



Ruimte voor de auto: kan dat slimmer?

bestemd voor Nationaal Verkeerskunde Congres 2021

opgesteld door Renate Kok

gecontroleerd door Biem Troost

datum 28 mei 2021

referentie 210244_M_BTT_0767

projectnummer 210244

Samenvatting

De groei van het eigen autobezit zorgt voor steeds hogere parkeernormen in wijken, en meer verkeersbewegingen waardoor extra gebruik van de schaarse ruimte in woonwijken van steden ontstaan. Deze paper bespreekt verschillende oplossingen om het autobezit en -gebruik te verminderen

De combinatie van de maatregelen ontwerpen op nabijheid, het stimuleren van duurzame modaliteiten, en het ontmoedigen van het autogebruik zou kunnen leiden tot een vermindering in het autobezit, maar alleen als het mobiliteitsvraagstuk integraal wordt opgepakt. Door de verschillende belangen van projectontwikkelaars en gemeenten wordt dit nu niet gedaan.

De belangen van gemeenten zijn niet alleen het terugdringen van het autobezit en -gebruik maar vooral het bereikbaar houden van de stad. Door alleen te focussen op bereikbaarheid wordt vooral de mobiliteit in stand gehouden en niet het probleem opgelost. Door de focus van projectontwikkelaars en marktpartijen op geld verdienen zijn complexe opdrachten zijn minder interessant en pilots zijn minder interessant. Ook hebben marktpartijen en projectontwikkelaars minder belang bij toekomstbestendige projecten. Deze zijn wel belangrijk om duurzame woonwijken te creëren.

Bij het integraal inzetten van de maatregelen gaat het niet alleen dat bewoners moeten overstappen van vervoersmiddel maar ook vooral dat (auto)mobiliteit zelf wordt ontmoedigd. Pilots zoals met MaaS en deelmobiliteit worden gedaan zijn daarom weinig effectief. Het is nodig dat gemeenten en projectontwikkelaars samen complexe duurzaamheidsprojecten kunnen oplossen, dat gemeenten betere afspraken hebben met het Rijk, en moet het huidige beleid worden aangepast aan de behoefte van bewoners. Daarbij moeten de belangen van projectontwikkelaars niet zorgen voor concessies op de leefbaarheid op straat, niet alleen in de huidige situatie maar ook in de toekomst.

Er zou nog verder onderzoek kunnen worden gedaan naar hoe deze maatregelen samen kunnen worden ingezet. Daarbij moeten we niet alleen kijken naar mobiliteitsoplossingen maar ook naar oplossingen die de leefbaarheid in de straat verbeteren.



1 Inleiding

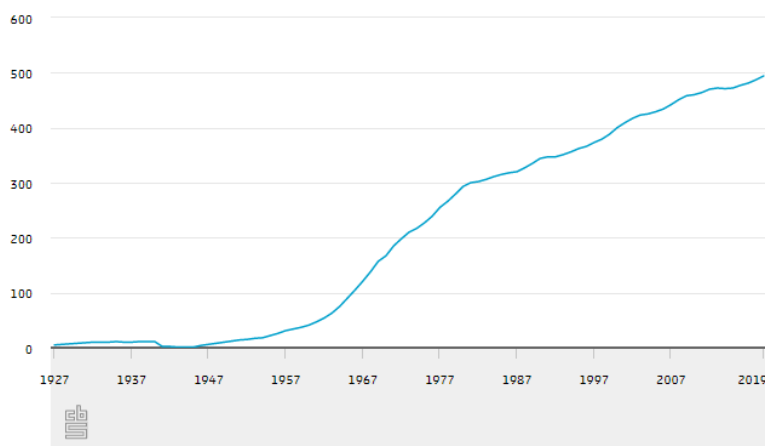
Veel wegen in woonwijken zijn als volgt ingedeeld: een brede weg voor auto's en andere voertuigen, met auto's langs de stoep geparkeerd. Dit alles neemt erg veel ruimte in beslag. Kan dit niet anders en duurzamer? Duurzaamheid is het evenwicht tussen mens, milieu en economie. Duurzame wegen zijn wegen die bijdragen aan de behoefte van de mens, de economie, en het milieu.



Afbeelding 1: Ruimtegebruik in een willekeurige straat door de auto

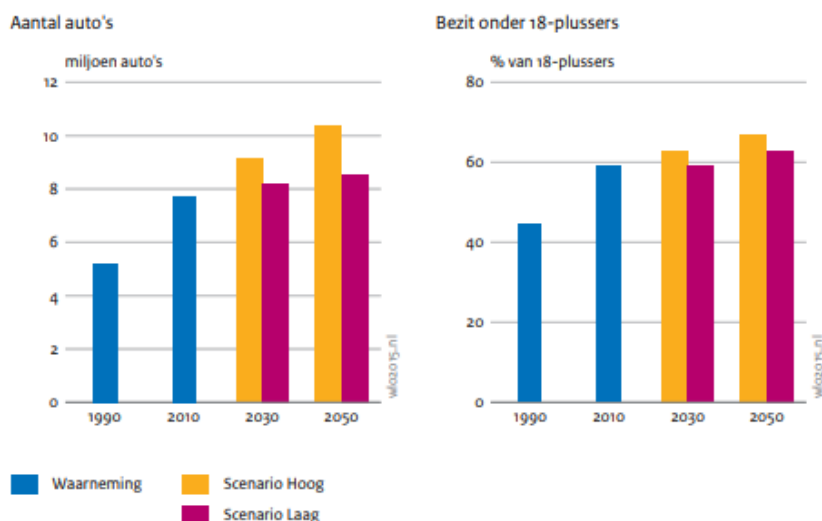
Inhoudelijke context

“Autopark groeit sterker dan bevolking” stond in maart 2020 op de website van het CBS. In 1927 waren 41 duizend geregistreerde personenauto's in Nederland. In de jaren '60 groeide het aantal personenauto's snel en inmiddels heeft het CBS 8,7 miljoen personenauto's geregistreerd in Nederland (CBS, 2020) (CBS, 2019).



Figuur 1: Groei in het aantal personenauto's (personenauto's per 1000 inwoners) (CBS, 2019)

De verwachting is dat het autobezit ook in de komende jaren door blijft groeien. Sinds de jaren '60 is de groei van het autobezit veelvoudig gestegen (zie Figuur 1). De verwachting is dat deze groei zich zal stabiliseren, dit gaat echter minder snel dan verwacht. Figuur 2 hieronder laat zien wat de verwachte groei is van het aantal auto's in 2030 en 2050 (deze voorspelling is gemaakt in 2015). Hier is te zien dat in het lage scenario van 2050 een groei tot 8,5 miljoen personenauto's werd verwacht. Dit aantal is in 2020 dus al behaald, het afgelopen jaar is het aantal auto's ten opzichte van 2019 met 1,9% gegroeid, in 2019 was dit 1,7% in vergelijking met het jaar daarvoor. Dit betekent dat de groei van het aantal auto's sneller gaat dan verwacht en nog stijgt (zie Figuur 2) (CBS, 2020) (Snellen, Romijn, & Hilbers, 2015).



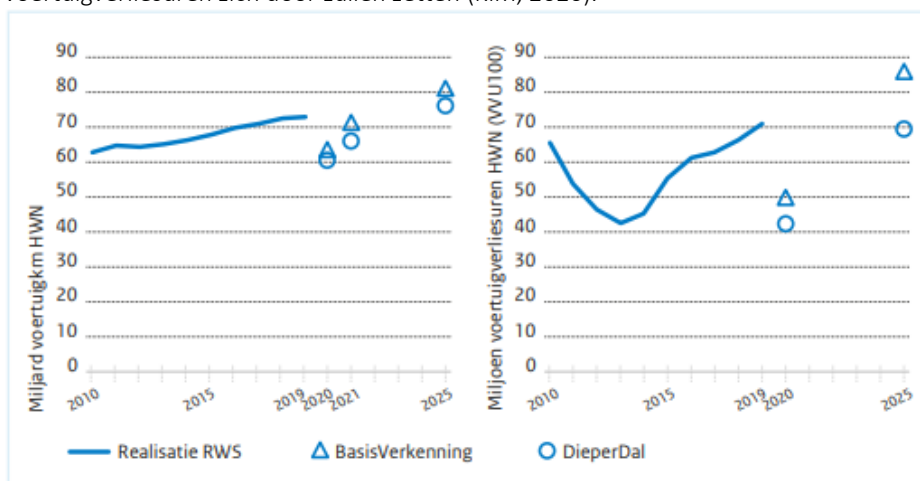
Bron: PBL/CPB; CBS (Statline)

Figuur 2: Verwachtte aantal auto's en autobezit onder 18-plussers (Snellen, Romijn, & Hilbers, 2015)

Met de groei van het aantal auto's, groeit ook het gebruik van auto's, wat congestie met zich meebrengt. Het aantal uren dat men in de file zit (gemeten in voertuigverliesuren) zijn de afgelopen jaren gestegen¹ mede dankzij de toename van het autobezit. Voertuigverliesuren zijn

¹ Periode voor COVID-19.

niet goed voor de economie en de doorstroom op de weg. Doordat de doorstroom op de weg wordt verminderd nemen overheden maatregelen om te zorgen dat de capaciteit van de weg toeneemt, zoals het aanleggen van extra rijstroken. Terwijl de voertuigverliesuren vaak plaatsvinden tijdens de spits, die maar een paar uur per dag plaatsvindt (KiM, 2020). Daarnaast staan auto's 95% van de tijd stil op een parkeerplaats (Wijngaarde, 2018). De parkeerplekken en extra rijstroken nemen veel ruimte in en stimuleren weer het autogebruik en bezit, hierdoor wordt een vicieuze cirkel gecreëerd. De verwachting is dat de groei van het autogebruik en voertuigverliesuren zich door zullen zetten (KiM, 2020).



Figuur 3: Groei in de voertuigkilometers en voertuigverliesuren (KiM, 2020)

Dit heeft ook effect op het klimaat. Het klimaat verandert voornamelijk door de toename van de CO₂ uitstoot. Daarom zijn beleidsdoelen gesteld om de emissie uitstoot te verminderen. In bijna alle beleidssectoren zijn deze doelen tot nu toe behaald. Dit geldt niet voor het verkeer. De brandstoffen die auto's en andere voertuigen uitstoten produceren 29% van alle CO₂ uitstoot in Nederland. Daarom moet de uitstoot in het verkeer drastisch verminderen. Uit een enquête van VNG onder 90 gemeenten, blijkt dat de meeste gemeenten de ambitie hebben om tussen 2035 en 2050 klimaatneutraal te zijn (VNG, 2018). In gemeenten is de bijdrage aan de uitstoot van het verkeer en vervoer het grootst. Met het landelijke beleid met betrekking tot het verminderen van de uitstoot wordt een emissiereductie van 34% in 2030 verwacht ten opzichte van 1990 (CROW, 2020). In de klimaatdoelen staat de emissiereductie in 2030 49% moet zijn ten opzichte van 1990, het autogebruik moet verminderd worden met 25% (van Liere, Beens, & Knol, 2017). Om deze klimaatdoelen te behalen moeten dus maatregelen worden genomen om de uitstoot van auto's drastisch te verminderen. Elektrificatie van het wagenpark is niet genoeg, ook het aantal auto's moet worden verminderd.

Deze paper heeft oplossingen onderzocht om het stijgende autobezit en -gebruik te verminderen.

2 Maatregelen en effecten

De maatregelen die besproken worden zijn al toegepast of zitten in de experimentele fase, waarvan kan worden aangenomen dat ze in de komende 5 jaar kunnen worden ingezet en zijn in te zetten op wijkniveau. Maatregelen die alleen landelijk of stedelijk inzetbaar zijn, worden



niet meegenomen. Uit het literatuuronderzoek zijn 6 maatregelen naar voren gekomen die voldoen aan deze criteria. De maatregelen die in dit hoofdstuk worden behandeld zijn:

- Verplaatsingsafstand verkleinen,
- Stimuleren openbaar vervoer,
- Deelmobiliteit,
- Stimuleren fiets/elektrische fiets,
- Gedragscampagnes.

Via literatuuronderzoek en interviews is gekeken naar mogelijke effecten op de maatregelen:

Openbaar vervoer: Het aanleggen van nieuwe OV-verbindingen kan zorgen voor een verlaging van het autobezit, het effect hiervan verschilt erg per ontwikkeling.

Deelmobiliteit: MaaS, Mobiliteitshubs en deelscooters, deelauto's hebben maar een beperkt effect: geschat op 10% vermindering.

Stimuleren fiets/elektrische fiets: Het effect van stimulerende maatregelen voor de fiets op het autogebruik zijn klein.

Parkeer reducerend beleid: Afhankelijk van het motief en de afstand die men aflegt voor de rit kan de prijselasticiteit van een parkeerplaats tussen de -0,04 en -0,3 liggen. Het effect van het verminderen van het aantal parkeerplaatsen ligt afhankelijk van de bezettingsgraad tussen de 0 en -1.

Verplaatsingsafstand verkleinen: Het verkleinen van de verplaatsingsafstand is kansrijk voor het terugdringen van het autobezit en -gebruik met een autobezit van 0,4 tot 0,6 per huishouden zijn.

Gedragscampagnes: Onder de gedragscampagnes is het lastig te zeggen wat het effect is, door bewoners te betrekken wordt het effect van de eerdere maatregelen wel groter, zeker als ze direct effect zien.

De resultaten van de losse mobiliteitsmaatregelen laten weinig effect zien. De combinatie van de maatregelen ontwerpen op nabijheid, het stimuleren van duurzame modaliteiten, en het ontmoedigen van het autogebruik zou kunnen leiden tot een vermindering in het autobezit. Omdat onderzoek mist naar de combinatie van maatregelen is het moeilijk te zeggen wat de precieze effecten zullen zijn. Om tot minder autobezit en -gebruik te komen is het daarom nodig om de mobiliteitsproblemen integraal op te lossen en onderzoeken. Daarnaast moeten bewoners worden betrokken bij het inzetten van de maatregelen, het liefst zien zij direct het effect.

3 Belangen gemeenten

De gemeente is verantwoordelijk voor de infrastructuur binnen de eigen gemeente en het beheer hiervan, ook maakt de gemeente bestemmingsplannen waarin staat waar bijvoorbeeld woningbouw, natuur, en bedrijventerreinen komen. Daarnaast is de gemeente toezichthouder op de woningbouw en maakt afspraken met woningbouwverenigingen. De gemeente is dus een belangrijke speler tussen bedrijven en bewoners. De gemeente is dan ook een aansturingpunt voor mobiliteitsmaatregelen zoals deze in hoofdstuk 2 zijn behandeld. Deze maatregelen worden beschreven in een mobiliteitsplan, waarin alle doelen worden benoemd.

Via literatuuronderzoek en interviews is kan worden geconcludeerd dat er binnen de mobiliteitsvisies ingezet op wordt zowel fietsen, lopen, als OV. Ook moet de stad bereikbaar zijn voor de auto. Gemeenten hebben dus geen prioriteit gesteld in de belangen. Hierdoor maken



gemeenten geen duidelijke keuzes in het ontmoedigen van het autobezit en -gebruik. Dit is wel nodig om autobezit en -gebruik te ontmoedigen. Gemeenten hebben bij parkeernormen weinig onderscheid gemaakt tussen verschillende voorzieningen en situaties. Factoren die de parkeerdruk zouden kunnen verlagen worden niet benoemd. Gemeenten zien dus niet wat de belangen zouden kunnen zijn bij het invoeren van verschillende maatregelen om de parkeernormen te verlagen. In het vorige hoofdstuk bleek juist dat het integraal benaderen van de maatregelen belangrijk is. Met de huidige parkeernormen wordt dit niet gedaan. Gemeenten hebben belangen bij samenwerking met het Rijk omdat deze partij invloed heeft op de landelijke mobiliteit. Toch hebben zij weinig inspraak op het landelijk beleid.

4 Belangen huishoudens

De belangen van verschillende huishoudens veranderen per leeftijd van de personen in de huishoudens, het opleidingsniveau, migratieachtergrond en inkomen. Omdat opleidingsniveau en inkomen vaak samenhangen en dezelfde reizigerspatronen hebben worden deze in hetzelfde hoofdstuk behandeld. Door middel van literatuuronderzoek en data-analyse wordt gekeken naar de belangen van de verschillende huishoudens. Voor de data-analyse is gebruik gemaakt van het onderzoek verplaatsingen in Nederland van het CBS.

Onder jongvolwassenen is het autogebruik en -bezit relatief laag. Omdat deze groep daarnaast flexibel en goed digitaal geschoold is, werken de meeste van de maatregelen uit hoofdstuk twee relatief goed. Voor deze groep is het vooral van belang dat zodra ze kinderen krijgen geen auto gaan aanschaffen. Gezinnen met kinderen zijn namelijk niet zo flexibel als jongeren, voor hen is de auto het meest ideale vervoersmiddel omdat die flexibel kan worden ingezet. Voor deze groep kan deelmobiliteit en voorzieningen in de buurt dus een grote rol spelen. Voor de groep gepensioneerden is het vooral van belang dat voorzieningen zoals winkels en supermarkten in de buurt zijn. Ook zou deze groep, doordat ze korte fietsafstanden afleggen, meer kunnen fietsen een goed fietsnetwerk is daarom van belang.

Personen met een laag opleidingsniveau hebben belang bij goede verbindingen binnen de regio. Deelmobiliteit is voor personen met een laag inkomen niet goedkoper als de gewone auto en daarom niet aantrekkelijk. Voor personen met een hoog inkomen zou dit wel een vervanging kunnen zijn voor de eigen auto. Voor hoopopgeleide personen is het van belang dat de verbinding met de trein naar andere regio's goed is omdat deze kan concurreren met de auto. Mensen met een niet-westerse migratieachtergrond hebben belang bij een goede verbinding met de bus, tram, en metro. Daarnaast zijn looproutes voor deze personen belangrijk.

5 Belangen projectontwikkelaars en marktpartijen

Bij mobiliteitsprojecten zijn projectontwikkelaars en verschillende marktpartijen betrokken. Dit zijn partijen zoals leasemaatschappijen, deelmobiliteitsaanbieders, OV-aanbieders, en adviesbureaus. Deze partijen werken samen met gemeenten aan hetzelfde project. Daarbinnen hebben ze echter een eigen belang. Ook kunnen projectontwikkelaars zonder gemeenten mobiliteitsprojecten opstarten, dit werd bijvoorbeeld gedaan bij de deelscooters.

Voor projectontwikkelaars en marktpartijen is het van belang dat ze geld verdienen. Dit betekent dat de kosten laag blijven en de opbrengsten hoog. Dit heeft een aantal gevolgen: complexe opdrachten, met veelal grotere onzekerheden, zijn minder interessant. Duurzame



projecten zijn complex, hierdoor kunnen deze projecten eerder niet doorgaan of moeten gemeenten concessies doen op de kwaliteit van het project.

Projectontwikkelaars en marktpartijen verdienen geld via subsidies vanuit de overheid of door een bepaalde dienst te verkopen. Voor een aantal marktpartijen kan het zijn dat deze dienst mobiliteit is. Hierdoor kunnen ze extra mobiliteit genereren.

Voor marktpartijen is zekerheid en weinig risico ook van belang. Pilots brengen risico's met zich mee omdat de voorwaarden tussentijds kunnen worden aangepast. Het risico wordt ook verlaagd als ze investeringen doen op plekken waar weinig mobiliteitsopties zijn en waar veel mensen samenkomen. OV-bedrijven hebben als belang om veel passagiers te vervoeren omdat passagiers voor inkomsten zorgen. Deelmobiliteit kan voor een gedeelte de verbinding met het OV versterken maar ook met het OV concurreren. Voor marktpartijen en projectontwikkelaars is het van belang om een goed verkoopbaar product te realiseren zodat ze een goed imago hebben. Toekomstbestendigheid (juist belangrijk voor duurzame mobiliteitsprojecten) is daarbij ondergeschikt.

6 Conclusie

Met dit onderzoek is antwoord gegeven op de vraag: *“Op welke manier kunnen de bestaande maatregelen op een duurzame manier worden ingezet in woonwijken waardoor eigen autobezit wordt ontmoedigd en openbare ruimte in de stad efficiënter wordt benut rekening houdend met belangen van stakeholders?”* Door te kijken naar maatregelen en effecten en de belangen van verschillende partijen is deze vraag beantwoord.

De resultaten van de losse mobiliteitsmaatregelen laten zien dat ze weinig effect hebben. De combinatie van de maatregelen ontwerpen op nabijheid, het stimuleren van duurzame modaliteiten, en het ontmoedigen van het autogebruik zou kunnen leiden tot een vermindering van het autobezit. Op de huidige manier worden vooral op zichzelf staande maatregelen als oplossing gezien, dit zorgt echter niet voor minder autobezit en -gebruik. Om tot minder autobezit en -gebruik te komen is het daarom nodig om de mobiliteitsproblemen integraal op te lossen. Naast de bovengenoemde mobiliteitsoplossingen moet gemeenten ook kijken naar oplossingen op een breder niveau om het doel te behalen. Daarnaast moeten bewoners worden betrokken bij het inzetten van de maatregelen, het liefst zien zij direct het effect.

De belangen van gemeenten zijn niet alleen het terugdringen van het autobezit en -gebruik maar vooral het bereikbaar houden van de stad. Door alleen te focussen op bereikbaarheid wordt vooral de mobiliteit in stand gehouden en niet het probleem opgelost.

De belangen van verschillende huishoudens hangt af van de verschillende factoren zoals leeftijd, opleidingsniveau en migratieachtergrond. Onder jongvolwassenen is het vooral van belang dat zodra ze kinderen krijgen geen auto gaan aanschaffen. Voor gezinnen met kinderen is de auto het meest ideale vervoersmiddel omdat die flexibel kan worden ingezet. Voor de groep gepensioneerden is het vooral van belang dat voorzieningen in de buurt zijn en een goed fietsnetwerk. Personen met een laag opleidingsniveau hebben belang bij goede verbindingen binnen de regio. Voor hoopopgeleide personen is het van belang dat de verbinding met de trein naar andere regio's goed is. Mensen met een niet-westerse migratieachtergrond hebben belang bij goede looproutes en een goede verbinding met de bus, tram, en metro.



Het grootste belang van projectontwikkelaars en marktpartijen is geld verdienen. Dit heeft drie gevolgen: complexe opdrachten zijn minder interessant, ze kunnen meer mobiliteit genereren, en pilots zijn minder interessant voor marktpartijen. Marktpartijen en projectontwikkelaars hebben minder belang bij samenwerken, ook toekomstbestendige projecten zijn minder van belang.

De huidige manier van het toepassen van de maatregelen heeft weinig effect op het verminderen van autobezit en -gebruik omdat deze niet integraal worden toegepast. Door het ontbreken van gezamenlijke belangen wordt dit niet gedaan.

Bij het integraal inzetten van de maatregelen gaat het niet alleen dat bewoners moeten overstappen van vervoersmiddel maar ook vooral dat (auto)mobiliteit zelf wordt ontmoedigd. Pilots zoals met MaaS en deelmobiliteit worden gedaan zijn daarom weinig effectief. Het is nodig dat gemeenten en projectontwikkelaars samen complexe duurzaamheidsprojecten kunnen oplossen en dat gemeenten betere afspraken hebben met het Rijk. Ook moeten ze beter rekening houden met de verschillende belangen van bewoners: niet elke maatregel is effectief bij elk huishouden. Daarvoor moet het huidige beleid worden aangepast aan de behoefte van bewoners en aan het oplossen van complexe problemen samen met projectontwikkelaars. Daarbij moeten de belangen van projectontwikkelaars niet zorgen voor concessies op de leefbaarheid op straat, niet alleen in de huidige situatie maar ook in de toekomst.



7 Aanbevelingen

Uit de conclusie blijkt dat het verminderen van het eigen autobezit door het inzetten van maatregelen niet vanzelfsprekend is. Met één maatregel is het hoge autobezit en -gebruik niet in één keer opgelost. Wel kunnen gemeenten en projectontwikkelaars stappen zetten om het autobezit en -gebruik terug te dringen.

De losse maatregelen om duurzame vervoersmiddelen te stimuleren hadden weinig effect, het is echter wel nodig om een goede infrastructuur te hebben om een goed alternatief te bieden voor de auto, zoals een veilig, comfortabel en dekkend fietsnetwerk. Ook een dekkend OV-netwerk mag hierbij niet ontbreken, met naast de verbinding naar een IC-station ook de tangentiële verbindingen naar verschillende delen van de stad. Als het basis fiets en OV-netwerk daar is maar men maakt alsnog veel gebruik van de auto, moet het autobezit en -gebruik worden ontmoedigd. Hiervoor kan het aantal parkeerplaatsen worden verminderd en de parkeerplekken verder op afstand komen te liggen. Daarnaast is het erg belangrijk om afspraken te maken met bewoners: zij moeten het eigen autobezit niet meer als vanzelfsprekend zien. Geef hierbij ook duidelijk aan wat de voordelen hiervan zijn zoals een groene leefomgeving en meer ruimte om te ontspannen. Leg deze prioriteiten dan ook vooraan bij het (her)ontwerp. Het stimuleren van duurzame vervoersmiddelen moeten deze belangen niet hinderen. De bewoners die daarnaast nog vasthouden aan de auto kunnen gebruik maken van deelmobiliteit: het liefst de (elektrische)deelfiets maar anders de deelauto. Door de deelmobiliteit te regelen binnen OV-concessies kunnen gemeenten beter op deelmobiliteit sturen en dit inzetten op plekken waar het nodig is (en niet direct waar de meeste winst wordt behaald).

Om te zorgen dat het autobezit en -gebruik daalt is het belangrijk dat bewoners zo min mogelijk verplaatsingen maken en de verplaatsingen kort zijn. Daarvoor zijn voorzieningen in de buurt nodig maar is het wel belangrijk dat gemeenten hierbij rekening houden met gentrificatie. Ook kunnen afspraken met werkgevers over thuiswerken en werken met flexplekken hierbij helpen

De belangrijkste aanbeveling is om het doel steeds in beeld te houden. Door de complexiteit van de projecten en de vele belangen die erbij horen, focussen gemeenten vaak op de manier van inzetten van de maatregelen. Hierdoor wordt het vooral de vraag hoe de maatregelen moeten worden ingezet en niet waarom. De maatregelen zouden moeten helpen om de ruimte duurzamer in te zetten en niet andersom en met de vele innovatie zoals Smart Mobility en zelfrijdende auto's moeten we dit doel voor ogen blijven houden.

Ruimte voor de auto: dat kan slimmer!



8 Discussie

Omdat dit onderzoek erg gefocust is op mobiliteit is ook vanuit dat oogpunt gekeken naar het probleem. Zo kwamen de oplossingen automatisch in de richting van mobiliteitsoplossingen. Het probleem gaat echter niet alleen over mobiliteit maar ook over ruimte. Daarom zou naast mobiliteitsoplossingen ook gekeken moeten worden naar ruimtelijke oplossingen. Dit oogpunt is terug te zien in veel stukken over duurzame mobiliteit. Zo worden methodes als STOMP genoemd: stappen, trappen, OV, MaaS, en privéauto. Hier is te zien welke hiërarchie mobiliteitsexperts aanhouden bij het invullen van de mobiliteit. Hierbij wordt alleen vergeten dat hier nog een optie is: geen mobiliteit. Door te investeren in meer mobiliteit wordt maakt men ook meer gebruik van mobiliteit. Dit terwijl naast mobiliteit ook andere belangrijke functies zijn op straat. Zo komt spelen, ontspannen en ontmoeten weinig voor in beleidsplannen. Dit zijn wel doelen die de duurzaamheid in wijken en straten vergroot. Daarom zou een vervolgonderzoek moeten ingaan op het doel meer spelen, ontspannen en ontmoeten op straat hierbij wordt niet alleen gekeken naar mobiliteitsoplossingen. Het doel moet namelijk niet alleen zijn minder auto's maar duurzame en leefbare straten en dit wordt niet bereikt door het asfalt van auto's te vervangen voor asfalt voor fietsers.