

“Bij beleidsmakers blijft het teveel intellectueel gokwerk”

Bij het vormgeven van nieuw mobiliteitsbeleid en de consequenties voor het ruimtelijk beleid moeten beleidsmakers zich niet overgeven aan wensdenken, maar kunnen ze beter een zekere flexibiliteit inbouwen rond de parkeernorm, kijken naar meer HOV en naar een grotere rol voor mobiliteitshubs. Dat is de boodschap van Friso de Zeeuw, die van 2006 tot en met 2017 hoogleraar gebiedsontwikkeling was aan de TU Delft en nu zelfstandig adviseur (www.frisodezeeuw.nl).



Wanneer Friso de Zeeuw kijkt naar het onderwerp parkeren en gebiedsontwikkeling onderscheidt hij twee belangrijke ontwikkelingen, die ook op elkaar inwerken. De eerste is direct afkomstig uit zijn vakgebied gebiedsontwikkeling en gaat over de verstedelijking. “Die ontwikkeling concentreert zich in stedelijke regio’s. Dus niet alleen in de grote steden, maar ook in de plaatsen eromheen. Ik heb het dan natuurlijk over de noord- en zuidvleugel van de Randstad, maar ook bijvoorbeeld over de Brabantse en Gelderse steden en Zwolle. Ik zie ook sinds de economische crisis – van 2008 tot 2014 – een sterkere concentratie en een groter verschil in Nederland tussen de groeiregio’s, de krimpregio’s en de regio’s waar vraag en aanbod wat betreft woningen in evenwicht zijn.”

Autobezit

Wanneer hij kijkt naar de mobiliteit ziet De Zeeuw dat in de groeiregio’s het autobezit weliswaar iets afneemt, maar dat het in de evenwicht- en krimpregio’s gelijk blijft. “Het beeld dat autobezit over de gehele linie afneemt is dus een duidelijk voorbeeld van wensdenken.

Beleidsmakers baseren echter vaak hun beleid daarop: ze focussen teveel op kleine niche-ontwikkelingen, waardoor hun beeld kan vertroebelen.” In de grote steden is het beeld echter anders: “Die zitten aan de grens van de capaciteit aan auto’s die ze kunnen verwerken. Dus moet je, omdat de mobiliteitsvraag niet afneemt, naar oplossingen zoeken zoals de versterking van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer om de leefbaarheid en de economische vitaliteit van de grote steden in stand te houden.”

8 miljard euro

In een artikel in De Volkskrant van 14 oktober 2018 berekende De Zeeuw grofstoffelijk welke investeringen nodig zouden zijn voor de grootstedelijke regio’s. Daarbij nam hij zowel vrije busbanen als lightrail en metro mee. Uitgangspunten daarbij waren dat er in de stadsregio’s tot 2030 nog zo’n 800.000 woningen bijkomen en dat 80 procent van de verplaatsingen plaatsvindt binnen 15 kilometer. De Zeeuw kwam uit op zo’n 8 miljard euro. Hij vindt het niet terecht dat die rekening eenzijdig bij het Rijk wordt gedumpt. “Ook provincie en gemeenten moeten hieraan bijdragen. Gemeenten kunnen dit doen door te kijken naar de grondexploitatie. Bovendien kunnen ze de parkeernorm verlagen en het aantal gebouwde parkeerplaatsen proberen terug te dringen. Daarmee komt investeringsvolume vrij – ik schat in rond 1 miljard euro – dat kan worden ingezet voor HOV. De overige 7 miljard kan dan worden verdeeld tussen provincies en gemeenten – 4 miljard euro – en het Rijk – 3 miljard euro.” De Zeeuw pleit ervoor vaart te maken: “Je moet nu beslissingen nemen en perspectief creëren, want het duurt zo’n vijftien jaar voordat het allemaal gerealiseerd is. Als je het dus nu niet doet, schuif je het probleem alleen maar op. Daarom kun je als Rijk ook niet zeggen: tot 2030 is er geen geld meer voor nieuwe investeringen openbaar vervoersinfrastructuur.”

Kanttelingen

Hij maakt bovendien nog twee kanttekeningen: “Overschat de groep niet die nu binnenstedelijk werkt, er zijn nog heel veel mensen die of traditioneel werken bij productiebedrijven of in de bedrijvenparken bij de snelweg. Daarnaast verburgerlijken de binnenstedelijke hipsters in de loop der jaren. Ze verhuizen naar nieuwbouwwijken aan de rand van de stad, krijgen andere mobiliteitsbehoeften en komen uit hun grootstedelijke cocon.”

De tweede ontwikkeling die De Zeeuw signaleert bevindt zich binnen het domein van de mobiliteit. Hij noemt een aantal aspecten die van invloed zijn. “Ik begin bij de zelfrijdende auto. Daarvan is nog weinig bekend wanneer die komt, alleen dat het eerst op de snelweg zal zijn en pas later in binnenstedelijke milieus. Ik zie er ook nadelen aan voor de leefomgeving: het autobezit zal namelijk toenemen omdat de prijs van de auto zal dalen en het comfort zal toenemen. En die toename kan slechts deels afnemen, wanneer autodelen een forse vlucht neemt. De zelfrijdende auto zal ook leiden tot nieuwe stallingsopties, waarbij onder meer curbmanagement – het betalen voor het in- en uitstappen op vooraf door overheid of markt bepaalde plaatsen – een rol kan spelen. En tot meer autobewegingen.” De Zeeuw ziet geen grote invloed van de overschakeling op elektrisch vervoer voor gebiedsontwikkeling. “Die ontwikkeling heeft meer impact op de staatskas. Die moet een andere manier gaan vinden om de heilige koe te gaan melken.”

MaaS

Ook MaaS (Mobility as a Service) zal invloed hebben op de mobiliteit van mensen, met name op het gedrag. De Zeeuw ziet een overeenkomst met de discussie rond de zelfrijdende auto. “Beleidsmakers geven zich op beide gebieden over aan wensdenken en zien het als oplossing voor al hun mobiliteitsproblemen. Het blijft echter teveel intellectueel gokwerk. Ze kunnen zich beter integraal richten op het brede scala aan mobiliteitsoplossingen, met zaken als fiets en elektrische fiets.”

De Zeeuw ziet ook ontwikkelingen binnen het OV. “Neem het spoorboekloos rijden. Ik vind dat voor de korte afstanden in Nederland een goede ontwikkeling omdat onze treinen op korte trajecten in feite een metroachtig karakter hebben. Interessant is ook of – zoals sommige mensen denken – de zelfrijdende auto het OV deels gaat kannibaliseren.”

Wensdenken

Wanneer hij kijkt naar enerzijds de vooral technologische aangedreven ontwikkelingen bij de mobiliteit en anderzijds naar de verstedelijking ziet hij duidelijk dat ze op elkaar ingrijpen. Hij ziet echter ook iets anders: “Mobiliteitsmensen koppelen veel wensdenken aan de ruimtelijke ordening. Als we veel binnenstedelijk verdichten ontstaat vanzelf draagvlak voor en behoefte aan OV. Stedenbouwers daarentegen kijken vanuit de andere kant: die rekenen zich rijk met de zelfrijdende auto, omdat daardoor veel binnenstedelijke brede wegen vrijkomen voor transformatie naar groen of hoogwaardige openbare ruimte voor de burger. Ook wensdenken dus. En de optelsom van beiden leidt tot beelden die helemaal niet realiseerbaar zijn.”

De Zeeuw pleit voor een andere aanpak. “Kijk naar oplossingen buiten de stadsgrenzen en kijk dan naar locaties met goede OV-verbindingen of mogelijkheden voor goede OV-verbindingen. En kijk naar wat aansluit op bestaande infrastructuur. Tegelijkertijd moeten politici, zeker bij de grote steden, de auto in binnensteden een halt durven toeroepen. Iets wat links bestuurde steden als Amsterdam en Utrecht wel met erg veel enthousiasme doen.”

Alternatieven

En het kan ook, aldus De Zeeuw. “Neem nou de parkeernorm. Die kan binnenstedelijk omlaag, want het komt al vaak voor dat daar gewoon veel parkeerplekken – zeker in parkeergarages – leeg staan. Je kunt bovendien goede alternatieven bieden met mobiliteitshubs en deelauto’s zoals momenteel in de Merwedekanaalzone in Utrecht gebeurt (zie elders in deze editie).” Het betekent ook een nieuwe kans voor transferia, volgens De Zeeuw. “De transferia waren lange tijd geen succes. De nieuwe generatie transferia sluit echter vaak direct aan op het hoofdnet en dat maakt ze aantrekkelijk. Zelf woon ik in Monnickendam. Als ik naar het centrum van Amsterdam ga, rijd ik met de auto naar P+R Noord en neem daar de Noord-Zuidlijn. Of ik maak gebruik van het uitstekende busnetwerk tussen Monnickendam en Amsterdam-Noord. Het laat zien dat het vruchten afwerpt als je ervoor zorgt dat transferia goede OV-aansluitingen hebben en ze integreert in het totale OV-systeem. Uiteindelijk kan zo’n transferium zich dan ontwikkelen tot een echte mobiliteitshub.”

Geen plan B

De Zeeuw ziet dat beleidsmakers vaak geen plan B hebben wanneer ontwikkelingen anders lopen dan voorzien. Wat als mensen toch meer vasthouden aan autobezit en de parkeernorm dus eigenlijk niet omlaag kan naar 0,2 en als autodelen niet zo'n grote vlucht neemt zoals wordt gehoopt? "Bij de VINEX-wijken is ook gewerkt met lagere parkeernormen in de hoop dat mensen dan zouden volstaan met minder of geen auto's. Het heeft niet gewerkt. Met als gevolg dat er later gedoe kwam over het tekort aan parkeerplekken. Temeer daar het OV vaak ook te laat kwam in die wijken."

Hoe moet het dan wel? De Zeeuw haalt het voorbeeld aan van Holland Park in Diemen, waar is gewerkt met een parkeernorm van 0,3 en een reservecapaciteit van nog eens 0,3. "Je bouwt dan als het ware een schuifruimte in in de gebiedsontwikkeling. Het omgekeerde kan overigens ook. Je realiseert in een gebied parkeerruimte die als die overbodig blijkt te zijn in een later stadium kan worden omgeswitcht naar een andere functie. Je kunt kortom naar twee kanten dynamiek inbouwen."

Mythes

En dat is nodig, want sommige mythes blijven mogelijk mythes. "Neem de mythe dat jonge mensen overschakelen van bezit naar gebruik. En dat dus autodelen een grote vlucht zal nemen. Als ik kijk naar de onderzoeken van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) zie ik een ander beeld: men hecht nog steeds aan de eigen auto, alleen komt die op latere leeftijd in beeld omdat mensen later kinderen krijgen. Ik verwacht daarom ook geen snelle groei van de deelauto's, hooguit van niets naar iets meer dan niets. Daarmee is het opnieuw een voorbeeld van wensdenken bij beleidsmakers."

Het verbaast De Zeeuw dan ook niet dat parkeerexploitanten niet pessimistisch zijn over de toekomst van parkeren. "Ze zien hooguit dat het verschuift naar de randen van de steden, omdat binnensteden voor de auto straks onbereikbaar zijn. Tegelijkertijd komen er andere verdienmodellen, bijvoorbeeld met curbs management. Waarbij het de vraag is of die 'afzetplaatsen' publieke voorzieningen gaan worden of dat ze door de overheid worden uitbesteed aan commerciële partijen. Interessant wordt in dat verband ook wie de mobiliteitshubs gaan exploiteren: OV-bedrijven, deelautoaanbieders of commerciële parkeerexploitanten."

Dit artikel is verschenen in [PARKEER24 nummer 1](#), maart 2019.