

Reflecties op het verstedelijkingsproces voor mobiliteitsprofessionals

Ricardo van Breemen rvb@tg.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
13 en 14 oktober 2022, Utrecht**

Samenvatting

Reflecties op het verstedelijkingsproces voor mobiliteitsprofessionals

Bouwen, bouwen en bouwen. De woningbouwopgave is de afgelopen tijd veel in het nieuws geweest en dat blijft ook nog wel even zo. Voor de wereld van mobiliteit een interessante tijd, want woningbouwontwikkeling heeft effect op hoe mensen zich verplaatsen.

Hoe zat het ook alweer? Om de krapte op de woningmarkt te verlichten zijn voor zeven regio's met de hoogste verstedelijkingsdruk verstedelijkingsstrategieën opgesteld (tezamen het Stedelijk netwerk Nederland, zoals beschreven in de NOVI). Deze strategieën op hoofdlijnen zijn als kader leidend voor regionale uitwerkingen. Zo ontstaat synergie in de gezamenlijke kracht van de stedelijke regio's. Via de regionale uitwerkingen wordt toegewerkt naar afspraken binnen de regio (gemeenten, waterschap, en provincie) en met het Rijk in de vorm van verstedelijkings-/uitvoeringsafspraken.

Parallel aan het opstellen van de verstedelijkings-/uitvoeringsafspraken wordt in diverse regio's in kaart gebracht wat de mobiliteitsopgave is die gepaard gaat met de eerder genoemde verstedelijkingsopgave. Denk hierbij aan multimodaal en qua infrastructuur, gedragsbenaderingen, samenwerkingen en slimme toepassingen. Om verschillende redenen dit echter complex te noemen:

- Hoewel het woord verstedelijking anders suggereert, gaan veel afspraken ook over het landelijk gebied. Echter de opgaven die hier spelen zijn soms anders dan in het stedelijk gebied. Dit vraagt om goede samenwerking en afspraken waar zowel de grotere gemeenten / steden als kleinere gemeenten / kernen mee kunnen leven.
- Het gevraagde tempo waarin deze afspraken tot stand komen maken diepgravend onderzoek beperkt mogelijk en nopen tot het goed en zorgvuldig plannen van politiek-bestuurlijke besluitvorming, met name op lokaal niveau met veel gemeenten is dit een aandachtspunt.
- Om de mobiliteitsopgave te bepalen moet bekend zijn in welke gebieden de geplande woningen komen. Dit is op zichzelf een complexe en vaak gevoelige puzzel vanwege de vele belangen die een rol spelen. De kwaliteit van de gekozen strategie en de gemaakte afspraken hangt daarmee samen met de integraliteit van het genomen besluit: juist door het vraagstuk vanuit meerdere invalshoeken te bekijken kan men tot 'betere' keuzes komen.

Tijdens deze kampvuursessie staan de ervaringen van de deelnemers met de verstedelijkingsopgave i.r.t. mobiliteit centraal. We blikken terug: wat is opgevallen, zowel ten aanzien van de kwaliteit van de inhoudelijk gemaakte (mobiliteits)keuzes als ook procesmatig hoe tot keuzes en besluitvorming is gekomen? Wat kunnen we hiervan leren? En omdat het BO MIRT geen eindstation is gaan we ook in op de impact van deze verstedelijkingsstrategieën en – afspraken op de beleidsmatige uitdagingen van de komende jaren.

Reflecties op het verstedelijkingsproces voor mobiliteitsprofessionals

Bouwen, bouwen en bouwen. De woningbouwopgave is de afgelopen tijd veel in het nieuws geweest en dat blijft naar alle waarschijnlijkheid ook nog wel even zo. In de kamerbrief¹ van februari dit jaar maakt minister de Jonge de rol die de overheid hierin inneemt duidelijk: *"Volkshuisvesting is een kernopdracht van de overheid. De afgelopen jaren hebben we de rol van de overheid te klein gemaakt. Te veel is geloofd dat de markt als vanzelf een oplossing zou bieden. Ik wil dat de overheid weer regie neemt op het gebied van volkshuisvesting en ruimtelijke ordening."* Voor de wereld van mobiliteit een interessante tijd, want woningbouwontwikkeling - of het nu gaat om nieuwe uitleglocaties of binnenstedelijk verdichten - heeft effect op hoe mensen zich verplaatsen.

1. Verstedelijking

1.1 Context

Met *verstedelijking* wordt in dit paper het geheel aan ruimtelijke opgaven die noodzakelijk zijn voor het ontwikkelen van een stedelijke omgeving bedoeld. Om de krapte op de woningmarkt te verlichten zijn voor zeven regio's met de hoogste verstedelijkingsdruk verstedelijkingsstrategieën opgesteld. Tezamen vormen de zeven regio's het Stedelijk netwerk Nederland, zoals beschreven in de NOVI. Het grootste deel van de woningbouwopgave tot 2040 wordt gerealiseerd in deze 7 regio's (600.000 woningen tot 2030, 900.000 woningen tot 2040). In de regio's liggen ook de 14 grootschalige woningbouwlocaties.

Deze strategieën op hoofdlijnen zijn als kader leidend voor de regionale uitwerkingen. In de provincie Noord-Brabant is bijvoorbeeld de keuze gemaakt om vanuit de (provinciale) verstedelijkingsstrategie Brabant als hoofdkader verder uit te werken in vier regio's (Stedelijke Gebied Eindhoven, Stedelijke Regio Breda-Tilburg, West-Brabant West en Stedelijke Regio 's-Hertogenbosch). Zo ontstaat synergie in de gezamenlijke kracht van de stedelijke regio's en houden effecten van investeringen niet op bij de gemeentegrens. Via de regionale uitwerkingen wordt toegewerkt naar afspraken binnen de regio (gemeenten, waterschap, en provincie) en met het Rijk in de vorm van verstedelijkings-/uitvoeringsafspraken. Zo bieden waterschappen, provincies en gemeenten antwoord aan het Rijk op de fysiek-ruimtelijke opgaven waar Nederland voor staat en verbinden deze aan de behoeften en wensen die op regionaal en lokaal niveau leven. Daarmee is de scope van dergelijke afspraken breder dan alleen woningen en bedrijvigheid en worden deze ook in relatie gebracht met het oplossen van de opgaven met betrekking tot klimaatadaptatie, energietransitie, slimme en duurzame mobiliteit, biodiversiteit, gezondheid en circulaire economie.

1.2 Besluitvorming op het BO MIRT en BO Leefomgeving

Rijk en Regio gebruiken het jaarlijkse terugkerend bestuurlijk overleg BO MIRT (najaar) en het BO Leefomgeving (voorjaar) om tot afspraken te komen over een gezamenlijk gedragen strategie voor slimme en duurzame verstedelijking. Hierbij is de keuze gemaakt om deze uit te werken in onder andere (verstedelijkings)strategieën. Deze

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2021–2022, 35 925 VII, nr. 137

vormen de basis voor afspraken die worden vastgelegd in verstedelijkings-/uitvoeringsafspraken.

2. Ruimte voor verstedelijking door meer nabijheid

Een van die ruimtelijke opgaven is het voorzien van voldoende bereikbare woningen. Het Rijk heeft aangegeven voor de korte termijn versnellingsgelden te willen inzetten uit het mobiliteitsfonds van 7,5 miljard. Met het geld kunnen overheden een goede ontsluiting van nieuwe woningen in de 14 verstedelijkingsgebieden en daarbuiten realiseren.

De aanvliegroute op welke manier dit het beste kan worden vormgegeven is afhankelijk van de ontwikkelprincipes van de betreffende stedelijke regio, echter zijn er wel een aantal vaste patronen te herkennen. Algemeen beeld is dat realisatie van de enorme verstedelijkingsopgave volgens veel regio's gepaard moet gaan met de nodige investeringen in een pakket aan mobiliteitsmaatregelen. Mensen moeten zich immers kunnen blijven verplaatsen waarbij benodigde (openbare) ruimte minimaal is (er ligt immers ook nog een vergroenings- en verblauwingsopgave in de openbare ruimte). Tegelijkertijd biedt een keuze voor inbreiding in veel stedelijke regio's ook een kans tot het verduurzamen van het mobiliteitssysteem en het versnellen van de mobiliteitstransitie. Zo leidt een toename aan inwoners in de stad tot een vermindering van de negatieve gevolgen van de gezinsverdunding en krimp. Het vermindert de noodzaak tot verplaatsingen over langere afstanden en biedt kansen tot het verkorten en verduurzamen van ritten. Het verkorten van verplaatsingen (nabijheid) in plaats van het versnellen van verplaatsingen (snelheid) staat steeds vaker als bereikbaarheidscriterium centraal. Door de noodzaak tot verre verplaatsingen weg te nemen ontstaat ruimte voor verstedelijking.

3. Uitdagingen

Om deze positieve feedbackloop voor (stedelijke) mobiliteitsvoorzieningen te creëren is het nodig de verstedelijking te faciliteren met juiste investeringen. Denk hierbij aan multimodaal en qua infrastructuur, gedragsbenaderingen, samenwerkingen en slimme toepassingen. Om verschillende redenen is de totstandkoming van verstedelijkings-/uitvoeringsafspraken echter complex te noemen.

Zo komen sommige verstedelijkings-/uitvoeringsafspraken tot stand via veelal nieuwe bestuurlijke samenwerkingsvormen die niet gekoppeld zijn aan een bestaande (bestuurlijke) samenwerking. Hoewel het woord verstedelijking anders suggereert, gaan veel afspraken ook over het landelijk gebied. Echter de opgaven die hier spelen zijn soms anders dan in het stedelijk gebied. Dit vraagt om goede samenwerking en afspraken waar zowel de grotere gemeenten / steden als kleinere gemeenten / kernen mee kunnen leven.

Het gevraagde tempo waarin deze afspraken tot stand komen maken diepgravend onderzoek beperkt mogelijk en nopen tot het goed en zorgvuldig plannen van politiek-bestuurlijke besluitvorming, met name op lokaal niveau met veel gemeenten is dit een aandachtspunt.

Parallel aan het opstellen van de verstedelijkings-/uitvoeringsafspraken wordt dan ook in diverse regio's in kaart gebracht wat de mobiliteitsopgave is die gepaard gaat met de eerder genoemde verstedelijkingsopgave. Juist dit parallel werken is in veel gevallen complex gezien de afhankelijkheid tussen wonen en mobiliteit: om de mobiliteitsopgave

de bepalen moet bekend zijn in welke gebieden de geplande woningen komen. Dit is op zichzelf een complexe en vaak gevoelige puzzel die moet worden gelegd omdat hier veel belangen een rol spelen. De complexiteit zit hem dan ook in de integraliteit van dit woningbouwvraagstuk: keuzes op het gebied van wonen hebben invloed op andere thema's als mobiliteit, natuur, energie, klimaat en bijvoorbeeld water. De kwaliteit van de gekozen strategie en de gemaakte afspraken hangt daarmee samen met de integraliteit van het genomen besluit: juist door het vraagstuk vanuit meerdere invalshoeken te bekijken kan men tot 'betere' keuzes komen.

4. Kampvuursessie

Tijdens deze kampvuursessie staan de ervaringen van de deelnemers met de verstedelijkingsopgave in Nederland centraal. We blikken terug: wat is opgevallen, zowel ten aanzien van de inhoudelijk gemaakte (mobiliteits)keuzes als ook procesmatig hoe tot keuzes en besluitvorming is gekomen? Wat kunnen we hiervan leren? En omdat het BO MIRT geen eindstation is gaan we ook in op de impact van deze verstedelijkingsstrategieën en – afspraken op de beleidsmatige uitdagingen van de komende jaren.

5. Literatuurverwijzingen

- [Concept afweegkader voor middellange termijn Woningbouw en mobiliteit | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)