kwaliteit van onze leefomgeving: we willen meer groen en verblijfskwaliteit en minder verkeersonveilige situaties, geluid, uitstoot en zicht op blik. Maar tegelijkertijd blijft onze mobiliteitsbehoefte groot. We bepalen immers zelf waar we wonen en werken. Daardoor leggen we ook grotere afstanden af. De auto blijkt daarvoor het meest gebruikte vervoersmiddel. De huidige infrastructuur faciliteert deze keuze goed. Echter, met het benodigde aantal extra woningen en de daarmee samenhangende verdichting, kunnen we onze mobiliteitsbehoefte niet alleen met de auto blijven invullen.

Als Accent adviseurs zijn we van mening dat de juiste verkeersstructuur en het aanbod van keuzemogelijkheden in combinatie met een aantrekkelijke en groene inrichting van de openbare ruimte leidt tot minder afhankelijkheid van de auto, ten gunste van openbaar vervoer, lopen en de fiets. Er is daarnaast noodzaak tot het aanbieden van alternatieven naast de auto, zoals een mobiliteitshub. De juiste plaats van de auto binnen het totale mobiliteitsnetwerk is naar onze mening randvoorwaardelijk voor het goed functioneren van deze hubs. De uitwerking ervan blijft altijd maatwerk.

Deze mindset moet in beleid verankerd worden, daarin stuurt de gemeente met de inrichting van de openbare ruimte en welke vervoerswijze waar prioriteit heeft. In Zwijndrecht pasten we deze gedachte toe in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan en werkten we dat verder uit voor de grootschalige herontwikkelingsopgave van de stationsomgeving. Wij adviseerden de gemeente om een ingrijpende keuze te maken voor de verkeersstructuur in combinatie met aanbevelingen voor stimuleren van het gebruik van trein, hubs met deelfietsen en deelauto's en een onderbouwde lage parkeernorm voor de toekomstige woningen.





## Paper Accent adviseurs

### MA | ak de juiste keuze

Als Accent adviseurs zijn we van mening dat het juiste mobiliteitssysteem samen met een passende inrichting van de openbare ruimte leidt tot spreiding in gebruik van vervoersmiddelen en daarmee tot een beperktere afhankelijkheid van de auto.

### Groei auto zet door

De auto is bijna niet meer weg te denken uit ons straatbeeld. Volgens het CBS telde Nederland begin 2019 zo'n 8,5 miljoen personenauto's. Dat zijn er ruim 200 maal zoveel als in 1927, toen er nog maar 41 duizend personenauto's waren. De enorme groei van het autobezit komt onder andere door de Tweede Wereldoorlog, de groei van de Nederlandse bevolking, de suburbanisatie, het forensisme en de toename van het reële inkomen. De auto geeft ons vrijheid en brengt ons snel naar onze bestemming, van deur tot deur, ongeacht of dit nu voor werk of plezier is.

### Auto ten onder aan eigen succes?

Anno 2021 kunnen we nog steeds niet zonder onze heilige koe als spil van het mobiliteitssysteem. Maar steeds meer komt het besef dat we ook niet voor altijd 'met auto' kunnen. Nederland blijft immers groeien. Dit betekent dat we nu en in de toekomst met nog mensen meer gaan reizen, over grotere afstanden. Zonder maatregelen en gedragsbeïnvloeding blijft het aantal auto's groeien, samen met de behoefte aan de hiervoor benodigde openbare ruimte, zoals wegen en parkeerruimte. Druk op het hoofdwegennet leidt daarbij automatisch tot een drukker onderliggend wegennet. Het gevolg is dat de door ons zo geliefde auto in de praktijk steeds meer een bron van overlast vormt. Daar waar eerst de voordelen overheersten, ervaren steeds meer mensen hinder van het vele blik op straat, de files, verkeersonveiligheid en andere gevolgen op de leefbaarheid zoals uitstoot, geluid en trillingen.

De negatieve gevolgen van onze mobiliteitsbehoefte conflicteren met de leefbaarheid in de dorpen, wijken en centra. Door de jaren heen is een groter bewustzijn ontstaan van de kwaliteit en het klimaat van onze leefomgeving: we willen meer groen, minder geluid, minder uitstoot en minder zicht op blik. Dit alles heeft invloed op de verdeling van de beschikbare openbare ruimte. Maar tegelijkertijd blijft onze mobiliteitsbehoefte even groot of groeit deze zelfs. Veel meer dan begin en medio twintigste eeuw, bepalen we zelf waar we wonen en werken. Daardoor leggen we dagelijks ook grotere afstanden af. Hoewel inmiddels, zeker in het stedelijk gebied, alternatieven beschikbaar zijn, blijft de auto nog steeds het meest dominante vervoersmiddel. De huidige infrastructuur faciliteert deze keuze te goed en versterkt deze zelfs. Dit komt deels omdat de auto vaak centraal staat bij de inrichting van de openbare ruimte.

Nederland probeert al sinds de opmars van de auto, in alle lagen van de maatschappij, om deze behoefte zo goed mogelijk te faciliteren en het gebruik ervan te reguleren. De meeste maatregelen zijn er dan ook op gericht om het gebruik van de auto zo vloeiend en vlot mogelijk te laten verlopen. Denk aan het toepassen van parkeerregulering, groene golven, matrixborden op de snelweg, eenrichtingsverkeer, parkeerroutes etc. etc. De meeste maatregelen hebben hun werking wel bewezen. Het effect van deze verschillende maatregelen zijn echter vaak plaatselijk en leiden er niet toe dat men de auto laat staan. Maatregelen gericht op ontmoediging van autogebruik ervaren bestuurders toch veelal als 'autootje pesten'. Deze boeken in de praktijk dan ook weinig concrete resultaten als het gaat om een lager autogebruik.

### Cirkel doorbreken

Om deze cirkel te doorbreken is het tijd voor verandering. Het is belangrijk dat de auto een andere plek krijgt in de totale mobiliteitsketen, passend binnen de mobiliteitstransitie. De auto hoort daarbij nog steeds in het totale aanbod van het vervoerssysteem, maar op de juiste plaats en dus niet meer met stip op één. Dit vraagt om ingrijpende keuzes. Keuzes die niet enkel gericht zijn op het toepassen van infrastructurele maatregelen, maar die ook een duidelijke gedragscomponent aanpakken. We zien hier dat de overheid slechts beperkt kan sturen, hier is dan ook een belangrijke rol weggelegd voor werkgevers. Een auto als secundaire arbeidsvoorwaarde leidt immers ook tot een parkeervraag. Vooral de auto afhankelijkheid van de forens moet daarom worden teruggebracht. Corona heeft al laten zien dat 10% minder verkeer zorgt voor 90% minder files. Door gebruik van alternatieven voor de auto, kan de dan niet meer benodigde parkeerruimte anders worden gebruikt. Maar dan moet er wel een reëel alternatief zijn. Vooral in landelijke gebied ontbreekt de keuze voor een volwaardig alternatief voor de auto in termen van reistijd.

Een mobiliteitshub biedt dit alternatief wel en voorziet in de juiste faciliteiten en voorzieningen. De inzet van mobiliteitshubs zorgt voor minder autoverkeer naar de steden en werklocaties én werkt stimulerend voor een kwaliteitslag van het openbaar vervoer naar de landelijke gebieden. Op deze manier ontstaan wel volwaardige alternatieven voor de auto. Dit biedt keuzemogelijkheden en leidt uiteindelijk tot voor minder hinder van de auto, minder congestie en een verbetering van de leefbaarheid in de woongebieden. Voorwaarde daarbij is wel dat de hub op de juiste plek komt te liggen. Bij voorkeur nabij hoofdwegen, om autoverkeer snel en efficiënt af te vangen. Naast het goed en vlot aansluiten van het wegennet, zijn ook goede en betrouwbare aansluitingen voor openbaar vervoer en fiets belangrijk. Alleen dan kan een volwaardig functionerend systeem gerealiseerd worden voor alle doelgroepen.

Maar om mensen te verleiden om niet meteen de auto te nemen, moeten we eigenlijk beginnen bij de voorkeur. Traditioneel zijn wegen en straten zodanig ontworpen dat de auto maatgevend is. Als we de straten meer in richten voor de voetganger en fietser en meer directe routes voor hen maken binnen een dorp/stad, verdwijnt de noodzaak voor het gebruik van de auto. Het koppelen van langzaam verkeer routes aan openbaar vervoer versterkt dit. Deze investering geeft bovendien indirect een impuls aan het openbaar vervoer.

### Case Zwijndrecht

Als adviesbureau maken wij de mobiliteitstransitie van dichtbij mee, niet alleen zakelijk, maar ook persoonlijk. Voor gemeente Zwijndrecht maakten wij een lokale doorvertaling van het hiervoor beschreven proces. Het Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan beschrijft het beleidskader voor de mobiliteitstransitie. Niet om morgen meteen alles anders te gaan doen, maar wel om daar in mee te groeien. Specifiek voor de grootstedelijke vernieuwingen rondom het station hebben we de gemeente geadviseerd over hoe om te gaan met verdichting van het aantal woningen, parkeervraagstuk en aanbod van initiatieven.

Gemeente Zwijndrecht gaat aan de slag met grootschalige herontwikkeling in de stationsomgeving. Vertrekpunt is de sloop van zo'n 300 woningen. Daar komen circa 1.200 nieuwe woningen voor terug, passend binnen de gewenste grootstedelijke allure. Deze verdichting betekent gedeeltelijke hoogbouw, hoge kwaliteit voor de openbare ruimte, ruimte voor fietsen en lopen en 'Trans Oriented Development' (TOD). TOD neemt mobiliteit van de bewoners al vanaf de initiatieffase van de ontwikkeling mee. Bewonersprofielen per deelgebied zijn daarbij vertaald in mobiliteitsprofielen. Door daar rekening mee te houden ontstond uiteindelijk een actuele (lage) parkeernorm, een aanbod van deelmobiliteit en aanbevelingen over de inrichting van de openbare ruimte. In het mobiliteitsplan voor het Stationskwartier gaven wij aanbevelingen voor minder auto-afhankelijkheid, stimuleren van het gebruik van trein, realisatie van hubs met deelfietsen en deelauto's en een onderbouwde lage parkeernorm voor de toekomstige woningen.

### Leerpunten

Afwijken van de kencijfers en richtlijnen van het CROW vraagt om een goede onderbouwing, maar ook om sterke bestuurders. Noodzaak tot anders denken is er vaak al in de grote gemeenten in Nederland, maar ook middelgrote en kleine gemeente hebben een rol in het geheel. Denk aan parkeerregulering, afstemming en lobby over fiets- en openbaar vervoer netwerken en natuurlijk samenwerking.

Zwijndrecht sorteert voor op ontwikkelingen die nog niet af of nog niet concreet zijn. Dat vraagt om vertrouwen en om uitleg aan gemeenteraad, bewoners en belanghebbenden. Mensen zien ideeën en plannen vanuit de huidige situatie en niet vanuit een toekomstig verwacht beeld. Een beeld dat ook nog eens onzeker is. Dat vraagt van adviseurs de vaardigheid om dit goed uit te kunnen leggen.

Accent adviseurs heeft meerdere partijen geadviseerd over de mogelijke rol en meerwaarde van mobiliteitshubs: van het bepalen van een locatie, tot het ontwerp van een aansluitend mobiliteitssysteem, tot de business case voor het functioneren van de hub. Onze conclusie is dan ook dat de juiste plaats van de auto binnen het totale netwerk randvoorwaardelijk is voor het goed functioneren van deze hubs. De uitwerking ervan blijft altijd maatwerk.