Een marathon, geen sprint

Aangrijpingspunten voor de stedelijke mobiliteitstransitie op basis van de percepties van stakeholders

Sebastiaan van der Hijden

MCD
master city developer

Een marathon, geen sprint

Sebastiaan van der Hijden
Studentnummer: 517731

Afstudeerscriptie in het kader van de opleiding Master City Developer 2018-2021 (MCD15-16)
Erasmus Universiteit Rotterdam, Technische Universiteit Delft

1 november 2021

Scriptiebegeleider:
Dr. G. (Giuliano) Mingardo, senior onderzoeker
Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics
Erasmus Universiteit Rotterdam

Tweede lezer:
Drs. S. (Susan) Vermeulen, onderzoeker
Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics
Erasmus Universiteit Rotterdam

MCD®
master city developer

Voorwoord

Na een ongeluk op terugweg van een zomervakantie in Frankrijk was onze auto total loss. Dus stonden we vorig jaar augustus plotseling voor de keuze: kopen we een nieuwe of gaan voor het onbekende avontuur van de deelauto? De keuze viel wederom op een eigen stationwagen, op benzine, met twee kinderzitjes in de juiste maten. Vanwege het comfort, de 'mobiliteitsgarantie' en omdat we midden in Utrecht, zonder enige beperking, voor onze eigen deur mogen parkeren. En om al die andere redenen.

Het was de volstrekte vanzelfsprekendheid van die keuze, die me aan het denken zette: als ik de deelauto al geen serieuze kans geef, met mijn dagelijkse werk aan slimme en gedeelde mobiliteit, in de veronderstelling dat ik duurzaamheid erg belangrijk vind, wat mogen we dan eigenlijk verwachten van de rest van Utrecht? Ik liep al langer rond met de vraag hoe we met deelmobiliteit de massa gaan bereiken, maar nu had ik mijn scriptieonderwerp plotseling scherp.

Een jaar later ben ik door dit onderzoek niet per se hoopvoller geworden dat we op korte termijn een grote sprong voorwaarts kunnen maken in de stedelijke mobiliteitstransitie. Terwijl de transitiedoelen worden onderschreven houden veel mensen (net als ik) vast aan de eigen auto. Toch zijn er voldoende aangrijpingspunten om koers te houden richting autoluwe steden, met gezonde en duurzame mobiliteit en leefbare straten. Het is zaak om te volharden, het is een kwestie van lange adem.

Deze scriptie vormt de afsluiting van 2,5 jaar Master City Developer. Wat een voorrecht om na ruim 20 jaar opnieuw in de collegebanken te mogen plaatsnemen, en te merken dat ik studeren nu eigenlijk veel leuker vind dan destijds, toen alles eromheen belangrijker leek. Het was een intensieve en inspirerende periode die ik niet snel zal vergeten. Dankzij de MCD-docenten, (gast)sprekers en medestudenten heb ik veel bijgeleerd over sturen in stedelijke en gebiedsontwikkeling, maar ook over mezelf.

Er zijn een hoop mensen die ik moet bedanken. Allereerst dank ik de Ontwikkelorganisatie Ruimte van de gemeente Utrecht voor de kans om deze prachtige opleiding te volgen.

Giuliano Mingardo dank ik voor de fijne scriptiebegeleiding, net als Susan Vermeulen die me met veel geduld de ins- en outs van Qualtrics en surveys heeft bijgebracht. Dank ook aan mijn collega's Mark, Leon en Rob voor het sparren over de inhoud, en aan Niels voor de vormgeving. En verder hartelijk dank aan alle experts, gesprekspartners, respondenten en al die anderen die me op één of andere manier hebben geholpen. Zonder jullie was dit nooit gelukt.

Tot slot, dank pa en ma voor alle steun. En Patrick, speciale dank voor je scherpte in het becommentariëren van de conceptteksten; wat fijn dat ik je altijd kan bellen voor dit soort klussen.
De laatste woorden zijn natuurlijk voor thuis. Lotte, Jula en Lucie, het was zeker niet altijd eenvoudig om werk, gezin en studie te combineren de afgelopen jaren. Jullie hebben me altijd gesteund en de ruimte gegeven. Ik zie er naar uit om er vanaf nu weer 100% voor jullie te zijn.

Sebastiaan van der Hijden

1 november 2021

Samenvatting

Mobiliteit vervult een vitale functie voor de samenleving, maar de wijze waarop ons huidige mobiliteitssysteem is vormgegeven, met een centrale rol voor de (privé)auto, aangedreven door fossiele brandstoffen, is op de lange termijn niet houdbaar. Automobiliteit heeft vele schadelijke neveneffecten die zich extra sterk manifesteren in onze steden. Daar is de luchtvervuiling het grootst, vallen de meeste verkeersslachtoffers en wordt de leefbaarheid sterk aangetast door rijdende en stilstaande auto's. De kosten van deze 'externaliteiten' worden afgewikkeld op de maatschappij en op toekomstige generaties. Een fundamentele verandering van het mobiliteitssysteem waarin de auto zo'n dominante rol heeft, lijkt niettemin ver weg. Maar in de steden is al enige tijd een kentering zichtbaar.

Daar maken autowegen plaats voor fietsstraten, wandelgebied en water. In en rondom binnensteden is de fiets in plaats van de auto dominant geworden. De nadruk is steeds meer komen te liggen op ruimtelijke kwaliteit en verblijven, in plaats van doorgaand verkeer. Bovendien wordt de maximum snelheid omlaag gebracht, en zijn elektrisch vervoer en deelmobiliteit aan een opmars bezig. Deze beweging, waarbij mobiliteit in de stad transformeert, van een systeem met een dominante positie voor de fossiele privéauto naar een systeem dat duurzaam, gezond en ruimte-efficiënt is, noemen we de stedelijke mobiliteitstransitie. Gemeenten bepalen deels het tempo van deze stedelijke transitie, door de inzet van een scala aan interventies gericht op minder, anders (modal shift) en schoner (elektrisch) reizen.

Met toenemende druk om te verduurzamen (klimaatverandering, energietransitie), de hernieuwde aandacht voor een gezonde stedelijke leefomgeving (mede onder invloed van Covid), de urgente groei- en verdichtingsopgave en de (verwachte) doorbraak van duurzame technologieën (o.a. elektrificering, deelvervoer, Mobility as a Service; MaaS) lijkt een periode aangebroken voor versnelling van de stedelijke mobiliteitstransitie. Echter, gemeenten worden ook geconfronteerd met forse uitdagingen. Innovaties, zoals deelvervoer en MaaS bereiken de massa nog onvoldoende. En in de bestaande stad, waar sprake is van ingesleten mobiliteitspatronen, gewoontegedrag en gevoelens van verworven rechten, stuit beleid gericht op het ontmoedigen van autogebruik op weerstand.

De opgave voor stadsbestuurders en beleidsmakers luidt dan ook: hoe kunnen we het tempo van de mobiliteitstransitie behouden en beïnvloeden in het complexe krachtenveld van uiteenlopende maatschappelijke stakeholders? Bij het werken aan die opgave is kennis over de percepties van stakeholders ten aanzien van de transitie cruciaal. Het zijn bewoners, forenzen, incidentele reizigers, bedrijven en andere belanghebbenden die uiteindelijk hun mobiliteitsgedrag moeten aanpassen. Transitiemaatregelen grijpen direct in op hun gedrag, financiën en mogelijkheden. Steun voor beleid onder deze groepen is onmisbaar voor het beïnvloeden van de transitiedynamiek. Over die percepties, en de mate waarin ze de mobiliteitsopgave in de steden beïnvloeden, gaat dit onderzoek.

Mijn onderzoeksvraag luidt: wat zijn de percepties zijn van maatschappelijke stakeholdergroepen over de stedelijke mobiliteitstransitie, en op welke wijze kunnen inzichten hierover door gemeenten gebruikt worden om de richting en het tempo van deze transitie te beïnvloeden?

Om tot de beantwoording van deze vraag te komen heb ik, naast een literatuurstudie naar de transitiewetenschap, een empirisch onderzoek uitgevoerd door middel van een enkelvoudige casestudie van Utrecht. Die snelgroeiende en verdichtende stad is interessant omdat mobiliteit bij vrijwel alle bouwontwikkelingen een bottleneck vormt, de openbare ruimte en stedelijke mobiliteit onder invloed van de mobiliteitstransitie de afgelopen decennia zichtbaar is veranderd, en een ambitieus stadsbestuur de komende jaren nog minder ruimte wil geven aan de auto, terwijl een deel van de stad moeite heeft met die koers.

De belangrijkste onderzoeksmethode is een perceptiesurvey onder 1.219 bewoners en bezoekers, 115 bedrijven en organisaties en 12 raadsleden namens alle politieke partijen in de Utrechtse raad. De vragen gingen over steun (voor beleidsdoelen en voor interventies), ervaringen, zorgen, behoeften en eigen mogelijkheden ten aanzien van de transitie. De uitkomsten zijn verdiept in gesprekken en interviews met bewoners en bedrijven. Ik heb in een sessie met experts van de gemeenten Amsterdam, Den Haag en Eindhoven onderzocht in hoeverre de Utrechtse uitkomsten te veralgemeniseren zijn. Bij het opstellen van de aanbevelingen ten slotte is onder meer gebruik gemaakt van de kennis van experts vanuit markt, overheid en wetenschap. Op basis van de survey en de navolgende gesprekken zijn een aantal bevindingen belangrijk in licht van de zoektocht naar aangrijpingspunten voor gemeenten voor het beïnvloeden van de stedelijke mobiliteitstransitie.

Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- Afgaande op de steekproef staat ongeveer een kwart van alle auto's in Utrecht langdurig stil (gebruik minder dan 3x per maand). Dit is de belangrijkste reden voor ca. 1 op de 10 autobezitters om te overwegen om hun auto binnen afzienbare tijd weg te doen. De potentiële ruimtewinst van het verwijderen van langdurig stilstaande auto voor andere functies die leefkwaliteit bieden (groen, spelen, ontmoeten, etc.) is enorm (ruwe schatting: ca. 52 voetbalvelden). Hoewel cijfers ontbreken, verwachten experts dat ook in andere steden veel auto's langdurig stilstaan.
- De gemeten steun onder hoogopgeleide bewoners van Utrecht[1] voor de richting van de mobiliteitstransitie en het gemeentelijk beleid gericht op minder, anders en schoner reizen dat de transitie moet bevorderen is groot. Deze groep relateert dit beleid namelijk aan de directe leefomgeving: het (persoonlijke) belang van gezondheid, luchtkwaliteit en een aantrekkelijke leefomgeving.
- De brede steun voor de inhoudelijke richting van de mobiliteitstransitie is voor ca. 9 op 10 autobezitters echter geen reden om binnen afzienbare tijd afstand te willen doen van de eigen auto. Deze groep is gehecht aan dit bezit door het gemak, comfort en andere voordelen van de privéauto die veelal samenhangen met functionele voertuigkwaliteiten.
- Daarnaast is er een duidelijk verschil in steun voor de richting van de mobiliteitstransitie tussen de bewoners van het deels vergunningplichtige gebied binnen de snelwegring en de uitleggebieden Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern. Er is aanzienlijk minder steun onder de laatste groep. Locatiekenmerken (suburbaan, functiescheiding, etc.), leefstijl en autobezit zijn daar de verklaringen voor. Van soortgelijke scheidslijnen is ook sprake in andere steden.
- Vooral onder de stakeholdergroep bedrijven en organisaties worden negatieve percepties over Utrechtse beleid gericht op de mobiliteitstransitie gemeten. Dit geldt met name voor kleinere bedrijven. Deze groep voelt de negatieve impact van maatregelen op hun bedrijfsvoering, terwijl de directe voordelen minder evident zijn dan bijvoorbeeld voor bewoners.
- Alle stakeholdergroepen vinden de kwaliteit van het openbaar vervoer (prijs, kwaliteit, snelheid, etc.) tekortschieten. Deelvervoer is voor velen geen serieuze optie vanwege prijs en gebrek aan aanbod. Het gevoel leeft breder dat het ontmoedigen van autogebruik door de gemeente steviger wordt ingezet dan het opbouwen van alternatieven. Het tekortschieten van mobiliteitsalternatieven geldt volgens experts ook voor andere steden.
- Opvallend ten slotte zijn verschillen in percepties tussen de Utrechtse politiek en samenleving. Bewoners ranken het belang van beleidsdoelen gerelateerd aan de transitie in een precies andere volgorde dan raadsleden. Terwijl bewoners redeneren vanuit hun eigen leefomgeving (bijv. luchtkwaliteit), redeneren raadsleden eerder vanuit algemeen belang en kiezen voor verkeersveiligheid en gelijke toegang tot mobiliteit voor iedereen. Bewoners vinden verkeersdrukte het grootste mobiliteitsprobleem, raadsleden verkeersveiligheid. In hoeverre dit ook geldt voor andere steden is (zonder vergelijkbaar onderzoek) onduidelijk.

[1] Vanwege de oververtegenwoordiging van hoger opgeleiden in de steekproef (86% t.o.v. 57% gemiddeld in Utrecht) kunnen alleen conclusies getrokken voor deze groep, en niet voor lager en middelbaar opgeleiden.

Op welke wijze kunnen de gemeten percepties door gemeenten gebruikt worden om de richting en het tempo van de stedelijke mobiliteitstransitie te beïnvloeden? Het handelingsperspectief voor gemeenten dat volgt uit de bovenstaande bevindingen wordt gepresenteerd in de vorm van de zes aanbevelingen, die grotendeels in elkaars verlengde liggen. Bij iedere aanbeveling worden suggesties gedaan voor het 'hoe', op basis van gesprekken met experts en literatuur.

1. Maak ruimte in de stad door een voorhoede te creëren

De grote kans voor het verkleinen van de hoeveelheid stilstaande auto's in de stad, ligt bij de bewoners die de mobiliteitstransitie ondersteunen, maar de consequentie voor hun autobezit nog niet hebben getrokken. De gemeente Utrecht – maar ook andere gemeenten in een soortgelijke positie – staat dus het volgende te doen: op zoek gaan naar draagvlak en energie in de stad, en de (dynamische) groep bewoners die de intentie heeft om afstand te doen van hun auto overtuigen/verleiden om die stap daadwerkelijk te zetten; huishoudens ontzorgen bij deze stap, hen (financieel) belonen en de buurt belonen met investeringen in een betere openbare ruimte (bij het wegdoen van meerdere privéauto's). Burgers zelf laten vertellen over hun persoonlijke ervaring is vervolgens een cruciaal element om de aanpak naar andere plekken in de stad te kopiëren.

2. Stel leefkwaliteit centraal, schenk minder aandacht aan bezit

Er bestaat spanning tussen de grote steun voor transitiedoelen (gezondheid, luchtkwaliteit, aantrekkelijke leefomgeving) en de wens van de overgrote meerderheid van bewoners om vast te willen houden aan de eigen auto (en daarmee samenhangende weerstand tegen restrictieve maatregelen). Het is aan gemeenten om een consequente focus te leggen op leefkwaliteit als belangrijkste drijfveer voor gedragsverandering in maatregelen en communicatie. Het is ook aan de gemeente om de (eigen) auto stapsgewijs minder belangrijk te maken in het leven van stedelingen, bijvoorbeeld door het aanbieden van (gratis) parkeren op afstand. En ten slotte door mensen via praktijkexperimenten zelf te laten ervaren hoe prettig een straat zonder geparkeerde auto's kan zijn.

3. Zet restrictieve maatregelen op een slimme manier in

Restrictieve maatregelen zijn een noodzakelijk kwaad in beleid gericht op de stedelijke mobiliteitstransitie. Het is van belang om de weerstand die deze maatregelen oproepen niet 'weg te stoppen', maar daarover continue in gesprek te blijven met de samenleving. Gezien de te verwachten weerstand, is het aan gemeenten om de inzet van maatregelen altijd te koppelen aan wensgedrag en drijfveren van de doelgroep (zoals leefkwaliteit, zie aanbeveling 2); mensen waar nodig te compenseren (bijv. via een transitie- of buurtinvesteringsfonds); een helder langetermijnperspectief te schetsen (bijv. stapsgewijs toegroeien naar een realistische prijs voor een parkeervergunning en het instellen van een parkeerplafond per wijk, waarbij ingeleverde vergunningen niet opnieuw worden uitgegeven); en bewoners aan het woord laten die voordelen van maatregelen zelf hebben ervaren.

4. Durf verschil te maken tussen gebieden

De stad (en de stedelijke regio) bestaat uit een grote heterogeniteit aan ruimtelijke en sociaal-economische contexten. Kenmerken van de woonlocatie en leefstijlen zijn bepalend voor mobiliteitsbehoeften en -gedrag en daarmee ook voor percepties van stakeholders over de mobiliteitstransitie. Op het niveau van gebieden, wijken en zelfs buurten bevinden zich aangrijpingspunten. Dat betekent dat de gemeente per gebied een maatwerkaanpak moet maken om voortgang te boeken. Waar andere steden al een meer gebiedsgerichte aanpak kennen, moet Utrecht deze stap nog zetten. Het kan betekenen dat de aanpak in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern zich bijvoorbeeld toespitst op het versneld elektrificeren (verschonen), en in en rond het centrum, waar de druk op de openbare ruimte het grootst is, op het mensen laten overstappen op deelvervoer (veranderen).

5. Breng de alternatieven op orde

Het OV zou de ruggengraat moeten vormen van een duurzaam stedelijk mobiliteitssysteem. Maar van die kwaliteit is zij nog ver verwijderd, in Utrecht, maar ook in andere steden. Voor een echte sprong voorwaarts in de stedelijke mobiliteitstransitie moeten OV en deelvervoer een steviger concurrent worden voor de privéauto. In het licht van een ander onderzoeksresultaat, namelijk dat de auto op veel fronten nauwelijks te verslaan is, vraagt dit om serieuze inspanningen: een kwantitatieve en kwalitatieve schaalsprong. Voorwaarde daarvoor is dat het Rijk een echte transitiepartner wordt van de steden, en dat rijksbeleid en lokale inspanningen en investeringen dezelfde richting op gaan werken.

6. Organiseer een alliantie van stakeholders en veranderaars

Een laatste aanbeveling geldt in ieder geval voor Utrecht en mogelijk ook voor andere gemeenten. Een transitie beïnvloeden vergt meer dan traditionele participatie. Stakeholders waarvan gedragsverandering wordt verwacht moeten bij transitiebeleid worden betrokken. Beweging creëren in de bestaande stad vereist dat een gemeente lef toont en actief op zoek gaat naar verandering die al plaatsvindt en burgers en ondernemers die het verschil kunnen maken. Een suggestie in dit kader is de oprichting van een informele, dynamische alliantie van iedereen die wil meedenken, transitiepaden wil verkennen, experimenten wil starten, et cetera. Met ruimte voor veranderaars én nieuwe generaties.

Tot slot

De opmars van de fiets en de zichtbare verbetering van de openbare ruimte in veel Nederlandse steden, illustreren dat de mobiliteitstransitie vordert. De richting daarbij is een mobiliteitssyteem dat gezond, duurzaam en ruimte-efficiënt is. Na dit onderzoek concludeer ik dat rechtvaardigheid als transitiedoel eigenlijk niet mag ontbreken. Goedbedoeld transitiebeleid kan verkeerd uitpakken voor individuele burgers, ondernemers en kwetsbare groepen, zo blijkt uit de voorbeelden die ik ben tegengekomen, onder andere tijdens interviews in Overvecht. Het is aan stadsbestuurders en beleidsmakers om ervoor te zorgen dat iedereen in de stad mee kan komen in de maatschappelijke veranderingen, en niemand daar de dupe van wordt.

Ondanks de voortgang van de transitie, resteert de wellicht grootste opgave in de bestaande stad. Het oplossen daarvan begint bij de mensen die zich kunnen vinden in de transitiedoelen, maar geen afstand doen van de auto, zelfs niet als die vaak stilstaat. Het stadsbestuur van Utrecht legt in haar mobiliteitsvisie voor 2040 de nadruk op nieuwe gebiedsontwikkelingen, en laat het initiatief in de bestaande stad vooral aan bewoners zelf. Daarbij past echter geen afwachtende houding. De gemeente doet er verstandig aan om (groepen) inwoners (of ondernemers) die dat willen, actief te helpen om zelf hun rol te (kunnen) pakken in de transitie. De bovenstaande aanbevelingen bieden Utrecht en andere gemeenten perspectief om ook in de bestaande stad voortgang te boeken de komende jaren.

De stedelijke mobiliteitstransitie, tot slot, is een kwestie van lange adem; het is een marathon, geen sprint. Het is aan gemeenten om te volharden en stapje voor stapje te blijven bewegen richting een toekomstbeeld met gezonde en schone mobiliteit en leefbare, autoluwe straten. In de wetenschap dat zich in de tussentijd nieuwe generaties zullen aandienen, die zijn grootgebracht in een veranderende realiteit, en anders zullen denken over mobiliteit.

Inhoudsopgave

Voorwoord **4**

Samenvatting **5**

Hoofdstuk 1: Introductie **12**

1.1 Inleiding 13

1.2 Probleemstelling 13

1.3 Doelstelling en onderzoeksvragen 15

1.4 Praktische en wetenschappelijke relevantie 16

1.5 Onderzoeksmethodiek samengevat 17

1.6 Leeswijzer 18

Hoofdstuk 2: Context en aanleiding van de mobiliteitstransitie **20**

2.1 Introductie: het belang van mobiliteit voor de samenleving 21

2.2 Het autocentrische socio-technisch systeem rondom personenvervoer 21

2.3 Persistente mobiliteitsproblemen zetten het systeem onder druk 23

Hoofdstuk 3: Transitiedenken **28**

3.1 Wat zijn transities? 29

3.2 Meerlagenperspectief: basismodel voor het analyseren van transities 31

3.3 Transitiemanagement: benadering voor het beïnvloeden van transities 36

3.3.1 De X-curve als instrument om transities te analyseren 36

3.3.2 Instrumenten om transities te beïnvloeden 38

3.4 Individueel niveau: relevante socio-psychologische inzichten 40

Hoofdstuk 4: De stedelijke mobiliteitstransitie **44**

4.1 Introductie: steden als brandpunt van de mobiliteitstransitie 45

4.2 Wat is de stedelijke mobiliteitstransitie? 46

4.3 Beleidsinterventies door steden gericht op de mobiliteitstransitie 50

4.4 Draagvlak in de context van de mobiliteitstransitie 54

Hoofdstuk 5: Staat en dynamiek van de mobiliteitstransitie in Utrecht **56**

5.1 Casus Utrecht: een introductie 57

5.2 Utrechts beleid gericht op ‘minder, anders en schoner reizen’ 60

5.3 De Utrechtse mobiliteitstransitie in cijfers 66

5.4 Een foto van de transitiedynamiek met behulp van de X-Curve 72

Hoofdstuk 6: Conceptueel model en onderzoeksmethodiek **74**

6.1 Conceptueel model 75

6.2 Onderzoeksmethodiek 76

6.2.1 Selectie casestudie 77

6.2.2 Survey maatschappelijke stakeholdergroepen 78

6.2.3 Focusgroepen, gesprekken en interviews 80

6.2.4 Reflectie door experts G5 81

Hoofdstuk 7: Analyse bevindingen empirisch onderzoek 82

7.1 Relevante uitkomsten survey en focusgroepen 83
7.1.1 Stilstaande auto's als kans voor de mobiliteitstransitie 83
7.1.2 De privéauto is op veel fronten nauwelijks te verslaan 85
7.1.3 Steun onder hoogopgeleide bewoners, weerstand onder (kleinere) bedrijven 88
7.1.4 Locatie, leefstijl en autobezit als verklaring voor een scheidslijn in de stad 92
7.1.5 Uiteenlopende percepties in politiek en samenleving 96
7.1.6 Zonder geloofwaardige mobiliteitsalternatieven stokt de transitie 99

7.2 Uitkomsten reflectie experts G5 102

Hoofdstuk 8: Conclusies en aanbevelingen 106

8.1 Beantwoording deelvragen 107

8.2 Conclusies: aangrijpingspunten voor gemeentelijk beleid 111

8.3 Beperkingen onderzoek 117

8.4 Suggesties vervolgonderzoek 118

BIJLAGEN 120

BIJLAGE I: Tabellen 121

BIJLAGE II: Geraadpleegde literatuur 126

BIJLAGE III: Onderzoeksverantwoording survey 134

BIJLAGE IV: Lijst met gesprekspartners 139

BIJLAGE V: Gebruikte survey 141

BIJLAGE VI: Overige uitkomsten survey 157

BIJLAGE VII: Gespreksverslagen (vertrouwelijk) 181

Beeldverantwoording

Alle foto's die gebruikt zijn in deze scriptie zijn gemaakt door de onderzoeker/auteur, met uitzondering van:

- Foto titelpagina hoofdstuk 2, pagina 20: Milieudefensie
- Figuur 20: Het Utrechts Archief

Lijst met figuren

Figuur 1. Onderzoeksmethodiek schematisch weergegeven. 17
Figuur 2. Socio-technisch systeem personenvervoer over land 22
Figuur 3. Krachten in de mobiliteitstransitie, volgens meerlagenperspectief 31
Figuur 4. Meerlagenperspectief: van niche-innovatie naar transitie 33
Figuur 5. X-curve 37
Figuur 6. De X-curve en sturingskwadranten gecombineerd 39
Figuur 7. Factoren die beslissingen van reizigers beïnvloeden. 41
Figuur 8. Ruimtegebruik per modaliteit, per gebruiker 48
Figuur 9. Trias Mobilica met selectie van maatregelen per type 51
Figuur 10. Hoe hoger de dichtheid, hoe gunstiger de modal spilt 52
Figuur 11. Wensgedrag afgezet tegen doelen van de mobiliteitstransitie 53
Figuur 12. Het verkeersplan 'Feuchtinger' 58
Figuur 13. Afwegingskader Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar 59
Figuur 14. Vijf stappen van de Utrechtse mobiliteitsaanpak 62
Figuur 15. Het Wiel met Spaken 62
Figuur 16. Gerealiseerde uitgaven per jaar naar modaliteit 65
Figuur 17. Aandeel vervoerswijze verplaatsingen binnen Utrecht 66
Figuur 18. Groei van het aantal elektrische voertuigen 68
Figuur 19. Verkeersemissies (Gemeente Utrecht, 2021e). 69
Figuur 20. Voorbeelden van hoe de auto steeds minder plek krijgt in Utrecht 69
Figuur 21. Fietsfiles in de media 71
Figuur 22. Staat en dynamiek van de mobiliteitstransitie in Utrecht anno 2021 72
Figuur 23. Conceptueel model 75
Figuur 24. Focus in conceptueel model en doorvertaling naar vragenlijsten 78
Figuur 25. Vergelijking aantal inwoners per wijk x aantal respondenten in steekproef 79
Figuur 26. Overzicht aantal keer dat de auto wordt gebruikt. 84
Figuur 27. Redenen om binnen 2 jaar afstand te doen van de auto. 85
Figuur 28. Redenen waarvoor de auto in de stad wordt gebruikt. 86
Figuur 29. Redenen om geen afstand te willen doen van de auto. 87
Figuur 30. Redenen om bij incidentele reis naar Utrecht voor de auto te kiezen 87
Figuur 31. Steun maatregelen x bedrijfsgrootte 90
Figuur 32. Maatregelen nemen gericht op anders reizen werknemers x bedrijfsgrootte 91
Figuur 33. Steun voor een selectie aan maatregelen in Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern, binnen de ring 93
Figuur 34. Overzicht gebied vergunningplicht en milieuzone en per wijk percentage autobezit 94
Figuur 35. Steun voor selectie van maatregelen: geen auto vs. autobezitters 94
Figuur 36. Uitslag gemeenteraadsverkiezingen 2018 96
Figuur 37. Belangrijkste mobiliteitsproblemen per stakeholdergroep 97
Figuur 38. Zorgen t.a.v. mobiliteitsbeleid gericht op minder, anders en schoner reizen 99
Figuur 39. Verandering van de modal split voor verplaatsingen van 1-7 kilometer in de periode 2012-2017 103

Lijst met tabellen

Tabel 1. De hoge maatschappelijke kosten van het mobiliteitssysteem 25
Tabel 2. Belangrijkste niches mobiliteit 32
Tabel 3. Belangrijkste ontwikkelingen in het landschap 34
Tabel 4. Kerncijfers beleidsinzet gemeente 63
Tabel 5. Effecten relevante indicatoren mobiliteitstransitie 67
Tabel 6. Steun onder stakeholdergroepen voor maatregelen en oplossingen 88
Tabel 7. Vergelijking ranking belangrijkste doelstellingen mobiliteitsbeleid 98

01

Introductie

1.1 Inleiding

Mobiliteit vervult een cruciale rol in het functioneren van de stad. Het zorgt voor vooruitgang, verbinding en ontmoeting. Na de Tweede Wereldoorlog heeft het mobiliteitssysteem in de Nederlandse steden zich ontwikkeld op een 'onduurzame' wijze door de auto ruim baan te geven. Decennialang was het beleid van de Rijksoverheid en gemeenten gericht op het optimaliseren van de efficiency van het autonetwerk en het voorkomen van 'voertuigverliesuren' (Sengers & Raven, 2016; Verkade & Te Brömmelstroet, 2020). Het heeft ertoe geleid dat de externaliteiten van de fossiel aangedreven (privé)auto, zoals milieu- en gezondheidsschade, verkeersslachtoffers en aantasting van de leefkwaliteit het meest zichtbaar zijn in de stad. Na een lange aanloop zijn er duidelijke signalen die wijzen op een kentering.

Lokaal mobiliteitsbeleid is de afgelopen 15 jaar steeds meer gericht op het bevorderen van het gebruik van fiets en openbaar vervoer en het ontmoedigen van autogebruik (KiM, 2019a). Het economisch paradigma heeft terrein verloren aan het narratief van gezond stedelijk leven, waarin een hoge leefkwaliteit centraal staat. We zien dat ook terug op straat. Autowegen maken plaats voor water, fietsstraten of wandelgebied. Of ze worden 'geknipt' om doorgaand verkeer tegen te gaan. Naast restrictief autobeleid (milieuzones, opheffen parkeerplaatsen, etc.), zien we ook een verschuiving van bezit naar gebruik van vervoersmiddelen, van passieve naar actieve mobiliteit (lopen, fietsen), van fossiel naar emissieloos vervoer (elektrificatie), van analoog naar digitaal en van uni- naar multimodaal reizen (o.a. trein-fiets combinaties, Mobility as a Service-experimenten).

Deze ontwikkelingen maken onderdeel uit van de zogenoemde 'stedelijke mobiliteitstransitie', waarbij mobiliteit in de stad transformeert, van een systeem met een dominante positie voor de fossiel aangedreven privéauto naar een systeem dat duurzaam, gezond en ruimte-efficiënt is. Centraal in de mobiliteitstransitie staat het verminderen, veranderen en verschonen van de stedelijke mobiliteit vanuit de serie van publieke waarden (CROW/DRIFT, 2020). In paragraaf 4.2 wordt de stedelijke mobiliteitstransitie gedefinieerd en uitgebreid toegelicht.

1.2 Probleemstelling

Vanwege de hoge maatschappelijke kosten van het huidige stedelijke mobiliteitssysteem is het urgent om de stedelijke mobiliteitstransitie te versnellen en richting te geven. Echter, een aantal factoren compliceren de voortgang van de mobiliteitstransitie in de stad:

- De grote steden blijven flink doorgroeien onder druk van het woningtekort. Die groei zorgt voor een toename van het aantal auto's op plekken waar het al het drukst is (Ministerie I+M, 2017). Binnenstedelijke verdichting leidt tot nog meer voertuigbewegingen in dezelfde schaarse ruimte.

- Het contrast tussen nieuwe gebiedsontwikkelingen die worden ontworpen met deelconcepten en een lage parkeernorm[2] en de bestaande stad wordt steeds groter. Ondanks restrictief beleid blijven autobezit en de parkeerdruk bepaalde buurten onverminderd hoog, lopen toegangs- en verbindingswegen geregeld vast en blijft de luchtkwaliteit matig (PBL, 2017a). Gemeenten blijven ook het bestaande systeem optimaliseren door te investeren in doorstroming van auto's (Diercks et al., 2020a).

[2] Bijvoorbeeld: de Sluisbuurt in Amsterdam, het Binckhorst/CID-terrein in Den Haag en Merwede in Utrecht.

- Voor de meeste stedelingen blijft het vanzelfsprekend om de privéauto te pakken, omdat goede alternatieven ontbreken. Mobility as a Service (MaaS[3]) en deelvervoer staan feitelijk nog in de kinderschoenen, waarbij gebruik van MaaS-apps zich beperkt tot 'innovators' en 'early adopters'. Het ontbreekt aan aanbod op iedere straathoek en aan kwalitatief goede proposities die aansluiten op het leven van uiteenlopende doelgroepen[4].

- Robuuste maatschappelijke steun voor een stedelijke mobiliteitstransitie, en zeker voor de interventies die daaraan moeten bijdragen, is niet vanzelfsprekend. Push-maatregelen om het autogebruik in de stad te ontmoedigen, zoals het invoeren van vergunningplicht, zijn omstreden en stuitten regelmatig op weerstand van bewoners[5]. Gratis of tegen lage kosten parkeren voor de deur in de openbare ruimte wordt breed gezien als verworven recht.

Gezien het voorgaande: hoe voorkomen we dat de transitie stokt, en hoe zorgen we in plaats daarvan voor het bewaren van tempo en sturing van de stedelijke mobiliteitstransitie in de wenselijke richting?

Bij de beantwoording van deze vragen kunnen we niet om andere maatschappelijke stakeholders heen. Een transitie is géén overheidsproject, maar een maatschappelijk vernieuwingsproces, waarin de overheid slechts één van vele spelers is – notabene een speler die vaak onderdeel uitmaakt van het te veranderen regime (Geels, 2012; Loorbach & Scherpenisse, 2020). Een transitie raakt de hele samenleving, van burgers tot bedrijven en van ontwikkelaars tot de lokale middenstand. Overheidsinterventies ten behoeve van de mobiliteitstransitie grijpen diep in, onder meer op mobiliteitsgedrag en financiën van burgers, de bereikbaarheid van woningen, bedrijven en andere bestemmingen en mogelijkheden voor ondernemers. Steun voor, of weerstand tegen vernieuwing is bepalend voor de kansen om de gewenste transitiedynamiek te versterken of ongewenste dynamiek af te zwakken.

Stakeholders beter leren begrijpen is dus essentieel. Daarom is dit onderzoek naar hun percepties over de mobiliteitstransitie in de stad nodig. Omdat houding een voorspeller is van gedrag, is de vraag hoe spelers zich (willen) verhouden zich tot deze transitie in hun eigen stad. In hoeverre zijn zij veranderingsgezind? Vinden zij de beleidsdoelen van de gemeente legitiem? En in hoeverre is er sprake van spanning tussen enerzijds maatschappelijke steun voor collectieve transitiedoelen op langere termijn en anderzijds interventies die vandaag of morgen het individueel belang raken[6]? Aansluiten bij gedrag waarin de gewenste systeemverandering al tot uiting komt, vormt een goede basis voor beleid (Loorbach & Scherpenisse, 2020). Dus moet de focus niet alleen liggen op percepties over de rol van de overheid, maar vooral ook worden doorgevraagd op wat stakeholders zelf (kunnen en willen) bijdragen aan de transitie. Al deze aspecten komen aan bod in dit onderzoek.

[3] Definitie van MaaS volgens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: het aanbod van multimodale, vraaggestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform met realtime informatie aan klanten worden aangeboden (KiM, 2018a).
[4] Daarbij spelen specifieke barrières, zoals de onrendabele businesscase van aanbieders van deelvervoer, die investeren in deelaanbod in gebieden waar de vraag nog ontbreekt, onwaarschijnlijk maakt.
[5] Soms is er ook van links tot rechts steun voor restrictief beleid, bijvoorbeeld voor de Amsterdamse 'Agenda Autoluw' (Trouw, 2020). De vraag is wat hierin doorslaggevend is geweest.
[6] PBL (2019, p.6) concludeert in een studie naar maatschappelijk draagvlak dat "steun voor de beleidsdoelen van de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie niet automatisch leidt tot steun voor concrete overheidsinterventies die deze transities moeten versnellen".

1.3 Doelstelling en onderzoeksvragen

Dit onderzoek beoogt allereerst te doorgronden wat de stedelijke mobiliteitstransitie precies behelst. Daarbij gaat het om een begripsbepaling, maar ook over inzicht in (potentiële) interventies door overheden, innovaties die vanuit de markt komen en autonome ontwikkelingen die bepalend zijn voor de staat en dynamiek van de stedelijke mobiliteitstransitie.

Het hoofddoel van dit onderzoek is het inventariseren van relevante percepties van maatschappelijke stakeholdergroepen over de stedelijke mobiliteitstransitie. Daarbij gaat het om inzicht in steun (voor beleidsdoelen en voor interventies), en inzicht in ervaringen, zorgen, behoeften en eigen mogelijkheden ten aanzien van de transitie. Ik onderzoek de casus Utrecht en verken daarna in hoeverre inzichten van toepassing zijn op andere grote steden.

Op basis van de bevindingen en conclusies van dit onderzoek kunnen gemeenten hun beleid gericht op het versnellen van de gewenste transitiedynamiek verder aanscherpen.

De centrale onderzoeksvraag luidt:

Wat zijn de percepties van maatschappelijke stakeholdergroepen over de stedelijke mobiliteitstransitie, en op welke wijze kunnen inzichten hierover door gemeenten gebruikt worden om de richting en het tempo van deze transitie te beïnvloeden?

Deelvragen:

1. Wat verstaan we (in dit onderzoek) onder een ‘stedelijke mobiliteitstransitie’?

2. Welke niche innovaties, autonome ontwikkelingen en beleidsinterventies beïnvloeden het tempo en de richting van de stedelijke mobiliteitstransitie?

3. Welke verschillen zijn er tussen de stakeholdergroepen in de casus Utrecht voor wat betreft steun, zorgen, behoeften en mogelijkheden ten aanzien van de stedelijke mobiliteitstransitie? Hoe kunnen die verschillen worden verklaard?

Afbakening

Ten slotte ten aanzien van de afbakening van het onderzoek nog enkele opmerkingen. Dit onderzoek richt voornamelijk op Utrecht, maar is ook relevant voor andere (middel)grote steden, waar de mobiliteitstransitie gaande is. Om te bepalen in hoeverre de bevindingen uit dit onderzoek breder toepasbaar zijn, en ook gelden voor andere steden, is een expertsessie georganiseerd met experts vanuit de G5-gemeenten. Verder richt dit onderzoek zich op stedelijke personenmobiliteit. Dat betekent dat logistiek/goederenvervoer buiten de scope van dit onderzoek valt. Ik beperk de scope verder doordat ik de definitie van de stedelijke mobiliteitstransitie in dit onderzoek afbaken tot de doelen gezondheid, duurzaamheid en ruimte-efficiëntie (zie paragraaf 4.2). Ten slotte richt ik me na een brede theoretische verkenning van de mobiliteitstransitie in het empirische deel op het microniveau van gemeentelijk beleid en gedrag van gebruikers, niet op macro/systeemniveau (zie paragraaf 6.1). Bewoners, bezoekers en bedrijven zijn immers respondenten in de survey.

1.4 Praktische en wetenschappelijke relevantie

Praktische relevantie

Een duurzaam, veilig en inclusief mobiliteitssysteem dat voorziet in de mobiliteitsbehoeften van inwoners, bezoekers, forenzen en bedrijven is een randvoorwaarde voor de duurzame ontwikkeling van steden en gebieden. De urgentie van een dergelijk mobiliteitssysteem wordt nog eens extra onderstreept door de grootschalige verdichting die het komende decennium gaat plaatsvinden en ook door de klimaatopgave. Daarom zetten veel middelgrote en grote steden in op het verminderen, veranderen en verschonen van de mobiliteit. Door restrictief beleid ten aanzien van de (privé)auto en door het stimuleren van gezonde en duurzame alternatieven. Draagvlak voor de mobiliteitstransitie en de daarbij behorende verandering van het mobiliteitsgedrag is cruciaal.

Met dit onderzoek krijgen we een beter beeld van hoe uiteenlopende stakeholdergroepen in de stad denken over de mobiliteitstransitie en over de beleidsinterventies, innovaties en ontwikkelingen die het tempo en de richting van deze transitie beïnvloeden. Hierdoor ontstaat inzicht in waar weerstand zit in de maatschappij en waar kansen liggen. Dit onderzoek beoogt gemeenten handvatten te geven om, samen met andere maatschappelijke stakeholders, de mobiliteitstransitie te beïnvloeden in de juiste richting. Vanuit het perspectief van transitiesturing heeft dit onderzoek dus praktische relevantie voor stadbestuurders en beleidsmakers, maar ook voor andere stakeholders die een rol van betekenis (willen) spelen in de mobiliteitstransitie.

Wetenschappelijke relevantie

De mobiliteitstransitie is een integraal en meervoudig onderwerp en kun je dus vanuit talloze invalshoeken bekijken[7]. In de wetenschappelijke literatuur wordt de mobiliteitstransitie vaak onderzocht vanuit het bredere perspectief van duurzaamheidstransities. Internationaal onderzoek gaat zelden over het ‘samengestelde fenomeen’ mobiliteitstransitie, maar vaak over specifieke onderdelen. Bijvoorbeeld over innovaties die kunnen bijdragen aan duurzaamheid, zoals elektrificatie en MaaS. Daarbij wordt regelmatig door de bril gekeken van het transitiemanagement of ‘meerlagenperspectief’, waarbij mobiliteit geldt als ‘socio-technisch regime’ en het draait om de interactie tussen niche innovaties en regimes. Verder is vanaf het jaar 2000 over de afbraak van het huidige auto-gedomineerde mobiliteitssysteem in de stad veel onderzoek verschenen.

De grote hoeveelheid beleidsstukken en onderzoeksrapportages over specifieke onderdelen als hubs, MaaS en deelmobiliteit laat zien dat de mobiliteitstransitie een actueel onderwerp is. Wetenschappelijk onderzoek gericht op percepties over de mobiliteitstransitie in de Nederlandse steden ontbreekt echter. Alleen onderzoeksinstituut DRIFT heeft gepubliceerd over de dynamiek en sturing van de mobiliteitstransitie, vaak vanuit een landelijk perspectief. Recentelijk heeft DRIFT (op hoofdlijnen) transitiedynamiek in de steden in beeld gebracht als voorlopers in de transities op het gebied van energie, circulaire economie en mobiliteit (Lodder et al., 2017; Bode et al., 2019; Diercks et al., 2020a; 2020b). In Nederland is maatschappelijk draagvlak voor transities alleen onderzocht door PBL (2019) in het kader van de energietransitie en de transitie naar circulaire economie. Dit onderzoek bouwt hierop voort, door een andere transitie te belichten. De uitkomsten zijn bruikbaar in het academische veld dat zich richt op transitiesturing.

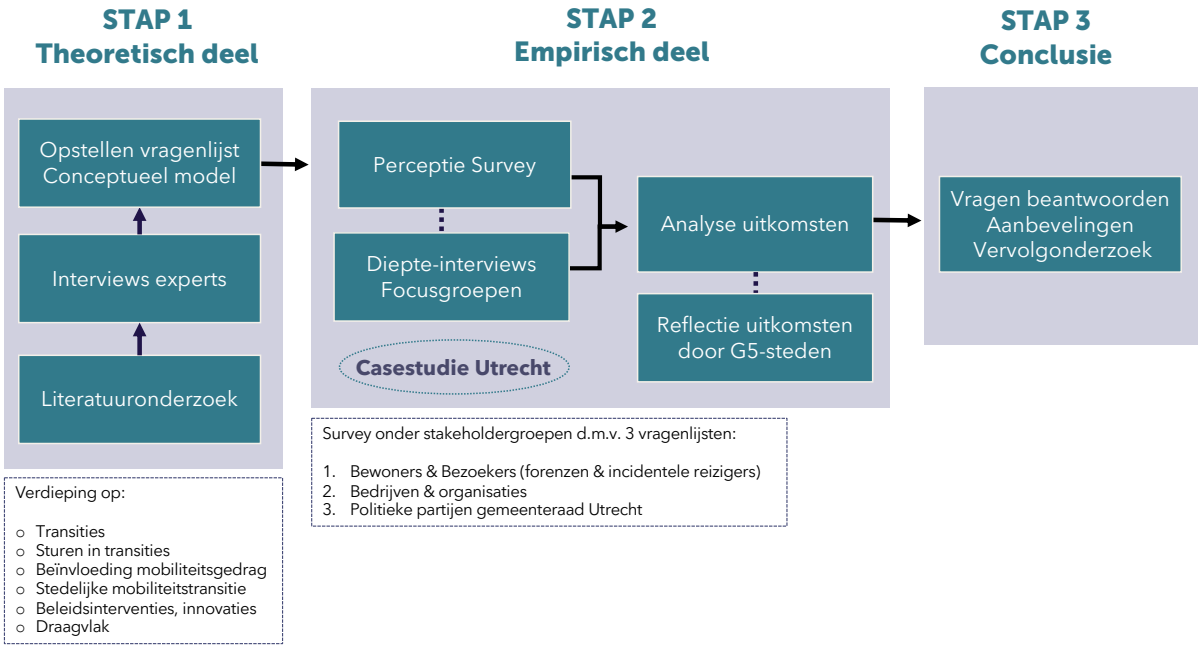
[7] De transitie gaat over onderdelen van mobiliteit, zoals smart mobility, OV, lopen, fietsen en deelmobiliteit. Waar ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit samenkomen gaat het over verdichting, functiemenging en nabijheid. Maar het gaat ook over verkeersveiligheid en rechtvaardigheid.

1.5 Onderzoeksmethodiek samengevat

Ik ben gestart met een literatuuronderzoek gevolgd door interviews met deskundigen op het terrein van de mobiliteitstransitie vanuit de wetenschap, markt en overheid. Deze eerste stap richt zich op het doorgronden wat transities zijn, vast te stellen wat we in het kader van dit onderzoek verstaan onder de stedelijke mobiliteitstransitie, inzicht in welke beleidsinterventies overheden kunnen inzetten ter beïnvloeding van de snelheid en richting van een transitie, en duidelijkheid te krijgen over wat draagvlak betekent in het licht van transities. Op basis van deze input heb ik een conceptueel model opgesteld, aan de hand waarvan de drie vragenlijsten opgesteld ten behoeve van het survey-onderzoek. De kennis die is opgedaan in deze eerste stap is gebruikt om deelvraag 1 en 2 te beantwoorden.

De literatuurstudie en interviews vormen samen de theoretische basis onder het empirisch deel in stap 2, die bestaat uit een casestudie in Utrecht. Er is een perceptiesurvey uitgezet onder maatschappelijke stakeholdergroepen in Utrecht (1) bewoners/bezoekers, (2) bedrijven/organisaties, en (3) politieke partijen. Op basis van een analyse van de surveyuitkomsten zijn twee focusgroepen georganiseerd, één met bewoners en één met bedrijven. Daarnaast is een gesprek georganiseerd met vertegenwoordigers van ondernemers in de binnenstad. Ook heb ik een achttal interviews afgenomen in de wijk Overvecht om meer gevoel te krijgen bij percepties van een groep die ondervertegenwoordigd is in de steekproef. Ten slotte is een expertsessie met strategisch adviseurs van de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Eindhoven georganiseerd, waarin onder meer is besproken in hoeverre de onderzoeksresultaten breder toepasbaar zijn. De deelvragen 3 en 4 kunnen op basis hiervan worden beantwoord.

In een derde en laatste stap heb ik conclusies getrokken en is de centrale onderzoeksvraag beantwoord. In de onderstaande figuur is het onderzoeksdesign schematisch weergegeven. Een uitgebreide beschrijving van onderzoeksmethodiek vindt u in hoofdstuk 6.



Figuur 1. Onderzoeksmethodiek schematisch weergegeven.

1.6 Leeswijzer

Het theoretisch kader dat dient als onderlegger voor het empirisch deel en de beantwoording van de centrale vraag en de deelvragen is beschreven in hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3.

Hoofdstuk 2 beschrijft de context van dit onderzoek, door het introduceren van het 'autocentrische' socio-technisch systeem rondom personenvervoer en de persistente problemen die daarmee samenhangen.

Hoofdstuk 3 start met het definiëren van wat een transitie is. Vervolgens focust het op in dit onderzoek gebruikte theorieën op systeemniveau om de staat en dynamiek van de stedelijke mobiliteitstransitie te analyseren, inclusief instrumenten om transities te beïnvloeden. Ten slotte richt het zich op factoren die op individueel niveau autobezit en reisgedrag beïnvloeden, waaronder socio-psychologische inzichten.

Hoofdstuk 4 definieert op basis van de voorgaande hoofdstukken wat we in dit onderzoek verstaan onder stedelijke mobiliteitstransitie. Daarna zoomt het in op welke beleidsinterventies gemeenten kunnen inzetten om het mobiliteitsgedrag van bewoners, bezoekers en andere stakeholders te beïnvloeden. Het gaat ook in op het draagvlak voor transities.

Hoofdstuk 5 introduceert de casus Utrecht. Het beleid van de gemeente en gemeten effecten worden beschreven. Het hoofdstuk sluit af met een beschrijving van de staat en dynamiek van de mobiliteitstransitie in Utrecht op basis van de theorie uit hoofdstuk 3.

Hoofdstuk 6 vertaalt de inzichten uit de voorgaande hoofdstukken naar een conceptueel model. Daarnaast wordt de opzet van het onderzoek en de respons op de survey uitgebreid toegelicht.

Hoofdstuk 7 analyseert de voor de beantwoording van de onderzoeksvragen relevante uitkomsten van de perceptiesurvey, plus de belangrijkste bevindingen uit de kwalitatieve verdieping die daarna heeft plaatsgevonden via gesprekken en de interviews. Ook worden de conclusies weergegeven van de reflectie op de survey uitkomsten door experts van de andere grote steden.

Het achtste en laatste hoofdstuk beantwoordt de onderzoeksvragen, en formuleert aanbevelingen voor gemeenten op basis van de conclusies van het voorgaande hoofdstuk. Het eindigt met een reflectie op het onderzoek en suggesties voor vervolgonderzoek.

02

Context en aanleiding van de mobiliteitstransitie

2.1 Introductie: het belang van mobiliteit voor de samenleving

“Mensen hebben al genoeg moeilijke dingen in hun leven, ze willen gewoon van A naar B. Er wordt vanuit gegaan dat ze iedere dag een nieuwe afweging maken, maar ze doen wat ze deden en willen vooral géén gedoe”, aldus een deelnemer aan de focusgroep bewoners (bijlage VII). Het zijn inderdaad schaarse momenten (nieuwe baan, verhuizing, etc.) waarop we bewust (her)overwegen hoe we reizen. Tegelijkertijd laat mobiliteit ons zeker niet onberoerd. Over mobiliteit bestaan vele opvattingen en er is sprake van scherpe tegenstellingen. Of het nu gaat over de verbreding van de A27 bij Amelisweerd, het invoeren van betaald parkeren in de buurt of het uitvallen van treinen als het sneeuwt: mobiliteit houdt de gemoederen flink bezig, en leidt vaak tot discussie. Doordat mensen een directe verbinding met de eigen leefomgeving leggen, voelen mensen zich over het algemeen betrokken bij mobiliteitsvraagstukken (Buunk et al., 2016).

Mobiliteit is een fundamentele behoefte van de mens en vervult een vitale functie voor de samenleving. “Mobiliteit begint bij wat mensen beweegt, het volgt uit waar zij naar streven, wat hun verplichtingen zijn, hoe zij hun leven inrichten en wat, in dat alles, persoonlijke voorkeuren, waarden en criteria zijn” (Jacobs et al., 2020, p. 2). Mobiliteit is een voorwaarde voor economische ontwikkeling, voor verstedelijking en handel. Het geeft toegang tot werk, gemeenschappen en goederen. En het biedt mensen persoonlijke bewegingsvrijheid, de kans op ontmoeten, ontplooien en ontspannen (CPB/PBL, 2020). Met het groeien van actieradius is de belevingswereld van mensen de afgelopen decennia sterk toegenomen[8]. Mobiliteit is ook medebepalend voor kansen in ons leven. Wie de middelen niet heeft, of anderszins beperkt is, en daardoor de eigen wijk amper uitkomt, leidt in beleidstermen aan ‘vervoersarmoede’[9]. Onze collectieve welvaart en welzijn hangen dus samen met hoe mobiel we kunnen zijn. Over de keerzijde van ons huidige mobiliteitssysteem meer in de volgende paragraaf.

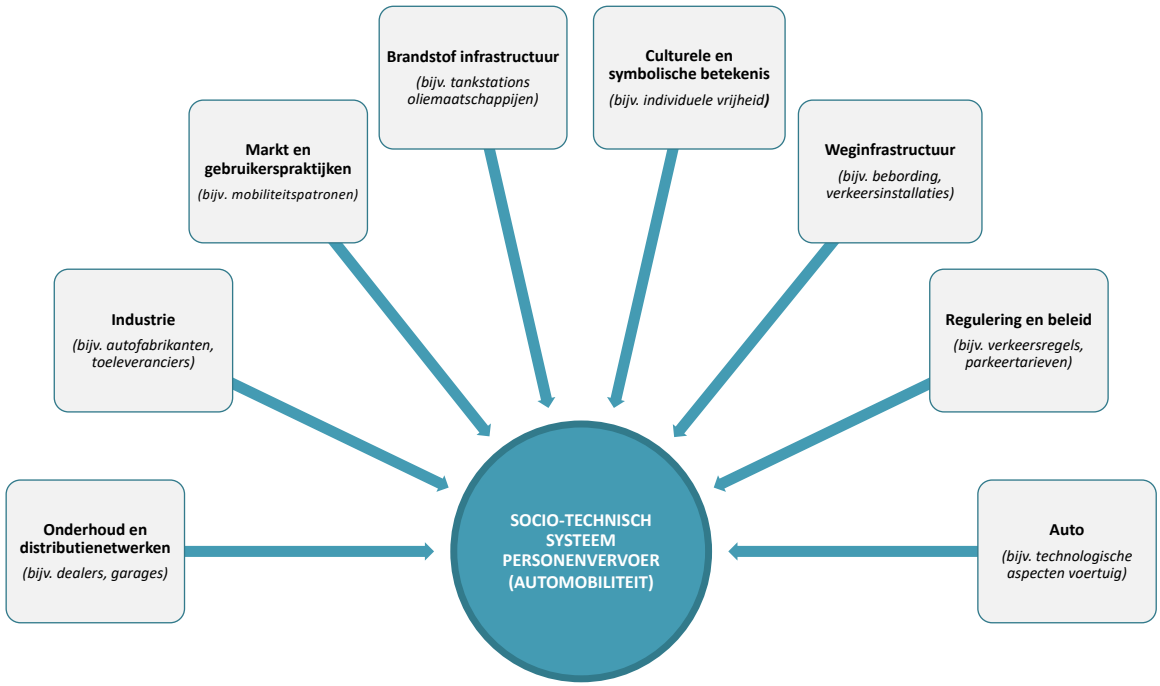
2.2 Het autocentrische socio-technisch systeem rondom personenvervoer

In ons huidige mobiliteitssysteem neemt de auto een centrale plaats in. Het gebruik van de auto is vanzelfsprekend en populair. Het is zowel vaak het meest voor de hand liggende alternatief vanuit functioneel perspectief, alsook de sociale norm (Van der Linden & De Greeter, 2020, p. 20). Ongeveer 75% van de het totaal aantal reizigerskilometers wordt afgelegd met de auto, en 43% van de verplaatsingen[10] (Ministerie I+W, 2021). Het aantal auto’s groeit momenteel sneller dan de bevolking van 18 jaar en ouder. In 1990 waren er 3 miljoen personenauto’s; inmiddels is Nederland de grens van de 9 miljoen gepasseerd (CBS, 2020). Vanwege de snelheid is OV voor ca. 90% van de dagelijkse verplaatsingen geen alternatief voor de auto. De auto biedt voordelen die door gebruikers hoog gewaardeerd worden, zoals individueel vervoer van deur-tot-deur, gemak en comfort, zekerheid en flexibiliteit. Op basis daarvan durft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2021) het aan om een blijvende rol voor de auto in het mobiliteitssysteem tot tenminste 2050 te voorspellen.

Dat de autocultuur stevig verankerd is in Nederland komt ook door het systeem dat zich vanaf het midden van de vorige eeuw heeft ontwikkeld rondom de auto. In maatschappelijke behoeften, zoals energie, voedselvoorziening en mobiliteit, wordt voorzien door sociaal-technische systemen. Geels (2004, p. 900) definieert socio-technische systemen op een abstracte wijze als “the linkages between elements necessary to fulfil societal functions”. De verschillende elementen binnen socio-technische systemen – actoren, instituties en kennis – interacteren en zijn afhankelijk van elkaar om een specifieke functie voor de maatschappij te vervullen. Socio-technische systemen gaan verder dan sectoren. Ze omvatten grondstoffenwinning, logistiek en productieketens, gebruikerspraktijken, (on)geschreven regels,

[8] Onder invloed van o.a. snellere vervoerswijzen, betere verbindingen, inkomensstijging en individualisering is de mobiliteit de afgelopen decennia fors toegenomen, met grotere verplaatsingsafstanden (PBL, 2020).
[9] Vervoersarmoede: als een persoon als gevolg van gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden, niet kan deelnemen aan ‘normale’ activiteiten en daardoor ernstige sociale gevolgen ondervindt (bijvoorbeeld werkloosheid, gezondheidsschade of sociaal isolement) (Martens et al., 2011).
[10] Ter vergelijking: het aandeel reizigerskilometers met de trein bedraagt 9%, overig OV 3% en fiets 7% (KiM, 2017).

gewoonten, culturele opvattingen, netwerken, politiek en belangen. De wisselwerking tussen technologie en maatschappij is daarbij essentieel (Markard et al., 2012; Paredis, 2009; EEA, 2019). De reikwijdte van het socio-technisch systeem rondom personenvervoer over land, met daarin de centrale rol voor de fossiel aangedreven auto, wordt geïllustreerd door figuur 2. Jeekel (2016) onderscheidt binnen dit systeem 22 commerciële, publieke en maatschappelijke stakeholdergroepen, variërend van dealers en leasebedrijven, tot verzekeraars en belangenorganisaties zoals de ANWB.



Figuur 2. Socio-technisch systeem personenvervoer over land (eigen bewerking van Geels & Kemp, 2000)

We betalen met zijn allen graag voor mobiliteit. De gezamenlijke uitgaven aan mobiliteit waren in 2016, €136 miljard, waarvan €76 miljard door consumenten. Huishoudens besteden ongeveer 15% van hun uitgaven aan mobiliteit. Voor huishoudens met een auto geldt dat 80 tot 90% van dat budget wordt gespendeerd aan de auto (KiM, 2017). Een snelle rekensom laat zien dat in het Nederlandse wagenpark ruim €200 miljard is geïnvesteerd[11]. Aan de productiekant zien we dat de Europese auto-industrie dagelijks ongeveer 100.000 auto's maakt, waarbij Nederlandse bedrijven een belangrijke rol spelen als toeleveranciers. De automotive branche is goed voor €20 miljard omzet en 40.000 banen (ING, 2021). Daarnaast is het ecosysteem rondom automobiliteit ook afhankelijk van tienduizenden banen in andere Nederlandse branches, zoals infrastructuur, brandstoffen en overheid. Wereldwijd is de auto-industrie is de grootste productiesector (Köhler et al., 2009). Deze cijfers over het economisch belang van mobiliteit, weerspiegelen de enorme economische macht van het socio-technische systeem rondom automobiliteit. De structuren, praktijken en cultuur die bij dit systeem horen zijn diep verankerd zijn in onze maatschappij (Paredis, 2010). Het European Environmental Agency (2019, p. 34-35) beschrijft een aantal ‘lock-ins’ en barrières waardoor in ruim een halve eeuw een relatief stabiel systeem is ontstaan:

[11] Uitgaande van 9 miljoen auto’s in Nederland met een gemiddelde nieuwprijs van €35.411,- en een gemiddelde prijs voor een tweedehandsauto van €16.603,- (AutoRai, 2020).

- grootschalige werkgelegenheid en een hoge bijdrage aan het nationaal inkomen en de economische groei van vele Europese landen;
- omvangrijke publieke of private investeringen in weginfrastructuur die decennialang meegaat, waarbij congestie doorgaans wordt beantwoord met weguitbreiding;
- gevestigde (financiële) belangen van de auto-industrie die hun lobbykracht gebruiken om de status quo te handhaven; en
- door sectoraal beleid heeft de aanpak van bijvoorbeeld congestie prioriteit gekregen boven externaliteiten als klimaatverandering en luchtvervuiling (Geels, 2012).

In dit kader is het ook relevant oog te hebben voor het positieve discours rondom de auto, die wordt geassocieerd met waarden zoals individuele vrijheid, invloed en succes. Stakeholders hebben door de jaren heen een krachtig narratief gepromoot, waarin mobiliteit een afgeleide vraag is en de auto dé meest efficiënte manier deel te nemen aan ruimtelijk gespreide sociale activiteiten, zoals familiebezoek, winkelen, etc. Daardoor is de focus komen te liggen op het faciliteren van meer, snellere en goedkopere automobiliteit. Overheidsbeleid gericht op 'reistijdwinst' en het voorkomen van 'voertuigverliesuren' past daarbij. Dat alles heeft bijgedragen aan de instandhouding van het systeem, en heeft het zicht op de keerzijde van de automobiliteit vertroebeld (Verkade & te Brömmelstroet, 2020; te Brömmelstroet, 2020).

Gezien het voorgaande is het begrijpelijk dat Sengers en Raven (2016, p. 264) het huidige Nederlandse mobiliteitssysteem karakteriseren als "vastzittend sociaal-technisch systeem". In de stad is decennialang geïnvesteerd in auto-infrastructuur en heeft een overschot aan goedkope parkeercapaciteit geleid tot nog meer autogebruik (Nieuwenhuijsen et al., 2016; Shoup, 2005). Door de jaren heen is bovendien padafhankelijkheid ontstaan, waarbij er opeenvolgende keuzes en investeringen als vanzelfsprekend steeds gericht zijn gebleven op de auto. Mede daardoor is automobiliteit bepalend geworden voor de inrichting van onze steden. Automobiliteit is ook toegankelijk geworden voor steeds grotere groepen door fiscale voordelen (zoals de bijtelling) en het niet doorrekenen van externe kosten voor de maatschappij (zie tabel 1).

De omvang en belangen van productieketens, de tienduizenden banen, maar ook de waarde die veel mensen hechten aan de auto illustreren hoe dit autocentrische socio-technische systeem is vervlochten met onze samenleving.

2.3 Persistente mobiliteitsproblemen zetten het systeem onder druk

Ondanks de hiervoor beschreven verwevenheid, heeft zich een breed bewustzijn ontwikkeld dat het huidige mobiliteitssysteem, en de ongebreidelde groei van autogebruik, leidt tot persistente problemen gerelateerd aan milieu, gezondheid, economie en rechtvaardigheid. Het is vrijwel onmogelijk deze (onbedoelde) neveneffecten van het huidige systeem afzonderlijk te tackelen. Omdat deze problemen inherent voortvloeien uit de kenmerken van onze systemen en ingebed zijn in onze structuren. Ze hebben betrekking op de manier waarop we leven en dat leven georganiseerd hebben, en ze hangen sterk samen met andere maatschappelijke terreinen. Denk aan de koppeling die automatisch gelegd wordt tussen files en (schade aan de) economie, en de rol die bepaalde stakeholders (zoals branche- en belangenorganisaties) daarbij spelen. Bovendien worden probleemdefinities en oplossingen vaak betwist. In de tabel 1 een top-10 van persistente problemen.

De top-10 van hoge maatschappelijke kosten van het huidige mobiliteitssyteem

Verplaatsingen van de één, hebben gevolgen voor de ander. Echter, bij de keuze van iemand om zich te verplaatsen spelen eventuele nadelige effecten voor de samenleving van het gekozen vervoersmiddel niet (of nauwelijks) een rol van betekenis. De kosten van deze 'externaliteiten' worden afgewikkeld op de maatschappij en toekomstige generaties. Ik zoom hieronder in op de keerzijde van het huidige mobiliteitssysteem waarin de auto centraal staat, met een korte opsomming van de tien voornaamste effecten (in willekeurige volgorde). In **BIJLAGE I** is een uitgebreidere toelichting opgenomen met meer cijfers en bronnen.

1. **Passieve mobiliteit**: de helft van alle autoritten is korter dan 7,5 kilometer en kan (mits geen beperking) per fiets worden afgelegd. Passieve automobiliteit draagt bij aan welvaartsziekten, zoals obesitas. Actieve modaliteiten verlagen de kans op obesitas en hart- en vaatziekten (KiM, 2021a; RIVM, 2021).

2. **Gezondheidsschade door luchtkwaliteit**: autoverkeer heeft een grote invloed op schadelijke concentraties NO2 (30%), NOx (40%) en fijnstof/PM10 (25%) (CPB, 2020). Jaarlijks overlijden bijna 11.000 mensen vroegtijdig door luchtverontreiniging. De maatschappelijke kosten zijn vastgesteld op ca. €11 miljard per jaar (KiM, 2019b).

3. **Klimaatverandering door broeikasgassen**: ongeveer 23% van de CO_2-uitstoot is afkomstig van mobiliteit (KiM, 2020a). Van de (Parijs) doelstelling van 35% minder CO_2-emissies in 2030, was in 2019 10% gerealiseerd. Door groei van het verkeer nemen CO_2-emissies feitelijk toe. Urgentie is onverminderd groot (KiM, 2019b; IPCC, 2021).

4. **Stikstofemissies en -depositie**: het neerslaan van stikstofverbindingen vanuit de lucht (depositie) leidt tot een aantal problemen: een reductie van biodiversiteit, slechtere luchtkwaliteit en gezondheidsrisico's. Vanwege de hoge dichtheid van mensen, dieren en economische activiteit is de Nederlandse stikstofdepositie het hoogst van Europa. Wegverkeer draagt substantieel bij aan emissies (15%) en depositie (6%) van stikstof (TNO, 2019).

5. **Geluidsoverlast**: wegverkeer zorgt voor geluidshinder door bijvoorbeeld snelwegen of laden/lossen, met name in stedelijk gebied. Na fijnstof veroorzaakt verkeergeluid met 7,2% het meeste ziektelast in Nederland (RLI, 2018a). 300.000 tot 400.000 mensen ondervinden ernstige slaapverstoring door geluid van wegverkeer (CROW, 2021). Langetermijn blootstelling kan ernstige gezondheidseffecten hebben.

6. **Inefficiënt ruimtegebruik en voertuigcapaciteit**: in de grote steden gaat ruim 30 tot 50% van de openbare ruimte naar (rijdende en stilstaande) automobiliteit (Milieudefensie, 2021): een grote impact op de leefbaarheid. Actieve vervoerswijzen zijn veel ruimte-efficiënter, vooral door de lage gemiddelde bezettingsgraad van auto (1,41 persoon per voertuig) (Ministerie I+W, 2021).

7. **Vervoersarmoede**: laag inkomen, ouderdom, fysieke beperkingen en gebrekkige vaardigheden (taal, digitaal) liggen ten grondslag aan vervoersarmoede, waarbij groepen mensen worden beperkt in hun bewegingsvrijheid, arbeidsmarktparticipatie, en in het gebruik van voorzieningen en sociale contacten (KiM, 2018b; CBS, 2018).

8. **Verkeersonveiligheid**: in 2020 vielen er in Nederland 610 verkeersdoden. In 2019 raakten naar schatting 21.400 personen ernstig gewond in het verkeer in Nederland (SWOV, 2021; Ministerie I+W, 2021). De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen waren €17 miljard in 2018 (KiM, 2019b).

9. **Barrièrewerking van infrastructuur**: landschap, dorpen en steden worden veelvuldig doorsneden door wegen, spoorlijnen en vaarwegen. Dit leidt tot barrièrewerking en beïnvloedt relaties, ontmoeten en bewegingsvrijheid van omwonenden aan weerszijden van de infrastructuur op een negatieve manier (Boon et al., 2003).

10. **Congestie**: ondanks uitbreiding van de infrastructuur is het aantal files sterk gestegen, met 20% in 2018 en 18% in 2019 (ANWB, 2019). In 2020 bedroeg het reistijdverlies in files 34,3 miljoen uur. Wekelijks staan gemiddeld 15% van de Nederlanders in de file (KiM, 2020a). De maatschappelijke kosten door files op het hoofdwegennet worden geschat tussen de €3,3 en 4,3 miljard (KiM, 2019). Na Covid neemt het aantal files weer snel toe.

Tabel 1. De hoge maatschappelijke kosten van het mobiliteitssysteem. Zie BIJLAGE I voor een uitgebreidere toelichting.

Optimalisatie en technologische innovatie als primaire reactie

Het verbeteren van voertuigtechnologie is vrijwel altijd het antwoord geweest op de persistente problemen in de bovenstaande tabel. De milieuwinst die hierdoor bereikt is, is echter overtroffen door de sterke groei in het aantal voertuigen en in de omvang van voertuigen, in het aantal reisbewegingen en de gemiddeld gereisde afstand (Köhler et al., 2009). Maatregelen van overheden zijn vaak gericht op optimalisatie van het bestaande. Zo is de reflex bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat om oplopende cijfers over voertuigverliesuren door files aan te pakken door middel van wegverbreding, terwijl bekend is dat extra asfalt kortdurend effect heeft, en na verloop van tijd zelfs een aanzuigende werking krijgt vanwege latente vraag naar automobiliteit, zogenaamd 'geïnduceerd verkeer' (Duranton et al., 2009; RLI, 2018b).

Binnen de mobiliteitswereld wordt de nadruk sterk gelegd op technologische innovatie als antwoord op de negatieve externe effecten van de auto. Een toekomstbeeld met volledig autonoom voertuig, 100% veilig en zonder uitstoot, is ook voor beleidsmakers dan ook makkelijker te verkopen dan het opleggen van maatregelen die een aanpassing van (mobiliteits)gedrag vergen, laat staan een herconfiguratie van het totale mobiliteitssysteem. Het elektrificeren van het wagenpark is ook zo'n 'technological fix'. Het betekent een oplossing voor CO_2 en andere emissies, maar het zorgt voor lock-in het huidige door de auto gedomineerde systeem. Met de groei van de automobiliteit, zullen andere externe effecten, zoals aantasting van het landschap (functiescheiding, suburbanisatie, etc.) en verkeeronveiligheid, verder toenemen (Langstraat & Zijlstra, 2014).

03

Transitiedenken

3.1 Wat zijn transities?

De vraag naar automobiliteit blijft wereldwijd en in Nederland groeien, ondanks de waslijst aan problemen beschreven in het vorige hoofdstuk. Volgens sommigen is het een signaal dat het huidige model van continue capaciteitsvergroting tegen het einde van zijn levenscyclus loopt, en dat systeemverandering noodzakelijk is (Nykvist & Whitmarsh, 2008; Jacobs et al., 2020). Door optimalisatie wordt de levensduur van bestaande socio-technische systemen verlengd[12]. Maar doordat stakeholders steeds meer inzien dat de huidige praktijk op termijn onhoudbaar is, neemt de interne en externe druk met de jaren toe. Dat kan er uiteindelijk toe leiden dat het functioneren van een systeem fundamenteel ter discussie wordt gesteld, en dat wordt ingezien dat het updaten van dat gedateerde systeem geen uitweg meer biedt. Als het besef dat de huidige situatie niet meer houdbaar is uitgroeit tot algemene urgentie, ontstaat ruimte en draagvlak voor een kanteling van een systeem (Het Groene Brein, 2021).

Uit het verleden blijkt dat verankerde systemen, na een lange tijd van relatieve stabiliteit, ingrijpend kunnen kantelen, waarbij dimensies veranderen en de oude technologie, manieren van denken en doen, regels, machtsverhoudingen en actoren verdwijnen. **In dit onderzoek verstaan wij onder een transitie een proces van fundamentele en onomkeerbare veranderingen in cultuur, structuur en werkwijze op systeemniveau** (Rotmans, 2012; DRIFT, 2016). Het denken over transities heeft zich de afgelopen twintig jaar ontwikkeld en verdiept. Daardoor wordt de nadruk in definities in de literatuur soms net verschillend gelegd. Wat de definities gemeen hebben is dat het gaat om een structurele verandering op het niveau van systemen en verandering in de manier waarop maatschappelijke functies (zoals energie en mobiliteit) worden vervuld[13]. Bovendien is er in een transitie sprake van een kortere non-lineaire, schoksgewijze periode, na een veel langere aanloop (Loorbach et al., 2017).

Het wetenschapsveld van transitiestudies heeft zich de laatste twintig jaar ontwikkeld van onderzoek naar historische transities (zie bijv. Geels, 2005), via transities (leren) analyseren en begrijpen, naar transitiemanagement dat probeert de richting van transities te beïnvloeden (zie paragraaf 3.3). Vanaf de eerste onderzoeken in het veld van transitiestudies is veel aandacht uitgegaan naar uitdagingen op het gebied van duurzaamheid. Vaak wordt de koppeling gelegd met “Grand Societal Challenges”, zoals klimaatverandering. Gezien de uitdagingen, zijn transitiestudies van groot maatschappelijk belang (Paredis, 2009; Markard et al., 2012). Zoals blijkt uit het voorbeeld van personenvervoer/ automobiliteit kunnen socio-technische systemen, door de wijze waarop ze functioneren, de oorzaak zijn van fundamentele problemen op het terrein van duurzaamheid. Het is ook geen gegeven dat een transitie altijd leidt tot een meer duurzame, rechtvaardige of inclusieve wereld (Het Groene Brein, 2021).

[12] Door lock-ins en padafhankelijkheid kiezen regimes vaak voor optimalisatie in plaats van systeeminnovatie (Geels, 2005).
[13] Hoewel beide nauw verbonden zijn is er sprake van een onderscheid tussen een ‘transitie’ en een ‘systeeminnovatie’. Geels (2005, p. 165) definieert een systeeminnovatie als “de overgang van een verandering van een oud socio-technisch systeem naar een nieuw socio-technisch systeem”. Rotmans (2003) stelt dat transities systeeminnovaties vergen: zonder innovaties op het niveau van maatschappelijke systemen (stelsels) is er van een transitie geen sprake. Loorbach (2007, p. 19) voegt toe: “In systemic terms, transitions are the result of interacting system innovations (at the level of sub-systems), which in their turn result from (product- and process-) innovations”.

Door de volgende eigenschappen is het verloop van transities niet of nauwelijks te voorspellen:

- **multi-causaal**: transities kennen meerdere oorzaken (zie toelichting meerlagenperspectief);
- **multi-fase**: transities duren 25 tot 50 jaar en doorlopen verschillende stadia:
  1) voorfase, besef van disfunctioneren systeem en experimenteren ('pre-development');
  2) groei maatschappelijke steun, versterking ontwikkelingen ('take-off');
  3) versnelling en structurele omslag ('acceleration'); en
  4) stabilisatiefase, nieuw evenwicht ('stabilization')[14];
- **multi-actor**: bij transities zijn vele spelers, met uiteenlopende visies, in samenspel betrokken, variërend van overheid en markt, tot belangenorganisaties, wetenschap en burgers. Geen enkele actor is in staat om een transitie zelf te plannen en uit te voeren richting vooraf vastgestelde doelen; en
- **multi-level**: er is dynamiek nodig in de externe omgeving, de ontwikkeling van alternatieve innovaties in niches waardoor beweging ontstaat op het niveau van het regime dat het systeem in stand houdt; zie de toelichting op het meerlagenperspectief hieronder (Loorbach, 2007; Loorbach et al., 2008; Loorbach & Rotmans, 2010).

Vanaf eind jaren '90 heeft het transdisciplinaire onderzoeksveld van transitiestudies zich ontwikkeld, vanuit de focus op duurzaamheid, en met de ambitie om systeemveranderingen beter te begrijpen, op (socio-technische) transities te anticiperen en mogelijkheden te verkennen om transities te beïnvloeden en tot 'regime shifts' te komen (Loorbach et al., 2017). Markard, Raven en Truffer (2012) presenteren een overzicht van de belangrijkste theoretische transitiebenaderingen. Ze hebben ieder een eigen invalshoek, maar zijn verwant in de zin dat ze hetzelfde vertrekpunt delen, namelijk het systeemperspectief:

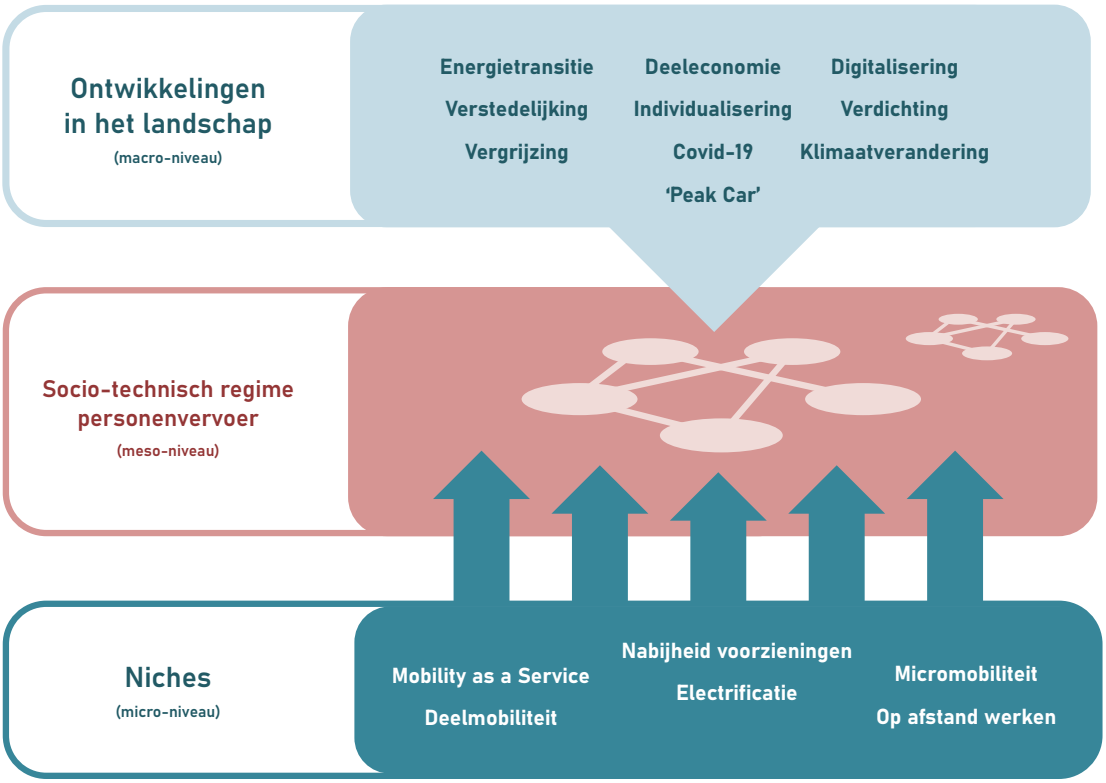
1. **Multi-Level Perspective** (MLP): is het basismodel van het transitiedenken, waarin onderscheid wordt gemaakt tussen drie niveaus, te weten landschap, regime en niches. Het meerlagenperspectief biedt een gemeenschappelijke taal om te kijken en te kunnen praten over een complexe samenleving (Het Groene Brein, 2021); zie nadere toelichting in paragraaf 3.2.
2. **Technological Innovation Systems** (TIS): richt zich op het functioneren van niche innovaties in het MLP om de typische innovatiedynamiek en sleutelprocessen tijdens transitieprocessen beter te begrijpen, zodat die mogelijk kan doorbreken in het regime (Paradis, 2010). Het TIS-model gaat onder meer over de mate van ondernemerschap, verspreiding van kennis, het ontwikkelen van markten en het mobiliseren van middelen (Markard et al., 2012).
3. **Strategisch niche management** (SNM): heeft de intentie om niches te ondersteunen om het kantelen van regimes te bevorderen. Wetenschappers uit de SNM-benadering (o.a. Kemp, Schot, Elzen en Raven) onderscheiden drie essentiële interne processen zodat technologie in een niche zich kan doorontwikkelen om te concurreren met gevestigde technologieën en uiteindelijk bij te dragen aan een transitie: het articuleren van verwachtingen en visie; het bouwen van netwerken; en meerdere leerprocessen, bijvoorbeeld over markt- en gebruikersvoorkeuren en overheidsbeleid (Markard et al., 2012).
4. **Transitiemanagement** (TM): voortbouwend op het meerlagenperspectief is transitiemanagement als benadering geschikt om te helpen bij het zoeken en vinden van aanknopingspunten voor sturing in transities richting een gezonder, duurzamer en rechtvaardiger stedelijk mobiliteitssyteem; zie nadere toelichting in paragraaf 3.3.

Hierna worden uitgebreid stilgestaan bij het meerlagenperspectief en transitiemanagement omdat het MLP als basismodel in het transitiedenken bruikbaar is als algemeen analysekader voor de mobiliteitstransitie, en omdat transitiemanagement op zijn beurt een bredere benadering is die niet alleen inzicht biedt in de staat van de transitie, maar ook interventiemogelijkheden aanreikt. Daarmee zijn beide benaderingen waardevol om de casus Utrecht in dit onderzoek te analyseren.

[14] Waarbij geldt dat lang niet alle transities de weg volgen naar stabilisatie: er zijn ook transitiepaden die mislukken en ontsporen. Bijvoorbeeld door gebrek aan financiering ('breakdown'), door andere regimes die tegelijkertijd zijn ontstaan ('lock-in') of omdat er geen stabilisatie ontstaat ('backlash') (Loorbach & Rotmans, 2010).

3.2 Meerlagenperspectief: basismodel voor het analyseren van transities

Het meerlagenperspectief (Multi-Level Perspective; MLP) wordt gezien als het basismodel van de transitiewetenschap. Eind jaren '90 werd de basis gelegd voor Rip en Kemp (1998) met onderscheid in micro- (niche), meso- (regime) en macroniveau (landschap) bij de introductie en adoptie van nieuwe technologie. Geels (2002, 2004, 2005) heeft in de eerste jaren van het nieuwe millennium het MLP verder ontwikkeld aan de hand van empirisch onderzoek naar systeeminnovaties. Hoewel het een sterke vereenvoudiging is van complexe veranderprocessen, is het een bruikbaar perspectief bij de analyse van transities. Het vormt de basis voor veel ander onderzoek. Het meerlagenperspectief draait om te strijd tussen stabiliteit en verandering. Uitgangspunt is dat de dynamiek van transities speelt op drie uiteenlopende niveaus. In figuur 3 zijn deze niveaus weergegeven vanuit het socio-technisch rondom personenvervoer over land, waarbinnen automobiliteit centraal staat.



Figuur 3. Krachten in de mobiliteitstransitie, schematisch volgens meerlagenperspectief (eigen figuur)

In het **landschap** vinden grote maatschappelijke ontwikkelingen en trends op het gebied van macro-economie, politieke en cultuur, alsook demografische en geografische ontwikkelingen (zie figuur 3). Het **regime** is de dominante, collectieve gebruikelijke manier van denken, werken en organiseren om maatschappelijk behoeften te vervullen. Bijvoorbeeld: technologie, praktijken, structuren, gewoonten, regels en denkkaders. Het regime is doorgaans stabiel en verandert slechts traag (Paredis, 2010; Lodder et al., 2017; zie figuur 2). Zoals aangegeven in paragraaf 2.2 is het huidige socio-technisch regime rondom personenvervoer over land is gebaseerd op individuele mobiliteit door middel van een privéauto met verbrandingsmotor (Köhler et al., 2009). De **niches** ten slotte zijn 'beschermde ruimtes' waarbinnen innovaties – alternatieve manieren van denken, werken en organiseren – zich kunnen ontwikkelen zonder dat zij onder druk worden gezet door het bestaande regime. In niches wordt via experimenten de co-evolutie van technologie, gebruikerspraktijken en regelgeving mogelijk gemaakt (Schot et al., 2008; Markard et al., 2012; Geels, 2012; zie tabel 2).

Belangrijkste niche innovaties mobiliteit

Het socio-technische systeem rondom personenvervoer krijgt in toenemende mate te maken met niche innovaties die het dominante regime in het autocentrische systeem onder druk zetten. Hieronder zijn drie clusters van niches uitgewerkt. Ze bevinden zich allemaal in een andere fase van volwassenheid: MaaS zit nog in de pilotfase, terwijl elektrisch rijden en in mindere mate deelmobiliteit aan het schalen zijn.

Nieuwe voertuig- en brandstoftechnologie:

- **Elektrisch rijden** (inclusief waterstof, biobrandstof, etc.): met een stijging van 43% t.o.v. 2019 zet de opkomst van elektrisch rijden in het personenvervoer echt door (RVO, 2020). Alle grote autofabrikanten hebben meerdere modellen op de markt, waarbij er fors wordt geïnvesteerd in batterij-ontwikkeling (actieradius) en het opschalen van laadinfrastructuur. Betaalbaarheid is nog een aandachtspunt. Vanuit het perspectief van klimaat en luchtkwaliteit is deze ontwikkeling wenselijk. Tegelijkertijd zorgt de overgang van een fossiel naar een elektrisch wagenpark niet voor een transitie weg van het autocentrische regime. Bovendien blijven andere nadelen, zoals ruimte-efficiënte, met name in steden onverminderd urgent (EEA, 2019).
- **Elektrische micromobiliteit**: een hoeveelheid nieuwe elektrische vervoerswijzen komt op de markt, zoals 'light electric vehicles' (LEV's), e-stepjes en speedpedelecs. De elektrische fiets, die al langer op de markt is, verkoopt beter dan de reguliere fiets. De introductie van een aantal van deze nieuwe modaliteiten is nog omstreden, onder meer vanwege veiligheidsrisico's. Maar ze zijn, zeker in verstedelijkt gebied op afstanden kleiner dan 15 kilometer, een alternatief voor de auto.

Een verschuiving van eigendom naar mobiliteitsdiensten:

- **Autodelen/deelmobiliteit**: door vergaande digitalisering en connectiviteit is de deeleconomie sterk in opkomst. De beweging van bezit naar gebruik van (duurzame) vervoersmiddelen (deelauto's, e-deelbakfietsen, e-deelscooters, e-deelbikes en deelfietsen) laat de afgelopen periode een groei toename zien in het aanbod, met name in de grote steden. Dit zal leiden tot een verder toename van gebruik van deelmobiliteit (incl. ritdeling) als alternatief voor het gebruik van de eigen auto.
- **Mobility as a Service (MaaS):** het op de markt komen van diverse MaaS-apps, waarmee de reiziger OV en deelaanbod laagdrempelig kan boeken en betalen, en zijn of haar reis kan boeken, betekent een impuls voor het gebruik van deelvervoer, maar ook voor openbaar vervoer.

Minder reizen en meer aandacht voor langzame en actieve modaliteiten:[15]

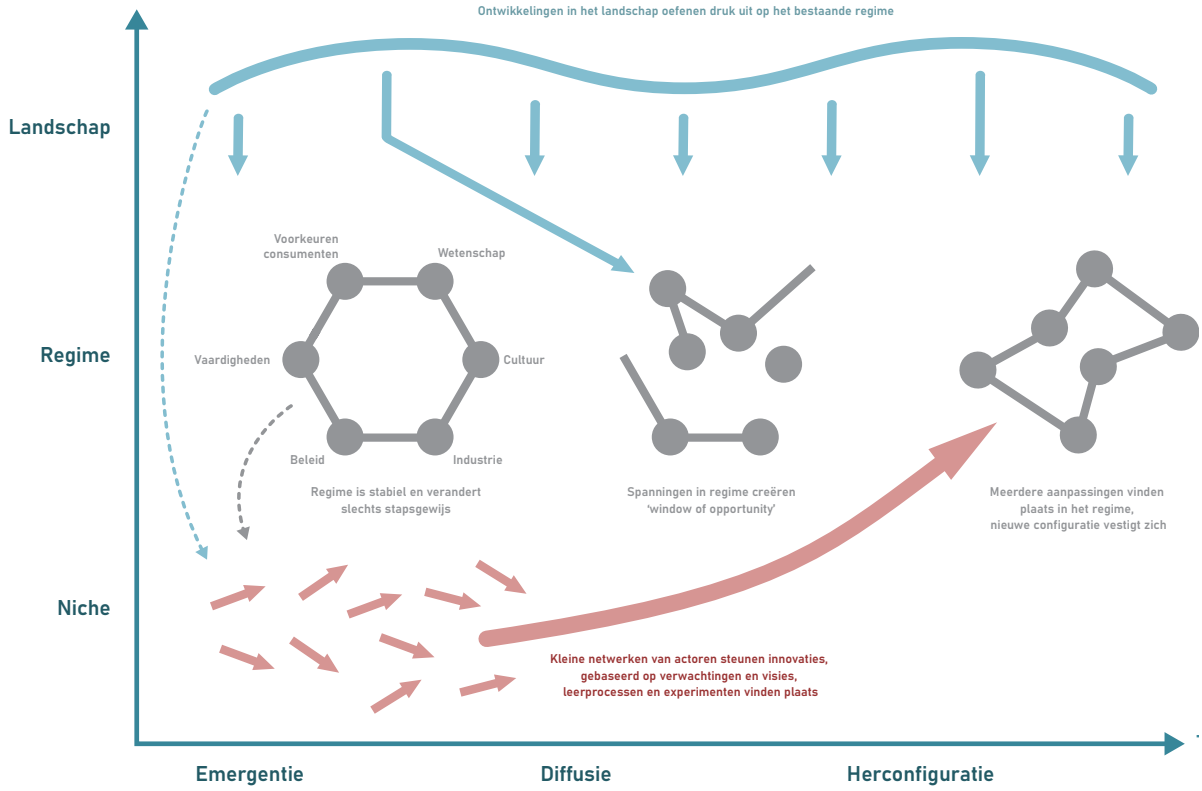
- **Nabijheid/compacte steden**: metropolen als Parijs ('15-minuten stad') en internationaal gezien middelgrote steden zoals Utrecht ('10-minuten stad') stellen nabijheid centraal in hun ruimtelijke strategie, zodat dagelijkse voorzieningen snel op een gezonde en duurzame manier te bereiken zijn, zonder dat gebruik van de auto noodzakelijk is. Er wordt binnenstedelijk gebouwd met een lage parkeernorm, goede OV-ontsluiting, deelconcepten en met dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand.
- **Op afstand werken**: de Covid-pandemie heeft ertoe geleid dat in relatief korte tijd grote groepen werknemers gewend zijn geraakt aan digitaal op afstand werken. Het heeft geleid tot meer thuiswerken, meer gespreid over de dag reizen en veranderend mobiliteitsbeleid bij van werkgevers. Dit beïnvloedt de toekomstige vraag naar automobiliteit.

Deze grotendeels technologische innovaties leiden niet vanzelfsprekend tot een mobiliteitssysteem dat beter functioneert vanuit duurzaamheidsperspectief. Zo wordt door de grootschalige introductie van elektrische auto's het gebrek aan ruimte in de stad mogelijk vergroot, en kan MaaS zonder sturing op basis van publieke waarden evengoed leiden tot meer stedelijke autoritten en het uitsluiten van doelgroepen. (o.a. Nykvist & Whitmarsh, 2008; Köhler et al., 2009; EEA, 2019).

Tabel 2. Belangrijkste niches mobiliteit.

[15] Ik merk op dat nabijheid en op afstand werken strikt gezien geen niches zijn conform de definitie van wetenschappers als Geels. Met behulp van technologie als Zoom of Teams wordt inmiddels massaal thuisgewerkt. Gebiedsontwikkelingen zoals Merwede (zeer lage parkeernorm, deelconcept) mogen geen pilots genoemd worden, want mislukken is feitelijk geen optie. Zonder echte praktijktest, wordt deze beweging ingezet. Er moet net zo lang gefinetuned worden totdat de nieuwe bewoners in hun mobiliteitsbehoefte worden voorzien.

Hoe werkt de dynamiek in dit meerlagenmodel? Vanwege de onderlinge afhankelijkheid van technologie, instituties, structuren, productie- en consumptienetwerken en waarden en normen, zijn regimes moeilijk uit evenwicht te brengen, zo heb ik geïllustreerd door de beschrijving van het stabiele socio-technische systeem van personenvervoer rondom de auto in paragraaf 2.2. Toch is een 'regimeshift', en daarmee de transitie van een socio-technisch systeem, mogelijk onder de juiste omstandigheden. In dat geval zorgen wereldwijde ontwikkelingen in het landschap voor druk op het heersende regime. Een regime dat door interne spanningen vastloopt wordt hierdoor gedestabiliseerd. Daardoor opent zich een 'windows of opportunity' voor kansrijke, opkomende alternatieven die zich in niches hebben (door)ontwikkeld om door te breken (Markard et al., 2012; Temenos et al., 2017; EEA, 2019). Dit is weergegeven in figuur 4.



Figuur 4. Meerlagenperspectief: van niche-innovatie naar transitie (bewerking van Geels, 2006)

Het MLP is als analysekader geschikt om transities te beschrijven, maar biedt op een hoger abstractieniveau ook inzicht in interventiemogelijkheden. Dat kan bijvoorbeeld door tegelijkertijd de innovaties in niches en de daar actieve netwerken een push te geven; het regime open te stellen voor die alternatieven door wijziging van regels, financieringsmogelijkheden, experimenten, etc., en door gebruik te maken van druk door ontwikkelingen in het landschap (Paradis, 2010).
Het MLP kent ook tekortkomingen. Het is een sterke vereenvoudiging van de werkelijkheid en dat komt de praktijktoepassing niet altijd ten goede. Zo valt het conceptuele onderscheid tussen niche en regime regelmatig lastig te maken. Daarnaast wordt niet alleen door niches, maar ook op meso-niveau druk op regimes uitgeoefend, bijvoorbeeld door sociale bewegingen of door overheden, bijvoorbeeld via wetgeving om CO_2 te reduceren. Het MLP ten slotte, gaat ervan uit dat experimenten zullen bijdragen aan het momentum van niches om onduurzame socio-technische regimes omver te werpen. In de praktijk blijkt dat vaker gezocht wordt naar manieren om lessen een plek te geven in bestaand beleid (Sovacool & Hess, 2018; Temenos et al., 2017). Binnen het socio-technische systeem rondom personenvervoer oefenen trends en ontwikkelingen in het landschap druk uit op het socio-technisch regime. Andersom kan het regime geen directe invloed uitoefenen op ontwikkelingen in het landschap. Druk vanuit het landschap op het regime opent kansen voor niche innovaties. Sommige ontwikkelingen versterken elkaar onderling ook. Zo zorgen digitalisering en de opkomst van de deeleconomie bijvoorbeeld voor kansen voor de adaptatie van MaaS-apps voor multimodaal reizen. De meest invloedrijke trends en (autonome) ontwikkelingen licht ik toe in tabel 3.

Belangrijkste ontwikkelingen in het landschap

- **Klimaatverandering**: het klimaatpanel IPCC maakt in haar laatste rapport op basis van de meest recente cijfers ondubbelzinnig duidelijk dat de mens verantwoordelijk is voor de opwarming van de aarde. Als er niet acuut en op grote schaal reductie plaatsvindt van broeikasgassen, dan wordt het onmogelijk om opwarming te beperken tot 1.5°C of zelfs 2°C (IPCC, 2021). Vervoer levert met ca. 25% een belangrijke bijdrage aan het probleem. Overheidsbeleid zal aangescherpt moeten worden.

- **Energietransitie**: Nederland leunt nog altijd sterk op fossiele energiedragers: aardgas, aardolie en steenkolen waren in 2019 goed voor ca. 90% van de energiewinning (CBS, 2020). Voor het realiseren van de klimaatdoelen van Parijs moet de energievoorziening in 2050 met 95-100% vrijwel helemaal CO_2-neutraal zijn. Ook voor mobiliteit betekent dit dat fossiele brandstoffen in 2050 helemaal uitgefaseerd moeten zijn. Het Rijk zet in op een verbod op de nieuwverkoop van fossiele voertuigen vanaf 2030 (Klimaatakkoord, 2019).

- **Verstedelijking**: het aantal inwoners van steden blijft groeien, vooral door de vestiging van jonge volwassen en immigranten. Prognose is dat tot 2035 vooral grote en middelgrote stedelijke regio's blijven groeien; naar verwachting zal bijna drie kwart van de aanwas van 1 miljoen mensen zich vestigen in deze steden (CBS, 2019). Vanuit het perspectief van verkeer en vervoer betekent dit dat het nog drukker wordt op plaatsen waar het al het drukst is. Dit draagt bij aan overbelasting van netwerken, maar is ook een kans voor deelvervoer.

- **Verdichting**: om aan de woningbouwvraag te voldoen moeten er jaarlijks ca. 95.000 woningen worden gebouwd (IRF, 2020). Veel grote gemeenten kiezen vanuit leefbaarheidsoptiek voor binnenstedelijke verdichting door transformatie van oude bedrijventerreinen om het buitengebied open te houden. Verdichting is wenselijk vanuit nabijheid, maar vergroot ook de behoefte aan ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit.

- **Digitalisering**: de afgelopen decennia is de maatschappij in sterke mate gedigitaliseerd. Ook binnen verkeer en vervoer hebben digitale technologieën grote invloed gekregen. Digitalisering schept mogelijkheden voor innovaties zoals vraaggestuurd multimodaal reizen (MaaS), optimalisering van doorstroming op het verkeersnetwerk en zelfrijdende voertuigen. Datagedreven mobiliteit leidt ook tot zorgen, bijvoorbeeld over privacy en groepen die niet mee kunnen (PBL, 2017b).

- **Opkomst deeleconomie**: mede onder invloed van digitalisering en connectiviteit is de deeleconomie in opkomst in allerlei domeinen. De beweging van bezit naar gebruik het duidelijkst zichtbaar in de steden. Deelauto's zijn al langere tijd beschikbaar, afgelopen jaren volgden o.a. (e-)deelbakfietsen, (e-)deelscooters en mogelijk volgen stepjes. De voordelen van delen (m.n. ruimte-efficiëntie) zijn evident, maar of deelmobiliteit door de massa wordt omarmd is onzeker en afhankelijk van vele factoren (Van de Weijer & Steinbuch, 2020).

- **Vergrijzing**: Nederland wordt gemiddeld steeds ouder. De prognose is dat in 2035 een kwart van de bevolking 65-plusser zal zijn. In de grote steden zal de vergrijzing minder snel gaan, maar wordt ook een toename verwacht van 13% naar 20% in 2035 (CBS, 2019). Deze ontwikkeling leidt tot meer oudere verkeersdeelnemers en waardoor de groei van het autoverkeer wordt geremd. Wel is er meer passend OV nodig en wordt verkeersveiligheid nog meer een aandachtspunt (SWOV, 2015).

- **Individualisering**: is een proces waarbij sprake is van 'decollectivisering' (minder invloed van traditionele instituties, minder (ver)bindingen met groepen), toegenomen keuzevrijheid en het koesteren van individualistische waarden. Als het gaat om mobiliteit draagt het bij aan het gebruik van individuele vervoermiddelen, zoals de fiets en de auto (Duyvendak, 2004; CBS, 2017).

- **'Peak Car'**: verwijst naar het in de literatuur beschreven fenomeen, waarbij het autogebruik in o.a. West-Europa een plafond zou hebben bereikt, of dalende zou zijn, en met name jongere generaties zouden afzien van rijbewijs en aanschaf van een auto (Focas et al., 2017). Dit wordt betwist. Over de mate waarin jongeren hun mobiliteitsgedrag aanpassen bestaat onzekerheid (KiM, 2014; Oakil et al., 2016).

- **Covid-19**: de pandemie heeft invloed gehad op stedelijke mobiliteit. Positieve effecten zijn meer thuiswerken en meer gespreid reizen. Tegelijkertijd is er o.a. sprake van een afname in het gebruik van het OV, waarbij het vraag is of mensen blijvend zullen kiezen voor meer individuele modaliteiten. Voor het vaststellen van het definitieve effect is het te vroeg. Grotendeels zullen we terugvallen in 'oud' gedrag, maar zeker is dat digitaal thuiswerken een enorme impuls heeft gekregen (Kersten, 2020; Van de Weijer & Steinbuch, 2020).

Tabel 3. Belangrijkste ontwikkelingen in het landschap.

Stationsplein

MY DONKEY REPUBLIC

3.3 Transitiemanagement: benadering voor het beïnvloeden van transities

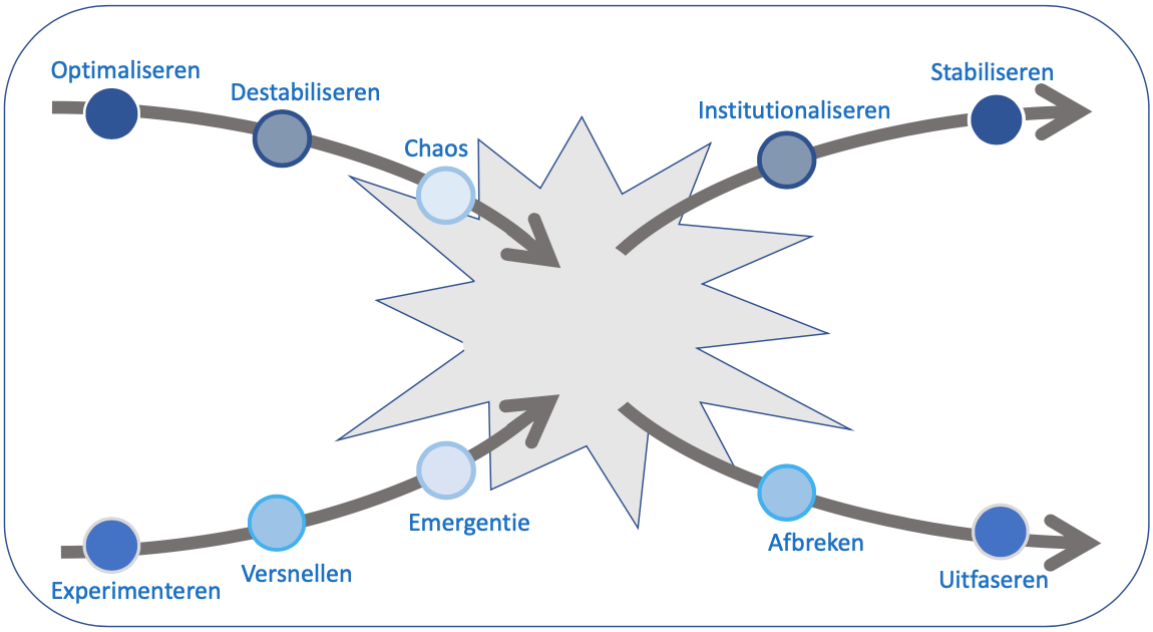
Dit onderzoek probeert door het meten van de percepties van stakeholders aanknopingspunten te vinden voor gemeenten om de stedelijke mobiliteitstransitie te versnellen of richting geven. Echter, een handboek ontbreekt over hoe je bestaande regimes kunt sturen richting duurzaamheid. Vanwege de specifieke eigenschappen van transities, beschreven in de vorige paragraaf, zijn transities niet te managen, beheersen of plannen (Rotmans, 2005; Diercks et al., 2020b). Een transitie vindt plaats in een krachtenveld van actoren, waarbij geen enkele actor voldoende invloed heeft om zelf zo'n kanteling te realiseren. Wat echter wel kan is het beïnvloeden van dynamiek zodat socio-technische systemen zich sneller richting duurzaamheid ontwikkelen dan ze uit zichzelf zouden doen (Paradis, 2010). Transitiemanagement (vanaf hier TM genoemd) reikt ons daarvoor instrumenten aan, die in de volgende subparagrafen worden uitgewerkt.

De grondleggers van het transitiemanagement – Kemp, Loorbach en Rotmans (2007, p. 2) – definiëren transitiemanagement als "(…) a deliberative process to influence governance activities in such a way that they lead to accelerated change directed towards sustainability ambitions". Transitiesturing begint altijd met personen en partijen die de urgentie delen om iets te doen aan onvolhoudbaarheid van een systeem op langere termijn (Bode et al., 2019). TM als een brede benadering richt zich op alle fasen van het transitieproces en op marco-, meso- en microniveau. Dat maakt het mogelijk om vast te stellen waar staan we ongeveer staan in het veranderproces. Omdat TM een gereedschapskist met sturingsinstrumenten op inhoud en proces aanreikt, biedt het handvatten om een transitie in uiteenlopende contexten te versnellen (Het Groene Brein, 2021).

TM is aldus een praktijkgerichte benadering voor het beïnvloeden van voortschrijdende transities in de richting van duurzaamheid (Loorbach, 2010). TM kenmerkt zich door 'al-doende-leren' en 'al-lerende-doen', waarbij huidige manieren van denken, werken en organiseren worden losgelaten, en anderzijds concrete kleine acties voor vernieuwing worden ingezet (Het Groene Brein 2021). Door het bouwen van sociale bewegingen van coalities van actoren en netwerken wordt continue druk uitgeoefend op dominante (regime-)actoren en bestaande (onduurzame) praktijken. Interventies zijn gericht op het versterken van gewenste transitiedynamiek of het frustreren van de ongewenste dynamiek (Schot & Geels, 2008; Loorbach & Rotmans, 2009). Transitiemanagement heeft zich vanaf 2000 doorlopend ontwikkeld binnen het snelgroeiende academische veld van transitiestudies, onder invloed van de maatschappelijke dynamiek en behoefte bij overheden en bedrijfsleven.

3.3.1 De X-curve als instrument om transities te analyseren

Transitiemanagement maakt gebruik van de X-curve, die ontwikkeld is door DRIFT, het Dutch Research Institute For Transitions (Loorbach et al., 2017). De X-curve is een instrument dat inzicht geeft in het bredere perspectief van transities: patronen van opbouw (opkomen van nieuwe manieren van denken, werken en organiseren); ombouw (bestaande elementen worden aangepast); afbouw (manieren van denken, werken en organiseren die verdwijnen); en voortbouw (institutionalisering en normaliseringsprocessen). Daarmee is het uitstekend geschikt om te duiden waar het maatschappelijke veranderproces zich ongeveer bevindt. De enige disclaimer die erbij hoort is dat het duiden van een transitie door middel van de X-curve per definitie subjectief is, omdat het een interpretatie is en beelden over het gewenste eindbeeld van de transitie uiteen zullen lopen (Lodder et al., 2017; Bode et al., 2019). Aan de hand dit instrument verken ik in hoofdstuk 5 waar de stedelijke mobiliteitstransitie in Utrecht zich ongeveer bevindt.



Figuur 5. X-curve (eigen figuur o.b.v. Loorbach et al., 2017; Bode et al., 2019; Diercks et al., 2020).

Figuur 5 is een weergave van de dynamiek van maatschappelijke transities, met van links naar rechts processen van opbouw en afbraak die meerdere decennia duren. Daarin worden de volgende vijf fases plus bijbehorende dynamiek onderscheiden:

- **Optimaliseren en experimenteren**: een lange(re) aanloopfase waarin het systeem functioneert, en – ook door padafhankelijkheid van het regime – de nadruk ligt op optimalisatie van het bestaande. Wel zijn er tegelijkertijd mensen en partijen met afwijkende meningen die gaan experimenteren met alternatieve ideeën, technologieën en praktijken.
- **Destabilisatie en versnelling**: het dominante systeem begint vast te lopen, er ontstaan crises. De onvolhoudbaarheid van bepaalde manieren van organiseren en doen worden breder duidelijk. De druk op het regime om te veranderen neemt daardoor toe. De crises leiden tot meer ruimte voor het doorbreken van (niche) alternatieven. Steun hiervoor neemt toe, maar eveneens weerstand.
- **Chaos en emergentie**: een kortere disruptieve fase met grote spanningen waarin de waarin dominante structuren, patronen en routines wegvallen. De richting van verandering en de nieuwe alternatieven en structuren die daarbij horen worden voor iedereen duidelijk. Echter, de weerstand verhardt zich tegen de afbraak van het bestaande systeem.
- **Institutionalisering en afbraak**: in deze fase is de kanteling van het systeem onomkeerbaar. Terwijl verliezers zichtbaar worden en oude structuren, beroepen, routines en patronen verdwijnen, vormen zich nieuwe regels, werkwijzen en structuren. Geleidelijk ontstaat een nieuwe stabiliteit.
- **Stabilisering en uitfasering**: in deze laatste fase is vanuit de voorheen alternatieve ontwikkelingen een nieuwe gevestigde orde ontstaan, die zich steeds verder doorontwikkeld. De verliezers accepteren de nieuwe situatie en verdwijnen van het toneel, restanten van het oude systeem worden opgeruimd (Lodder et al., 2017, p. 8-9; Bode et al., 2019, p. 7; CROW/DRIFT, 2021, p. 3).

In hoofdstuk 5 waarin de casus Utrecht wordt geïntroduceerd, wordt de X-curve gebruikt om de staat en dynamiek van de mobiliteitstransitie in Utrecht in beeld te brengen (zie paragraaf 5.4).

3.3.2 Instrumenten om transities te beïnvloeden

De onderzoekers van DRIFT relativeren de invloed van de overheid in een transitie. Allerlei partijen proberen te sturen. Maar niemand beslist, omdat er vanuit de markt en maatschappij talloze krachten zijn die invloed uitoefenen (Bode et al., 2019; Diercks et al., 2020b). Een transitie vraagt om nieuwe sturingsvormen die niet de overheid centraal stelt, aldus Diercks et al. (2020b)[16]. Dat plaatst mijn centrale vraag die zoekt naar aangrijpingspunten voor sturing door gemeenten in realistisch(er) perspectief. De eerste tien jaar van TM zijn er instrumenten ontwikkeld die passen bij de vroege fasen van transities waar ruimte wordt gezocht voor niches. De jaren daarna is de aandacht is verschoven naar de situatie waarin de gewenste transitie helder is, er vanuit het regime enige steun is voor alternatieven, maar er ook sprake is van onzekerheden en weerstand. Recente instrumenten zijn daardoor meer gericht op de hoe-vraag op tactisch en operationeel niveau, die interessant zijn vanuit het perspectief van gemeenten (Het Groene Brein, 2021).

Een sturingsinstrument gericht op de vroege fasen van transities is de TM-cirkel van Loorbach (2007). Deze cirkel bevat acties en interventies die binnen TM worden toegepast, onderscheiden binnen vier dimensies. Binnen de dimensie '**Duiden'** richt een kleine groep nichespelers en progressieve regime-actoren binnen een zogeheten 'transitie-arena' op een gedeelde probleemdefinitie en een visie voor een toekomstig systeem. Binnen de dimensie **'Agenderen'** vallen acties gericht op het opstellen van een transitie-agenda en transitie-paden als routekaart voor te zetten stappen. Vervolgens binnen de dimensie **'activeren'** worden netwerken en partijen gemobiliseerd om praktijkexperimenten uit te voeren, zodat lessen getrokken kunnen worden over wat wel en niet werkt. **'Reflecteren'** ten slotte, gaat over reflexieve monitoring die onderdeel uitmaakt van alle dimensies. Het betreft het op systematische en dynamische wijze monitoren en evalueren van transitie-experimenten, daarvan leren en bijsturen (Loorbach 2007, 2010; Paredis, 2010; Het Groene Brein, 2021).

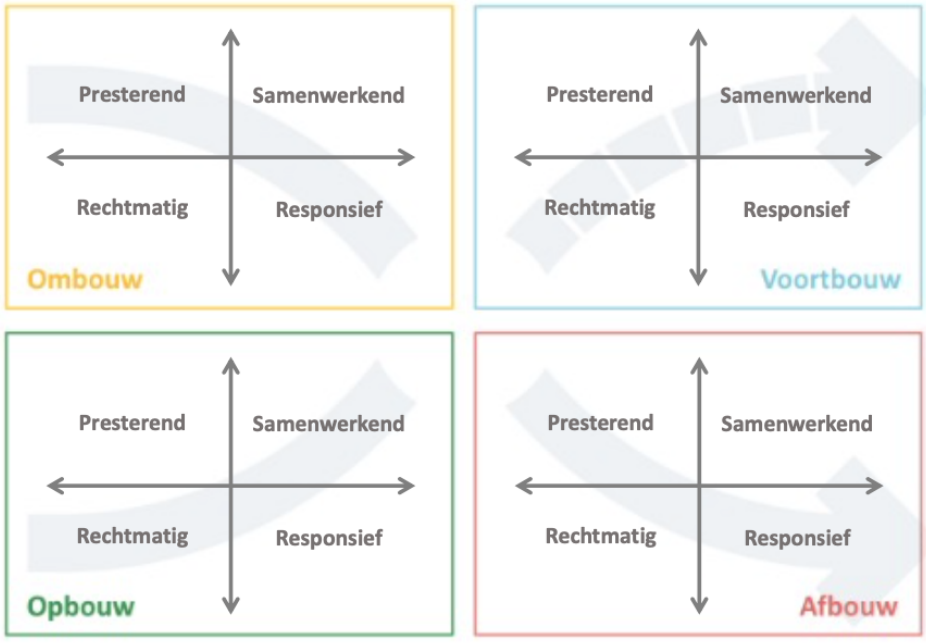
Voor het beantwoorden van de centrale vraag in dit onderzoek gericht op het beïnvloeden van de stedelijke mobiliteitstransitie door gemeenten bieden instrumenten die de afgelopen jaren zijn ontwikkeld houvast. In het rapport de 'Staat van Transitie' (Bode et al., 2019, p. 11) wordt door de onderzoekers van DRIFT geschetst welke stappen kunnen worden gezet om een transitie te beïnvloeden, binnen de gevestigde orde, binnen de opkomende orde en tussen de gevestigde en opkomende orde. Kort samengevat zijn dat de volgende:

- **Gevestigde orde**
  - Verhogen urgentie en veranderdruk, bijvoorbeeld door onduurzame praktijken in de schijnwerpers te zetten;
  - Doorbreken van bestaande structuren, bijvoorbeeld door het aanwakkeren van een fundamentele discussie over de toekomst;
  - Gericht afbreken, aanpassen en uitfaseren van onduurzame praktijken, bijvoorbeeld door het invoeren van belastingmaatregelen of regelgeving.
- **Opkomende orde**
  - Creëren van ruimte voor verbreding, bijvoorbeeld de lessen van succesvolle experimenten omzetten richting gerichte interventies;
  - Verbinden en structureren, bijvoorbeeld het leggen van verbindingen tussen vernieuwers onderling en met gevestigde orde;
  - Gezamenlijk verkennen en vastleggen van toekomstrichtingen voor 2030 en verder.

[16] Diercks et al. (2020b) wijzen op complexiteit m.b.t. de rol van de overheid in transities. Vaak is de overheid ook onderdeel van het bestaande (en te veranderen regime), overheidsorganisaties hebben soms conflicterende belangen, en gebrek aan een integrale benadering vanuit de overheid kan structurele verandering ook belemmeren.

- **Schakelen tussen gevestigde en opkomende orde**
  - Het mobiliseren van middelen voor experimenten en versnelling met regimeactoren;
  - Het gericht creëren van nieuwe coalities en netwerken die een brug kunnen vormen tussen transitiedynamiek boven en onder;
  - Het uitdagen van de bestaande orde door middel van het bieden van een podium aan vernieuwers en de vorming van netwerken rondom vernieuwende praktijken.

Omdat de X-curve niet altijd voldoende handelingsperspectief biedt aan beleidsmakers, is in 2020 een nieuw sturingsraamwerk gepresenteerd gebaseerd op de X-curve en het sturingskwadrant van de Nederlandse School voor Openbaar Bestuur (Van der Steen et al., 2014). Dit raamwerk laat niet alleen zien waar sturing ingrijpt in transities (opbouw, ombouw, afbouw, voortbouw), maar maakt ook inzichtelijk hoe (vanuit welke rol) de overheid stuurt of het beste zou kunnen sturen: presterend, rechtmatig, responsief of samenwerkend (Diercks et al., 2020b). In het kader van de stedelijke mobiliteitstransitie zoeken gemeenten een strategie om op een gegeven moment de gewenste transitiedynamiek te versterken en ongewenste dynamiek af te remmen. Het raamwerk helpt bij het vinden van een instrumentenmix die past bij het vraagstuk en de stand van het moment. In de figuur 6 een visualisatie van dit gecombineerde raamwerk voor strategiebepaling in transities.



Figuur 6. De X-curve en sturingskwadranten gecombineerd (Diercks et al., 2020b, p. 4).

Ter illustratie van de werking van het raamwerk een korte duiding van hoe sturing vorm kan krijgen binnen de transitiedynamiek van patronen van opbouw en afbraak[17]:

- **Opbouw**: richt zich op vernieuwing – het opkomen van nieuwe manieren van denken, werken en organiseren – als alternatieven voor het regime. Vernieuwing gaat gepaard met strijd. Een strategie van regimes om fundamentele verandering uit te stellen is het organiseren van pilots (zgn. 'pilot-paradox').
- **Ombouw**: heeft betrekking op bestaande (regime-)elementen die nieuwe toepassingen krijgen of aangepast worden aan nieuwe omstandigheden. Ombouw richt zich op geleidelijke aanpassing, maar wel vanuit de onvolhoudbaarheid van het huidige regime op termijn. Vaak gaat het om

[17] Diercks et al. (2020b) geven in een viertal (op-, om-, af- en voortbouw) matrixen concrete voorbeelden van hoe een transitiebeweging eruit kan zien. Zie pagina's 20, 22, 24 en 26.

'gedeeltelijke opschoning' en blijven machtsposities gelijk (Diercks et al., 2020b). Het elektrificeren van automobiliteit is hier een sprekend voorbeeld van.

- **Afbouw**: gaat om manieren van denken, werken en organiseren die verdwijnen en uitgefaseerd worden. Dat betekent dat machtige spelers hun verlies moeten nemen, en dat gaat uiteraard niet vanzelfsprekend, ook al omdat regimes vaak niet alleen economisch of technisch zijn, maar ook maatschappelijk en cultureel verweven zijn.
- **Voortbouw**: gaat over normaliseringsprocessen van wat voorheen werd gezien als alternatieven, waarbij institutionalisering een belangrijke stap is in dat proces, want daarmee wordt de nieuwe standaard vastgesteld. Voortbouw kan ook dienen als startpunt van transitiesturing. In deze transitieroute wordt door prikkels (bijv. gratis probeeraanbod voor deelmobiliteit) en normen 'trekkracht' (bijv. vaststellen lagere parkeernormen) georganiseerd: door publieke vraag te genereren wordt het systeem naar het nieuwe getrokken (Diercks et al., 2020b).

Bij het bepalen van een handelingsperspectief voor gemeenten op basis van de perceptiesurvey onder stakeholders zullen de bovenstaande inzichten vanuit het transitiemanagement worden gebruikt (zie hoofdstuk 8).

3.4 Individueel niveau: relevante socio-psychologische inzichten

Een systeemverandering vereist niet alleen een doorbraak van (technologische) niches, maar ook een gedragsverandering op het individuele niveau van gebruikers van mobiliteit, zoals bewoners, forenzen en incidentele reizigers. Door een actieve of passieve rol aan te nemen fungeren gebruikers respectievelijk als aanjager van of barrière voor succesvolle systeemverandering (Geels, 2002). Bijvoorbeeld door op grote schaal een nieuwe technologie te omarmen en zo een niche innovatie een beslissende zet te geven. Om de doelen van de transitie dichterbij te brengen moeten gebruikers niet reizen, op rustigere momenten reizen, vaker kiezen voor gezonde en duurzame modaliteiten, of voor schone voertuigen (zie figuur 11, 'wensgedrag'). In deze paragraaf verken ik vanuit socio-psychologisch perspectief welke factoren een rol spelen bij mobiliteitsgedrag. De focus ligt op factoren die een rol spelen bij autobezit- en gebruik. Deze kennis vormt input voor het conceptueel model en het opstellen van vragenlijsten.

Zeker in vergelijking met de wetenschappelijke aandacht die het meerlagenperspectief en andere socio-technische benaderingen krijgen, is onderzoek gericht op sociale en psychologische processen die gedragsverandering in de weg staan beperkt (Whittle et al., 2019). Vanuit systeemperspectief is verandering eerder technologisch dan sociaal van aard, omdat het regime daarvoor kiest en de middelen heeft om die verandering teweeg te brengen. In lijn daarmee leggen beleidsmakers liever de nadruk op technologische verandering. Voor hen is bijvoorbeeld de vervanging van de verbrandingsmotor een keuze voor de weg van de minste weerstand: er worden zo min mogelijk gevestigde (regime) belangen geschaad en weerstand van de massa die leefstijl en routines moeten aanpassen wordt vermeden. In vergelijking met technologische verandering is verandering van het gedrag van gebruikers veel complexer en weerbarstiger (Köhler et al., 2009)[18].

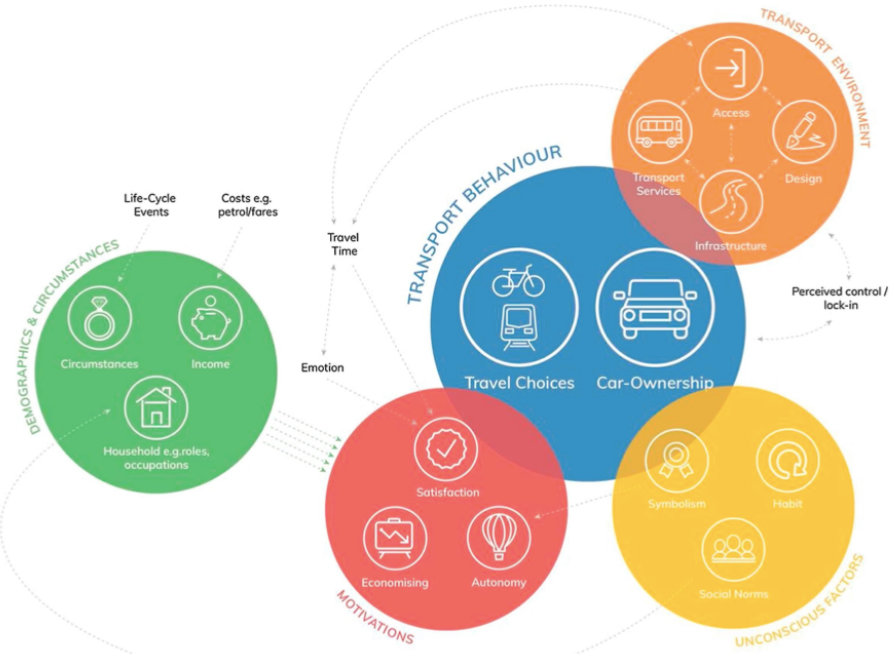
Whittle et al. (2019) plaatsen daarbij de kanttekening dat de potentiele duurzaamheidswinst van technologische verbetering kleiner is dan het effect van gedragsverandering, zoals op afstand werken, of de auto wegdoen. Steg (2007) voegt daaraan toe dat nieuwe technologie voertuigen steeds schoner maakt, maar dat een deel van dat positieve effect teniet wordt gedaan door de aanschaf van steeds grotere auto's die minder energie-efficiënt zijn. Ook wijst zij op het zogenaamde 'reboundeffect': doordat de auto het milieu minder belast en goedkoper rijdt, gaan mensen hun auto juist vaker gebruiken. Dat mobiliteitsgedrag veranderen lastiger is wordt ook geïllustreerd door onderzoek van Withmarsh (2009). Zij concludeert dat mensen ten aanzien van klimaatverandering vooral kiezen voor acties die weinig inspanning of (zelf)opoffering kosten. Ze geven aan te doen aan energiebesparing, maar ze laten de auto nauwelijks minder staan.

[18] Uit onderzoek van Whitmarsh en Nykvist (2008) blijkt dat een kleinere, meer milieubewuste groep mensen sterk voorstander is van mobiliteitsmanagement en modal shift maatregelen i.p.v. enkel technologische vernieuwing.

Welke factoren beïnvloeden keuzes ten aanzien van autobezit en (duurzaam) reisgedrag[19]?

Samengevat spelen de volgende factoren een rol:

- **socio-economische factoren**: hoogte van het inkomen, de samenstelling van het huishouden en omstandigheden, zoals leeftijd, beperkingen of beroep doen ertoe, zeker in relatie tot auto-afhankelijkheid. Dit soort financiële en praktische factoren zijn (mede) bepalend voor het ontstaan van motieven voor reisgedrag, waaronder autonomie, economie, gezondheid en milieu;
- **ruimtelijke factoren**: het ontwerp van infrastructuur en openbare ruimte en het aanbod aan mobiliteitsdiensten (OV, deelvervoer, etc.);
- **wet- en regelgeving**; en
- **psychologische factoren**: gewoontegedrag, sociale normen en symboliek (Whitmarsh, 2009; Whittle et al., 2019; Van der Linden & De Greeter, 2020).



Figuur 7. Factoren die beslissingen van reizigers beïnvloeden (Whittle et al., 2019, p. 314).

De (privé)auto als vervoersmiddel om activiteiten mogelijk te maken, kent duidelijk voordelen boven andere modaliteiten. Denk aan snelheid, flexibiliteit (meerdere bestemmingen), comfort (individueel van deur tot deur reizen), betrouwbaarheid (nooit misgrijpen), en de mogelijkheid om passagiers en bagage mee te nemen (Ministerie I+W, 2021). Als gedrag steeds opnieuw positieve consequenties heeft vormt zich een gewoonte. Gezien de voordelen, is autogebruik in belangrijke mate gewoontegedrag geworden, waarbij mensen geen bewuste keuze meer maken, maar gewoon instappen[20] (Steg, 2007). De ontwikkeling van autocentrische socio-technische systeem (paragraaf 2.2), maar ook welvaartsgroei en de groei van stedelijke regio's doen mensen massaal kiezen voor de auto. Naast instrumentele kosten en baten van autogebruik, spelen er ook sterke symbolische en affectieve motieven die ervoor hebben gezorgd dat de auto voor velen onlosmakelijk onderdeel uitmaakt van het socio-economische leven (Gärling & Steg, 2007).

[19] Het voert te ver om uitgebreid in te gaan op wetenschappelijke modellen die gedrag verklaren. Eén van de bekendere is het ASE-model van De Vries (1988). Dit model gaat er vanuit dat de intentie om gedrag te vertonen ook daadwerkelijk tot het uitvoeren van dat gedrag leidt. Gedragsintentie hangt af van de houding van een persoon tegenover het gedrag, de mening van anderen over dat gedrag en de mate waarin iemand zichzelf in staat acht om het gedrag uit te voeren.
[20] Waarbij Steg (2007, p. 2-3) bovendien aangeeft dat mensen hierdoor alleen maar aandacht hebben voor informatie die hun keuze bevestigt. Ze negeren bijvoorbeeld informatie over betere reisalternatieven.

Whittle et al. (2019) spreken over een fysieke 'lock-in' doordat de mobiliteitsomgeving helemaal is toegesneden op de auto en een lock-in op psychologisch niveau, waarbij de symboliek en sociale normen een rol spelen, net als gewoontegedrag. Daardoor wordt het heel vanzelfsprekend om te kiezen voor persoonlijke automobiliteit. Bovendien: als mensen eenmaal een auto bezitten, dan gaan ze die auto ook meer gebruiken, zo ontstaan gewoontes waardoor alternatieven vanzelf kansloos worden (Van der Linden & De Greeter, 2020). Bij symbolische motieven dient de auto als middel om jezelf en jouw sociale positie te laten zien; bij affectieve motieven wordt autorijden ervaren als aangenaam en opwindend. Steg (2007, p. 2) spreekt in dat kader zelfs van "feelings of sensation, power, superiority, arousal and pleasure". Omdat autorijden dit soort gevoelens losmaakt, waarderen gebruikers het steevast hoger dan openbaar vervoer en blijkt het in de praktijk lastig om mensen te sturen richting duurzame mobiliteit (Steg, 2003).

Dat pleit ervoor om symbolische en affectieve motieven mee te nemen in de ontwikkeling van beleidsmaatregelen (Steg, 2007; zie paragraaf 4.2). Sovacool en Axsen (2018, p. 743) wijzen in dat verband op het belang van rekening houden met 'frames': gedeelde culturele betekenissen over automobiliteit, bijvoorbeeld "cocooning and fortressing" of "expression of class and wealth". Ze onderzoeken of bepaalde frames worden verzwakt of versterkt door de introductie van elektrische voertuigen, autonome of gedeelde voertuigen. Sovacool en Axsen (2018) argumenteren dat dit soort frames minimaal zo belangrijk zijn in de overwegingen van mensen over het wel of niet gebruiken van een bepaald voertuig als specifieke kenmerken zoals de actieradius en duur van batterijen. In het verlengde daarvan adviseert Gösling (2020) stedelijke beleidsmakers om af te zien van oppositie tegen de auto, maar 'frames' te veranderen op manieren die weerstand bij zowel autogebruikers als andere (regime) stakeholders verminderen.

Tot slot nog aandacht voor de vraag of de wetenschap dat hun autogebruik leidt tot maatschappelijke schade gebruikers wellicht minder doet rijden. Barr (2018) legt uit dat milieu voor een beperkte groep mensen een overweging is om minder of niet de auto te pakken. Voor de massa echter geldt dat gemak, (lage) prijs en gezondheid de doorslag geven. Steg (2007) geeft aan dat automobilisten erkennen dat autogebruik leidt tot allerlei negatieve externe effecten. Toch leidt dit niet of nauwelijks tot het aanpassen van hun reisgedrag. Mensen hebben de neiging om persoonlijke voordelen die op korte termijn spelen zwaarder te laten wegen dan (onzekere) negatieve consequenties van hun handelen in de toekomst, waarbij hun individuele bijdrage aan probleem én oplossing ook nog eens relatief klein is (denk aan klimaatverandering). In paragraaf 4.2 ga ik nader in op wat deze wetenschap betekent voor beleidsinterventies door overheden.

04

De stedelijke mobiliteitstransitie

4.1 Introductie: steden als brandpunt van de mobiliteitstransitie

De focus in dit onderzoek ligt op de vijf grootste steden (G5) van ons land en de stedelijke regio's ('Daily Urban System') waar zij de centrumstad van vormen. Steden staan centraal omdat duurzaamheidsproblematiek zich daar sterker manifesteert, meerdere transitieopgaven daar bij elkaar komen, en omdat steden vooroplopen in de mobiliteitstransitie. Persistente mobiliteitsproblemen zetten het huidige mobiliteitssyteem onder druk (zie paragraaf 2.3). Hardnekkige problemen manifesteren zich extra sterk in de grote steden. Daar is de luchtvervuiling het grootst, vallen de meeste verkeersslachtoffers en wordt de leefbaarheid meer dan elders aangetast door rijdende en stilstaande auto's. In centrumsteden zijn niet alleen de netwerken van autoverkeer overbelast, maar (pre-Covid) ook OV- en fietsnetwerken (Ministerie I+W, 2021; Van de Weijer, 2021). Dat steden trekkers zijn van de nationale economie, vergroot het dilemma tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Omdat er meerdere opgaven in de stad samenkomen (luchtkwaliteit, verdichting, inclusiviteit, etc.) is de kans op een integrale aanpak groter (Diercks et al., 2020b).

Tegelijkertijd zijn steden de vindplaats van slimme oplossingen. Steden worden veelvuldig gebruikt voor praktijkexperimenten die kiemen zijn van een systeeminnovatie richting duurzaamheid (Sengers & Raven, 2014). De voorbeelden van proeftuinen met nieuwe elektrische voertuigen, multimodale reisapps en hub-concepten zijn talrijk in de G5 (Diercks et al., 2020a; 2020b). Juist in steden, met een relatief jonge, hoogopgeleide bevolking zijn dit soort experimenten met innovatie technologie kansrijk (Langstraat & Zijlstra, 2014). De potentie van een mobiliteitstransitie in de steden is niet alleen groot, maar valt ook al af te lezen in cijfers over hoe mensen zich verplaatsen in de stad. Onderzoeksinstituut DRIFT (Diercks et al., 2020a) concludeert dat Nederlanders het afgelopen decennium amper anders zijn gaan reizen, met uitzondering van de steden, waar een toename te zien is van treingebruik en fietsen. Actieve modaliteiten als fietsen hebben daar ruimschoots het grootste aandeel in de modal split; de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen (Van de Weijer, 2021).

Dat het aantal inwoners van de steden in Nederland de komende 15 jaar blijft groeien, en dat die groei deels in de bestaande stad wordt opgevangen maakt een mobiliteitstransitie in de steden extra urgent (CBS, 2019; zie tabel 3). Prognoses (pre-Covid) laten zien dat de automobiliteit tot 2040 met 15 tot 40% het sterkst zal stijgen in stedelijk gebied (NMCA, 2017). In Utrecht wordt verwacht dat het aantal verplaatsingen 35% hoger zal zijn in 2040 ten opzichte van 2015 (Gemeente Utrecht, 2021a). Dat maakt de noodzaak van gezonde, duurzame en ruimte-efficiëntie mobiliteit als randvoorwaarde om als stad goed te kunnen functioneren nog groter.

4.2 Wat is de stedelijke mobiliteitstransitie?

Het ontbreekt aan een eenduidige, breed geaccepteerde definitie van de mobiliteitstransitie. Steden geven er ieder hun eigen invulling aan (zie kader in hoofdstuk 7.2). Er worden uiteenlopende doelen en maatregelen aan gekoppeld. In dit onderzoek definieer ik de **stedelijke mobiliteitstransitie** als volgt:

> **Een beweging in het proces richting een fundamentele en onomkeerbare verandering van het socio-technische systeem voor personenvervoer (over land), waarbij door gedragsverandering van gebruikers van mobiliteit de dominante positie van de fossiel aangedreven privéauto in de stad grotendeels verdwijnt en er een verschuiving plaatsvindt naar een stedelijk mobiliteitssyteem dat gezonder, duurzamer en ruimte-efficiënter is**.

De stedelijke mobiliteitstransitie leidt tot een nieuwe cultuur, structuur en werkwijzen. Binnen 'gebruikers van mobiliteit' maak ik in dit onderzoek onderscheid tussen de stakeholdergroepen bewoners, forenzen, incidentele reizigers, bedrijven en organisaties.

De stedelijke mobiliteitstransitie is dus de beweging van individuele en fossiele mobiliteit die de leefomgeving belast naar een sociale en schone mobiliteit die in harmonie is met de omgeving (Loorbach, 2020a; De Mol, 2014, p. 12). Het veranderen van de publieke ruimte, de opmars van de fiets en introductie van deelvervoer, en de verandering van de modal split illustreren dat de mobiliteitstransitie gaande is in steden en stedelijke regio's (zie de casus Utrecht in hoofdstuk 5). Het precieze verloop en de uitkomsten van deze transitie zijn echter diffuus. Afbouw van het autocentrische regime binnen afzienbare tijd lijkt onrealistisch. In tegendeel: de factoren die zorgen voor een stijging van het aandeel automobiliteit in Nederland zijn sterker zijn dan trends die zorgen voor een daling (Van de Weijer, 2021; ministerie I+W, 2021)[21]. Een transitiepad waarin elektrificering leidt tot geleidelijke aanpassing van het regime ('ombouw') ligt meer in de lijn der verwachting (zie paragraaf 3.3.2).

De mobiliteitstransitie zorgt voor een verschuiving in type voertuigen, energiedragers, infrastructuur, markten en diensten, normen, regelgeving en cultuur (CROW/DRIFT, 2021). Hoewel een transitie niet te voorspellen is, is het wel mogelijk om iets te zeggen over de ingeslagen richting, doordat deze nieuwe cultuur, structuur en werkwijzen in meer of mindere mate nu al zichtbaar zijn geworden in de stedelijke praktijk. De voorbeelden hieronder illustreren dit.

Nieuwe **cultuur** (gedeelde overtuigingen, waarden en perspectieven, discours): o.a.

- Lopen, fietsen, OV en deelvervoer krijgen voorrang op de (privé)auto;
- Modaliteiten en ritten zijn gedeeld;
- Verblijven krijgt prioriteit boven doorgaand verkeer;
- Zero-emissie is de norm;
- Integrale afweging tussen ruimte en mobiliteit bij gebiedsontwikkeling.

Nieuwe **structuur** (organisaties, actoren, fysieke infra, wet- en regelgeving): o.a.

- Nieuwkomers bieden mobiliteitsdiensten op maat en nieuwe voertuigen (MaaS-apps, LEV's, etc.)
- Parkeerplaatsen verdwijnen ten gunste van leefruimte (groen, recreëren, spelen, etc.)
- Stedelijke uitrol van elektrische laadinfrastructuur;
- Ontwikkeling van buurthubs en wijkhubs met deelaanbod;
- Maximumsnelheid 30 kilometer in de stad.

[21] Factoren die zorgen voor een stijging o.a. autorijden wordt goedkoper, betrouwbaarder, comfortabeler, veiliger en schoner. Factoren die zorgen voor een daling: ruimtebeslag, congestie, verstedelijking, elektrisch fietsen, etc.

Nieuwe **werkwijzen** (dagelijkse routines, gedrag, acties): o.a.

- Reizen op basis van persoonlijke voorkeuren en realtime reisinformatie;
- Mobiliteit afnemen als dienst (i.p.v. bezit van een eigen voertuig);
- Multimodale ketenreis (i.p.v. van deur-tot-deur met één voertuig);
- Woon-werkverkeer onder 15 kilometer met de (e-)fiets;
- Digitaal op afstand werken via Zoom of Teams.

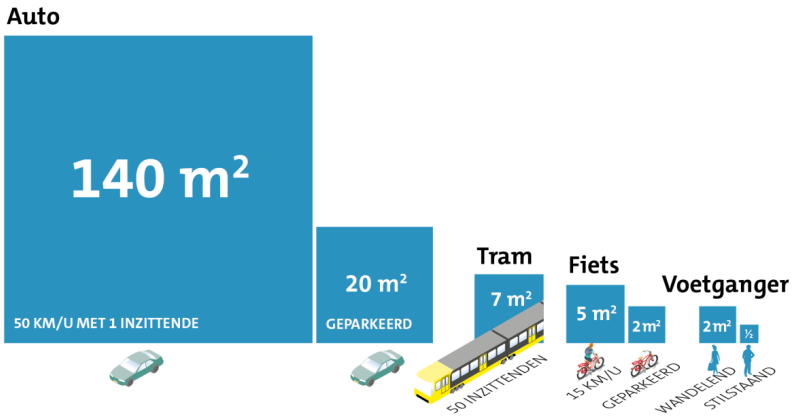
Nieuwe uitgangspunten

Technologische innovatie brengt de stedelijke mobiliteitstransitie in een stroomversnelling. De mobiliteitstransitie wordt vaak gekoppeld aan smart mobility, waarbij een toekomstbeeld wordt neergezet waarin mobiliteit data-gedreven, elektrisch en geautomatiseerd is. Dat past bij de algemene voorkeur voor een 'technological fix' (zie paragraaf 2.3). Het nadeel hiervan is dat "individueel genieten in een veilige, autonome bubbel" centraal wordt gesteld (Van Altena, 2020, p. 4-5). Het lijkt daarmee een voortzetting van het huidige mobiliteitssysteem dat vooral individueel is, en waarin efficiency en snelheid centraal staan. Zoals Barr (2018) aangeeft draait de stedelijke transitieopgave juist om mobiliteit minder individueel maken, de snelheid naar beneden brengen en actieve mobiliteit stimuleren, naast verduurzaming. Vanuit psychologisch perspectief voegt Tertoolen (Interview, 2021) daaraan toe dat de mobiliteitstransitie ook gaat om het creëren van meer flexibiliteit in het denken van mensen als het om mobiliteit gaat. Dus het doorbreken van gewoontegedrag en vaste patronen waarbij de auto automatisch wordt gepakt voor een woon-werkrit, of in sommige huishoudens voor bijna alle verplaatsingen.

Beleidsdoelen

De vraag is wat we verstaan onder 'gewenste' mobiliteitstransitie. Naar welk eindbeeld streven overheden en welke doelstellingen passen daarbij? Bestuurders van een verschillende politieke kleur zullen deze vraag anders beantwoorden. Per stad worden andere accenten gelegd, afhankelijk van context, politieke cultuur, normen en waarden. Gemeenten koppelen allerlei doelen aan de stedelijke mobiliteitstransitie, zelfs van oudsher economische doelen als bereikbaarheid. Daarmee wordt het al snel een containerbegrip. Afbakening is niet eenvoudig, maar wel wenselijk. In de definitie voor dit onderzoek staan gezondheid, duurzaamheid en ruimte-efficiëntie centraal, omdat deze doelstellingen het meest in de relevante literatuur voorkomen, omdat de hieraan gerelateerde problematiek het sterkst speelt in de steden (zie ook paragraaf 2.3), en omdat deze doelstellingen direct gelinkt zijn aan drie oplossingsrichtingen die in de praktijk reeds zichtbaar zijn in de steden: het verminderen, veranderen, verschonen van mobiliteit (zie paragraaf 4.3).

- **Gezondheid**: is gerelateerd aan de problematiek van ziektelast (overgewicht, diabetes, etc.) door passieve (auto)mobiliteit en gezondheidsschade door luchtkwaliteit waar veel stedelijke bewoners mee te maken hebben. Dit benadrukt het belang van een goed functionerende en aantrekkelijke openbare ruimte en ruimte voor actieve modaliteiten zoals lopen en fietsen.
- **Duurzaamheid**: is gerelateerd aan klimaatverandering. Centraal staat de reductie van CO_2-uitstoot door het uitfaseren van de verbrandingsmotor. Hoewel dit probleem op termijn wordt opgelost door technologie ligt er nu nog een grote generieke opgave. Het aantal elektrische auto's groeit, maar is nog maar een fractie van het totaal aantal voertuigen.
- **Ruimte-efficiency**: is gerelateerd aan de grote ruimteclaim die automobiliteit legt op de steden, vaak tussen de 40 en 50%. Zie figuur 8. De impact op de stedelijke leefbaarheid is groot. Verdichting vergroot de druk op de openbare ruimte en er zijn factoren die de behoefte aan parkeren doen toenemen, o.a. elektrificatie (Van de Weijer, 2021).



Figuur 8. Ruimtegebruik per modaliteit, per (1) gebruiker (Gemeente Amsterdam, 2017, p. 15).

Er zijn twee doelstellingen die ook regelmatig worden gekoppeld aan de mobiliteitstransitie, maar die in dit onderzoek niet zijn meegenomen in de definitie. De eerste is inclusiviteit, dat de noodzaak van een rechtvaardige transitie belicht (Steenbergen & Schipper, 2017). Inclusiviteit is gerelateerd aan de ook in steden voorkomende problematiek van vervoersarmoede. Het gaat om de erkenning dat toegang tot mobiliteit randvoorwaardelijk is voor volwaardige participatie in de samenleving, zoals werk of sociale contacten (Martens et al., 2014). Ik laat inclusiviteit buiten de scope dit onderzoek omdat deze dimensie een andere onderzoeksaanpak vereist dan een survey. Vervoersarmoede speelt in specifieke wijken met sociaal-economische achterstanden, waar de respons op surveys doorgaans laag is, door o.a. taal- en culturele barrières. Dit onderzoek vormt daarop geen uitzondering (zie paragraaf 6.2.2). Om toch enig gevoel te krijgen voor de percepties van dit soort groepen over de mobiliteitstransitie, heb ik aanvullende interviews gehouden in de wijk Overvecht (zie paragraaf 6.2.3). Een andere reden om de focus niet te leggen op inclusiviteit is dat de oplossingsrichtingen voor vervoersarmoede, veel meer zitten in sociaal-economisch beleid, dan beleid gericht op verminderen, veranderen en verschonen van mobiliteit.

Naast inclusiviteit, maar verkeersveiligheid ook geen onderdeel uit van de definitie voor dit onderzoek. Een verkeersveilige stedelijke omgeving is een basisconditie voor ieder mobiliteitssyteem. Het thema staat al sinds de jaren zeventig (pressiegroep “Stop de Kindermoord”) op de agenda, hoewel de maatschappelijke kosten en het persoonlijk leed nog altijd groot zijn (Verkade & Te Brömmelstoet, 2020). Hoewel inclusiviteit en veiligheid geen onderdeel uitmaken van de definitie van stedelijke mobiliteitstransitie die in dit onderzoek gehanteerd wordt, worden beide wel meegenomen in antwoordmogelijkheden bij bepaalde vragen in de survey.

Cargoroo
#fietscargoroo

OV-fiets.nl

4.3 Beleidsinterventies door steden gericht op de mobiliteitstransitie

In deze paragraaf zet ik op een rij welke concrete beleidsinterventies gericht op het richting geven aan stedelijke mobiliteitstransitie gemeenten tot hun beschikking hebben. Maar eerste enkele opmerkingen over de rol van de Rijksoverheid. Klimaatverandering en de energietransitie zijn medebepalend voor het tempo van de stedelijke mobiliteitstransitie, bijvoorbeeld door het streven om in 2030 geen auto's met fossiele verbrandingsmotor meer te verkopen[22]. In tegenstelling tot klimaat en energie, vindt er geen integrale sturing vanuit het Rijk plaats op de mobiliteitstransitie. Het tot heden uitblijven van structurele veranderingen schrijft DRIFT (Diercks et al., 2020a) toe aan deze projectmatige benadering door het Rijk. Er zijn losse programma's en initiatieven gericht op innovatie, maar er wordt nauwelijks gedaan aan afbouw van oude structuren.

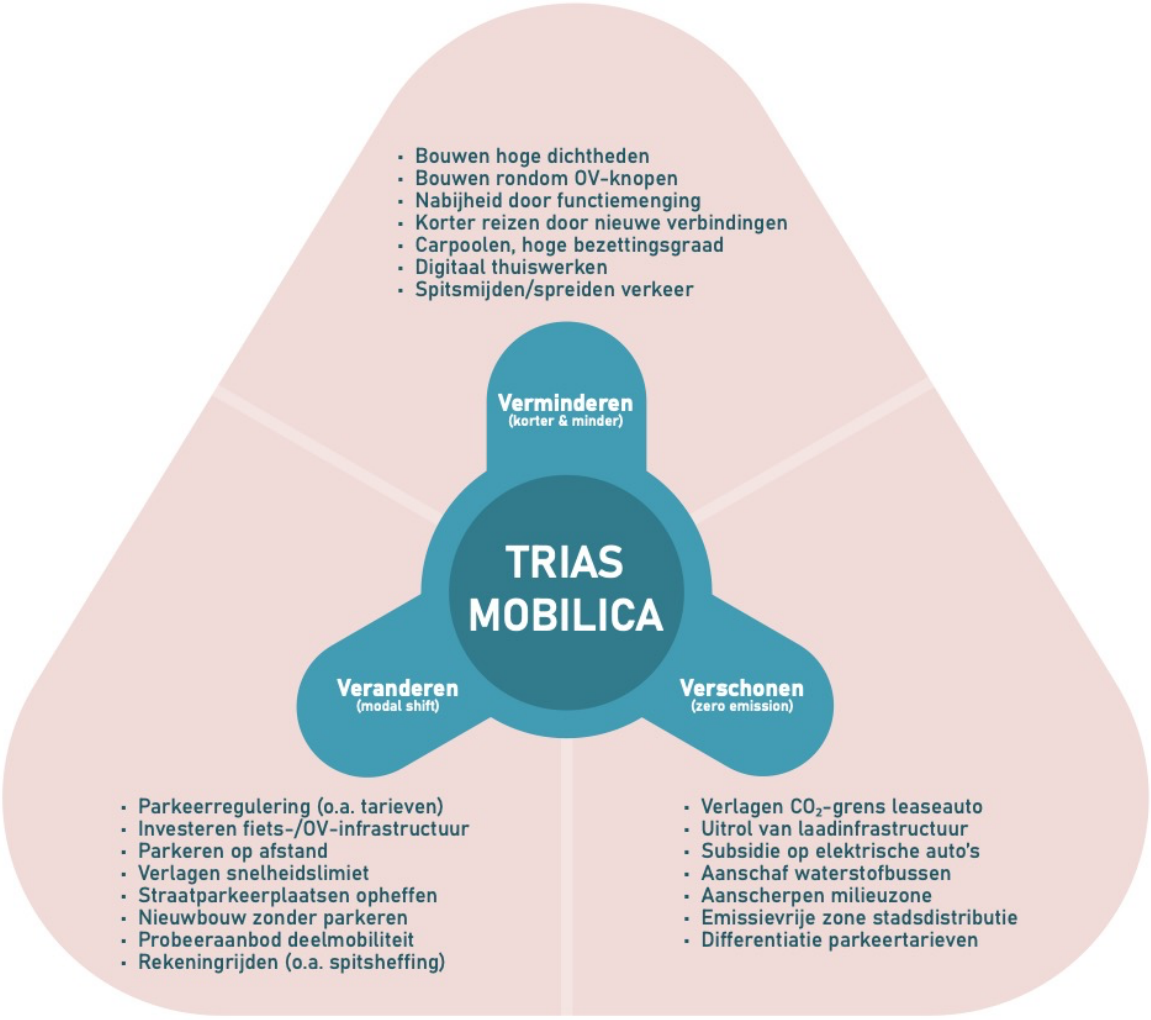
Daarnaast zijn er nog een aantal andere relativeringen te maken bij de rol van de Rijksoverheid. Zo moet de rol van de overheid als één van de vele actoren in de samenleving en een transitie niet overschat worden. Er is ook geen sprake van één overheid. Ministeries en andere overheidsinstellingen hebben uiteenlopende belangen en werken elkaar soms tegen. Ten slotte is de overheid meestal ook onderdeel van het regime, waardoor die niet per se een transitie nastreeft, maar eerder het bestaande in stand houdt. Zo vormen de heffing van accijnzen op benzine als inkomstenbron en fiscale regelgeving rondom de bijtelling voor leaseauto's barrières voor de mobiliteitstransitie in de Nederlandse steden (Diercks et al., 2020a; 2020b).

Hoe kan een gemeente de transitie naar duurzame stedelijke mobiliteit bevorderen? Hierna ga ik in op de gereedschapskist van overheden, en de effectiviteit en haalbaarheid van de maatregelen die daarin zitten. In de volgende paragraaf richten we ons op maatschappelijk en politiek draagvlak als voorwaarde voor de succesvolle inzet van dit soort beleidsinterventies. Om te komen tot een duurzaam stedelijk mobiliteitssyteem staan drie benaderingen of oplossingsrichtingen tot onze beschikking die volgen uit de 'Trias Mobilica', die op haar beurt afgeleid is van de 'Trias Energetica'[23], die eind jaren '70 door de TU Delft is ontwikkeld als leidraad voor duurzaam energiegebruik. Concreet betekent dit dat bij de inzet van maatregelen allereerst wordt ingezet op de meest duurzame vorm, namelijk:

- **Verminderen** (ook wel: voorkomen, vermijden): het verminderen van het aantal verkeersbewegingen en het verlagen van het aantal gereisde kilometers; vervolgens
- **Veranderen**: (ook: verschuiven) het veranderen van het reisgedrag door een modal shift richting efficiëntere en duurzamere alternatieven, en als laatste op:
- **Verschonen** (ook: verduurzamen, vergoenen) het verduurzamen van bestaande modaliteiten door zuinigere en zero emissie voertuigtechniek[24].

Hoewel verpakt in uiteenlopend beleidsjargon, hebben alle grote steden beleid ontwikkeld gebaseerd gericht op de mobiliteitstransitie in lijn met de Trias Mobilica en 'minder, anders en schoner reizen' (IPO/VNG, 2020; CROW/DRIFT, 2021). In figuur 9 een selectie van maatregelen die gericht zijn op minder, anders en schoner reizen die een overheid kan nemen.

[22] Dit streven is vastgelegd in het Regeerakkoord 2017 en het Klimaatakkoord, maar moet nog worden vastgelegd in wetgeving. Maatregelen op het terrein van mobiliteit in het kader van het Klimaatakkoord, worden uitgewerkt op in stellen Regionale Mobiliteitsprogramma's, waarbij de steden ook aanschuiven (CROW/DRIFT, 2021).
[23] De 'Trias Energetica' bestaat uit 1) het beperken van de energievraag, 2) het efficiënt gebruiken van de energievraag en 3) het gebruik van duurzame energie.
[24] Kreutzberger et al., 2018, p. 49 spreken in over 'ASI-maatregelen': Avoid, Shift, Improve, waarbij zij stellen dat steden vanuit de wens om CO_2 te reduceren altijd alle types maatregelen in hun beleid moeten laten terugkomen, omdat het anders aan bod moeten komen omdat "1) het anders niet lukt om de gewenste CO_2-reductie op tijd te behalen en 2) de verschillende types aansluiten bij uiteenlopende preferenties van reizigers en bestuurders, bijvoorbeeld voor technische innovatie of gedragsveranderingen".

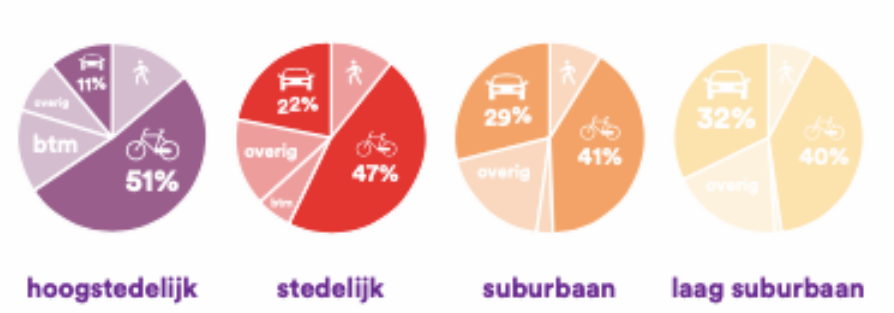


Figuur 9. Trias Mobilica met selectie van maatregelen per type (eigen figuur)[25].

Wat zijn effectieve maatregelen?

Om reisgedrag te veranderen moeten maatregelen effectief en uitvoerbaar zijn. De uitvoerbaarheid van een maatregel hangt af van kosten (vs. baten), de (aanloop)tijd die nodig is voor implementatie, neveneffecten (bijv. invloed op andere te realiseren ambities) en maatschappelijk en politiek draagvlak; zie de volgende paragraaf (Gärling & Schuitema, 2007; Van der Linden & De Greeter, 2020). Ruimtelijk beleid is allicht de slimste vorm van mobiliteitsbeleid. Door te bouwen in hoge dichtheden, te ontwikkelen rondom OV-knopen, functies te mengen zijn geen of minder lange verplaatsingen nodig: ze dempen het autogebruik en stimuleren het juiste gedrag doordat mensen kiezen voor gezonde en duurzame modaliteiten; zie figuur 10 (Banister, 2011[26]; Barr, 2018). Overheden proberen de context waarbinnen reiskeuzes worden gemaakt te beïnvloeden door zogenaamde structurele maatregelen gericht op het veranderen van de fysieke omgeving, financiële en wettelijke maatregelen (Steg, 2007).

[25] Niet alleen overheden, maar ook werkgevers hebben een sleutel in handen om het reisgedrag (ook privé) van hun medewerkers te beïnvloeden. Deze figuur bevat alleen voorbeelden van maatregelen die overheden kunnen nemen.
[26] Hoe hoger de dichtheid, hoe sterker de functionele mix en hoe dichterbij het OV; hoe minder (lange) verplaatsingen en hoe sterker de modal shift naar gezonde en duurzame modaliteiten (Banister, 2011).



Figuur 10. Hoe hoger de dichtheid, hoe gunstiger de modal spilt (College van Rijksadviseurs, 2019).

Binnen het brede spectrum van mobiliteitsmaatregelen maak ik onderscheid tussen maatregelen die onduurzaam gedrag bestraffen (zgn. 'push-maatregelen') en maatregelen die duurzaam gedrag belonen (zgn. 'pull-maatregelen'). Beide typen staan respectievelijk ook bekend als 'wortel' (positieve prikkel) en 'stok' (negatieve prikkel). Zijn push- of pull-maatregelen effectiever in het stimuleren van duurzame mobiliteit?

De kracht van pull-maatregelen is beloning van goed gedrag. Gedragsverandering wordt daardoor geassocieerd met positieve gevoelens, waardoor de kans toeneemt dat gewenst gedrag de sociale norm wordt. Enkel het aantrekkelijk maken van bepaalde duurzame modaliteiten, bijvoorbeeld door ze goedkoper te maken, is echter onvoldoende om autogebruik te reduceren. Dit soort maatregelen zijn alleen effectief als ze erin slagen om autogebruik minder aantrekkelijk te maken dan duurzame keuzes en dat is gezien de voordelen van de auto erg lastig (Steg, 2007; paragraaf 3.4). In de literatuur bestaat consensus over het feit dat restrictieve mobiliteitsmaatregelen over het algemeen succesvoller zijn dan 'zachte' maatregelen (zoals gedragscampagnes), omdat automobilisten worden gedwongen hun vervoerskeuze te heroverwegen. Het nadeel van push-maatregelen is dat ze de keuzevrijheid van mensen beperken, bijvoorbeeld door het onmogelijk te maken om een bepaalde bestemming met de auto te bereiken.

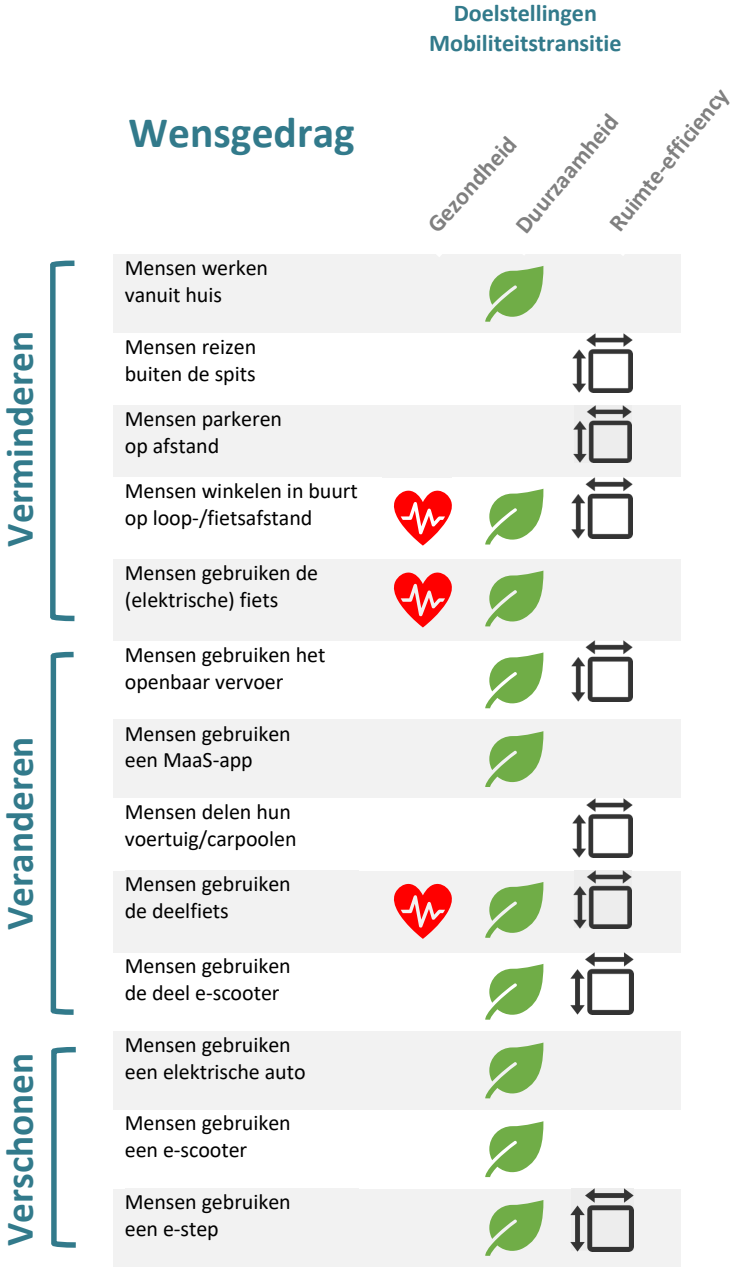
Van der Linden en De Greeter (2020, p. 44) geven een uitgebreid overzicht van gedragsinterventies om mensen de verleiden tot ander reisgedrag. Eén van hun aanbevelingen is om maatregelen die autobezit en -gebruik ontmoedigen niet uit de weg te gaan: "De auto is voor veel mensen een magneet: op veel vlakken wint de auto het van alternatieven. Om op grote schaal reisgedrag te veranderen, zijn ook maatregelen gericht op autobezit- en gebruik noodzakelijk". Maar het nadeel is dat 'push-maatregelen' impopulair[27] zijn, en het draagvlak laag (paragraaf 4.4). Een combinatie van beleidsinterventies ('policy-packaging') waarbij stevige restrictieve maatregelen die ten koste van keuzevrijheid of de portemonnee worden gecompenseerd door duurzame alternatieven financieel aantrekkelijk aan te bieden, wordt gezien als meest effectief (o.a. Steg, 2007; Gärling & Schuitema, 2007; Whittle et al., 2019; Schippl & Arnold, 2020).

Wat zijn de kenmerken van effectieve maatregelen? Om effectief te zijn moeten maatregelen zijn toegesneden op de ervaringen, behoeften en voorkeuren van mensen. Dat betekent dat het ontwerp van dit soort maatregelen eigenlijk niet zonder participatie van gebruikers en stakeholders kan (Whittle et al., 2019; Withmarsh, 2009). Transitiemanagement (paragraaf 3.3) biedt hiervoor handvatten. Daarnaast moet de inzet van maatregelen op het juiste moment plaatsvinden (bijv. rondom levensgebeurtenissen, zoals gezinsuitbreiding), en worden voorzien van passende boodschappen toegesneden op specifieke motivaties van uiteenlopende doelgroepen (Whittle et al., 2019; Van der Linden & De Greeter, 2020). De focus van maatregelen moet ten slotte niet te eenzijdig zijn gericht op stadscentra, waarbij autoverkeer in buitenwijken en de regio buiten schot worden gelaten, zoals nu vaak gebeurt. Autogebruik echt reduceren, vraagt een aanpak het schaalniveau van het 'Daily Urban System' (Rye & Hrelja, 2020).

[27] Mackett (2012) illustreert dat opvolgende regeringen in Groot-Brittannië terughoudend zijn geweest met beleid dat opgevat kon worden anti-auto, omdat zij de politieke gevolgen te zeer vreesden.

Individueel niveau: wensgedrag

Naast technologische ontwikkeling draait het in een duurzaamheidstransitie om het veranderen van mobiliteitsgedrag, zoals is toegelicht in paragraaf 3.4. Voor veel doelstellingen van de mobiliteitstransitie geldt dat zij alleen bereikt kunnen worden als gedrag op individueel niveau wordt aangepast. Van der Linden en De Greeter (2020, p. 45) pleiten in dat verband voor het concreet in beleid benoemen van "drijfveren, belemmeringen en behoeften" van mensen. Door (wens)gedrag te benoemen wordt beleid effectiever. In figuur 11 is een selectie van wensgedragingen gericht op het realiseren van de mobiliteitstransitie opgenomen. Om zicht te krijgen op aangrijpingspunten voor het beïnvloeden van het tempo en richting van de stedelijke mobiliteitstransitie leg ik een selectie van dit soort maatregelen via een survey voor aan stakeholders in de casestudie Utrecht (vanaf hoofdstuk 5).



Figuur 11. Wensgedrag afgezet tegen doelen van de mobiliteitstransitie (eigen figuur, gebaseerd op Van der Linden & De Greeter, 2020, p. 11).

4.4 Draagvlak in de context van de mobiliteitstransitie

Omdat iedereen in de samenleving te maken heeft met de veranderingen, gevolgen en het beleid gericht op de transitie naar een duurzaam stedelijk mobiliteitssysteem, zoeken beleidsmakers continue naar draagvlak voor de maatregelen ten behoeve van de transitie. Tegelijkertijd stellen Loorbach en Scherpenisse (2020, p. 4-5) dat draagvlak in transities betrekking heeft op steun voor maatschappelijke vernieuwing in plaats van voor beleid, waarbij die vorm van draagvlak bestaat uit “actieve en aantoonbare inzet van allerlei actoren in de samenleving voor gewenste maatschappelijke vernieuwing”. In de samenleving is al veel transitiedynamiek gaande. Denk aan start-ups die werken aan elektrische micromobiliteit, buren die auto’s gaan delen en bedrijven die hun medewerkers een leasefiets aanbieden in plaats van een leaseauto. De uitdaging voor een gemeente is om beleid zo optimaal mogelijk aan te laten sluiten op praktijken van maatschappelijke vernieuwing die buiten reeds zichtbaar zijn (Loorbach & Scherpenisse, 2020).

De rol van de overheid in het creëren van draagvlak is daarnaast om een wetenschappelijke noodzaak en wenselijkheid van verandering te communiceren. Traditioneel draagvlak voor beleidsdoelstellingen die samenhangen met de transitie, blijft ook van belang. Op basis van een mandaat van de kiezer kan een stadsbestuur een stevige stimulerende rol spelen door gedrag te verbieden of te stimuleren. Maatschappelijke acceptatie leidt bovendien tot politiek draagvlak (Banister, 2008). Er wordt onderscheid gemaakt tussen draagvlak gericht op beleidsdoelstellingen gekoppeld aan een transitie (‘inputlegimiteit’) en maatschappelijke acceptatie voor de ingezette middelen die moet leiden tot gedragsveranderingen (‘outputlegimiteit’). Vringer & Carabain (2020) concluderen dat maatschappelijke steun voor de doelen van de energietransitie, niet vanzelfsprekend leidt tot steun voor concrete maatregelen die deze transitie moet versnellen. Hetzelfde mag worden verwacht voor de mobiliteitstransitie.

Welke factoren bepalen de maatschappelijke acceptatie van beleidsinterventies? In de literatuur (Steg, 2007; Banister, 2008; Schmitz et al., 2019) worden deze factoren aangemerkt als het meest belangrijk:

- persoonlijke normen: bewustzijn dat jouw onduurzame gedrag leidt tot schade voor anderen/voor de omgeving;
- op de hoogte zijn van de doelstellingen van beleid, van waarom de specifieke maatregel die jou raakt bijdraagt aan dat doel;
- een (persoonlijke) inschatting kunnen maken hoe effectief de inzet van de bewuste maatregel als oplossing voor het probleem;
- de mate waarin de keuzevrijheid wordt beperkt, waarbij beperkende maatregelen vaak worden gezien als oneerlijk en onacceptabel; en
- de wijze waarop de overheid communiceert, waarbij de voordelen moeten worden benadrukt en controversieel beleid in kleine stapjes wordt gebracht.

Ten slotte moeten duurzame alternatieve vervoerswijzen natuurlijk wel voorhanden zijn.

05

Staat en dynamiek van de mobiliteitstransitie in Utrecht

5.1 Casus Utrecht: een introductie

In dit hoofdstuk introduceer ik Utrecht als casus binnen dit onderzoek en laat zien hoe de mobiliteitstransitie zich daar manifesteert. Na een korte schets van de stad en de ontwikkeling van stedelijke automobiliteit, staat in de volgende paragraaf het huidige gemeentebeleid centraal. Vervolgens bestuderen we cijfers die meer vertellen over de effecten van dat beleid. In de slotparagraaf van dit hoofdstuk wordt de eerder geïntroduceerde X-curve gebruikt om vast te stellen waar de mobiliteitstransitie in Utrecht zich ongeveer bevindt en welke transitiedynamiek gaande is. Dit hoofdstuk vormt daarmee de inleiding op de uitkomsten van de survey in hoofdstuk 7.

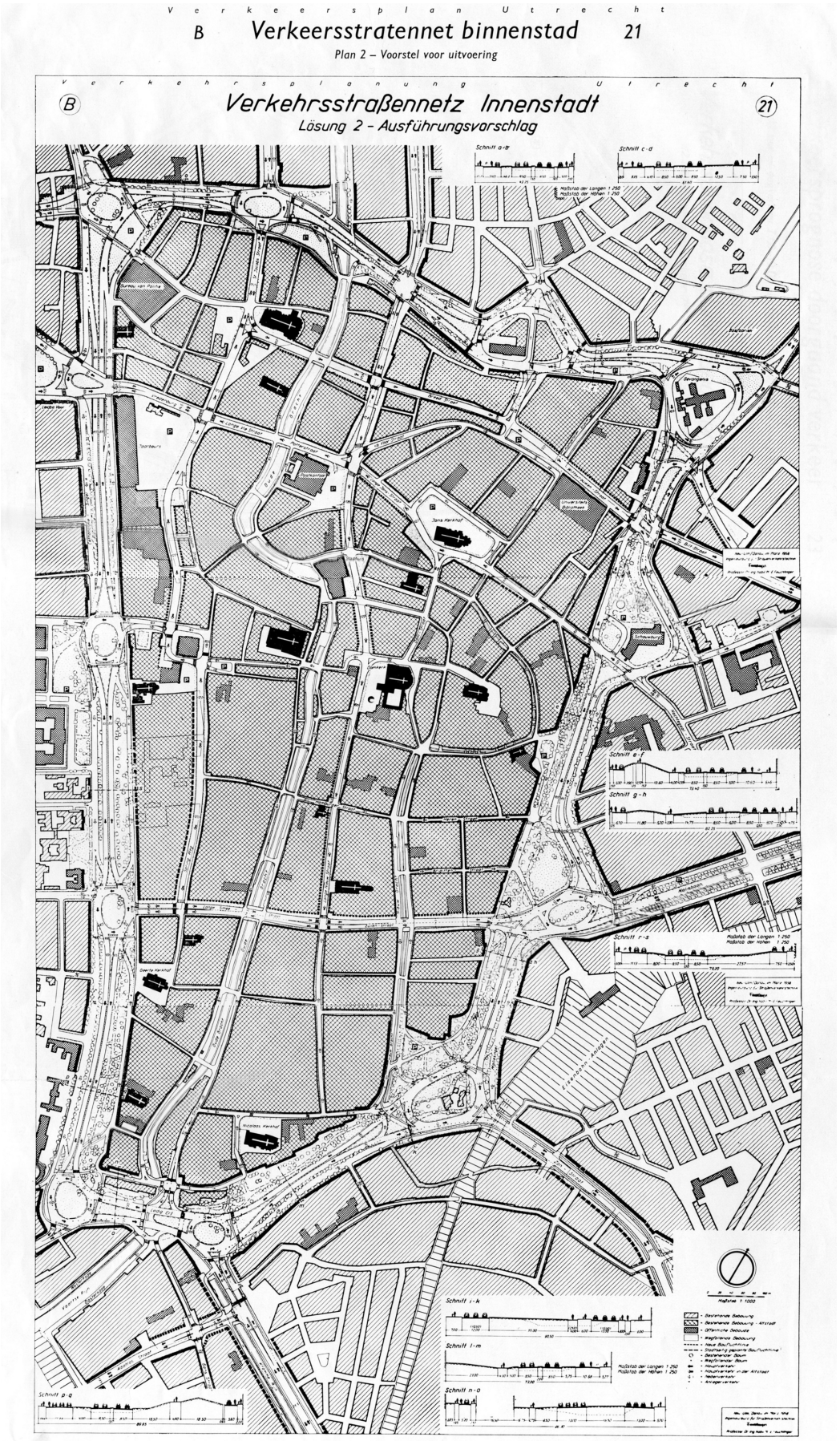
Context: groei van de stad

Utrecht is één van de meest concurrerende regio's van Europa (Utrecht Region, 2019). De stad heeft een jonge en hoogopgeleide bevolking, die wordt aangetrokken door een gevarieerd aanbod aan grootstedelijke voorzieningen (cultuur, horeca en winkelaanbod), een historische binnenstad plus een aantrekkelijke groene leefomgeving in een qua oppervlakte compacte stad. Utrecht heeft bovendien een ruim aanbod van kennisintensieve banen en het biedt als ov-knooppunt en draaischrijf in het wegennet snelle verbindingen naar economische locaties elders in Nederland. De bereikbaarheid van banen en hoge leefkwaliteit dragen eraan bij dat Utrecht de (relatief) snelst groeiende stad van Nederland is. Tot 2040 groeit Utrecht door van ca. 360.000 tot ongeveer 455.000 inwoners, en daarnaast met 85.000 banen (Gemeente Utrecht, 2021a).

Na de uitleg in Leidsche Rijn en Vleuten de Meern, vanaf eind jaren '90, wordt de groei de komende 20 jaar opgevangen binnen de bestaande stad in een aantal prioritaire gebieden, zoals het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Hierdoor groeit ook de vraag naar woningen, groen en voorzieningen. Bovendien schat de gemeente in dat het aantal verplaatsingen 35% hoger zal zijn in 2040, in de wetenschap dat pre-Covid mobiliteitsnetwerken voor auto, OV en fiets al tegen overbelasting aanzaten (Gemeente Utrecht, 2021a). Nu de samenleving weer open is gegaan en de economie weer op volle toeren draait is het een uitdaging om de verwachte stedelijke groei op een gezonde wijze te accommoderen en het mobiliteitssysteem functionerend te houden.

De opkomst van automobiliteit in Utrecht

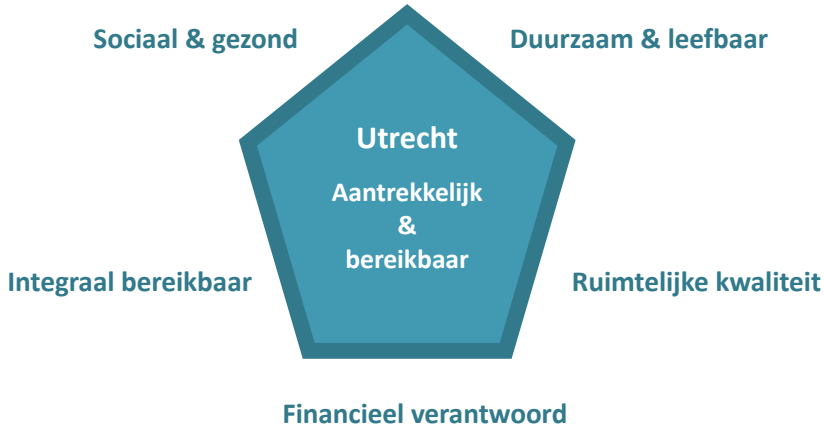
Om de huidige situatie op het terrein van mobiliteit beter te kunnen duiden, kijken we kort naar hoe automobiliteit zich heeft ontwikkeld in Utrecht. De sterke opkomst van de auto na de Tweede Wereldoorlog, wordt voor Utrecht het best geïllustreerd door het verkeersplan van Max Feuchtinger. Deze Duitse verkeerskundige kreeg in 1955 van de gemeente de opdracht om een plan uit te werken dat de oplossing moest bieden voor de snelle groei van het vastlopende autoverkeer. In de voorkeursvariant die hij presenteerde werden de singels rondom de binnenstad volledig gedempt, zodat er plek zou ontstaan voor een rondweg waarop het autoverkeer kon circuleren (zie figuur 12). Na protest werd in 1968 alleen nog het noordelijke deel van de Catharijnesingel gedempt om plaats te maken voor een stukje snelweg, tot die volgens vele Utrechters 'historische fout' in 2020 werd hersteld.



Figuur 12. Het verkeersplan 'Feuchtinger', waarin de volledige singel rondom de binnenstad wordt gedempt ten behoeve van een rondweg (Gemeente Utrecht, 1958).

Vanaf eind jaren ’70, toen de gevolgen van de ongebreidelde groei van autoverkeer voelbaar werd in de stad, nam de gemeente de eerste beperkende maatregelen, zoals het ‘knippen’ van wegen om sluipverkeer af te stoppen. Later, in de jaren ’90, werd het onmogelijk gemaakt om dwars door de stad te rijden met de auto, werd het voetgangersgebied in de binnenstad steeds verder uitgebreid en kreeg Utrecht de eerste fietsstraat van Nederland (Burgemeester Reigerstraat). De personenauto staat toch nog bovenaan in de inhoudsopgave van het Verkeers- en Vervoerplan 2005-2020 (Gemeente Utrecht, 2005). De gemeente wilde de groei van het autoverkeer faciliteren waardoor de reistijd betrouwbaarder zou worden. Grote projecten, zoals de uitbreiding van de capaciteit van de Europalaan en de herinrichting van het 24 Oktoberplein, moesten daaraan bijdragen.

Het afgelopen decennium is de omslag in het denken over de rol van de auto in een stroomversnelling gekomen, mede door enkele progressieve colleges. Rond 2010 vindt die beleidsmatige kentering plaats, onder invloed van de problematiek van de slechte luchtkwaliteit die het mobiliteitsdebat die jaren beheerst. Om de aanhoudende groei van het autoverkeer te keren, wordt gekozen voor een andere strategie, met als doel om van Utrecht dé fiets- en OV-stad van Nederland te maken (Zijp & Govers, 2011). In het ambitiedocument ‘Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar’ (2012) wordt deze nieuwe koers om te komen tot een duurzaam en aantrekkelijk mobiliteitssysteem uitgewerkt. Mobiliteit wordt niet meer enkel gericht op doorstroming, maar op een bredere set van publieke doelen waaraan maatregelen dienstbaar zouden moeten zijn, zoals weergegeven in de vijfhoek in figuur 13. Daarmee is definitief een nieuwe weg ingeslagen en staat sindsdien gezond stedelijk leven centraal in het Utrechts mobiliteitsbeleid.



Figuur 13. Afwegingskader Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (Gemeente Utrecht, 2012, p. 9).

2021: vernieuwing van beleid

2021 is het jaar van een beleidsvernieuwing in het ruimtelijk domein vanwege de verwachte groei van de stad. De horizon van zowel de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) als het Mobiliteitsplan is verlengd van 2025 tot 2040. Daarnaast besluit de raad in het najaar over een nieuwe Parkeervisie. De RSU geeft een langetermijnvisie op de ruimtelijke inrichting van de stad; het Mobiliteitsplan en de Parkeervisie beschrijven vooral hoe de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar kan worden gehouden. Vanuit het perspectief van de mobiliteit is het streven een ’10 minuten-stad’, waar alle voorzieningen (groen, sport, cultuur, winkels, etc.) met actieve en schone mobiliteit te bereiken zijn. Dat vereist voorrang voor lopen, fietsen, OV en deelvervoer (Gemeente Utrecht, 2021b). Kortom, Utrecht moet op gezonde wijze kunnen groeien, en dat kan alleen als er geen verdere groei plaatsvindt van het autoverkeer in de stad.

Relevant in het kader van de survey-uitkomsten in hoofdstuk 7, is de politieke steun voor zowel de RSU 2040 als het Mobiliteitsplan 2040[28]. Beide plannen zijn met 26 van de 45 stemmen in de raad aangenomen. Er lijkt sprake van politieke verdeeldheid, maar diverse partijen die hebben tegengestemd zijn het niet per se allemaal oneens met de inhoudelijke koers. Een aantal rechts georiënteerde partijen willen echt een andere richting op, terwijl de rest juist langzamer of sneller wil gaan.

5.2 Utrechts beleid gericht op 'minder, anders en schoner reizen'

Utrecht zet zich, net als de andere G4-steden, al twee decennia in voor een modal shift weg van de auto en neemt maatregelen die gebruik van fiets en OV bevorderen, net als de reductie van CO_2 (Kreutzberger et al., 2018). In alle doelstellingen van het huidige Mobiliteitsplan 2040 zit het transitiedenken richting een gezond, duurzaam en ruimte-efficiënt mobiliteitssysteem. Het gaat onder meer om meer verblijfskwaliteit en betere leefbaarheid, ruimte voor de voetganger, schaalsprong fiets en systeemsprong OV, een verkeersveilige stad (o.a. 30 km per uur) en sturen op reisgedrag (minder reizen, buiten de spits en modal shift). Hierna worden de belangrijkste onderdelen van het Utrechtse mobiliteitsbeleid die de mobiliteitstransitie bevorderen, beknopt weergegeven vanuit de in hoofdstuk 4 gepresenteerde oplossingsrichtingen verminderen, veranderen en verschonen.

Beleid gericht op verminderen: de '10-minutenstad'

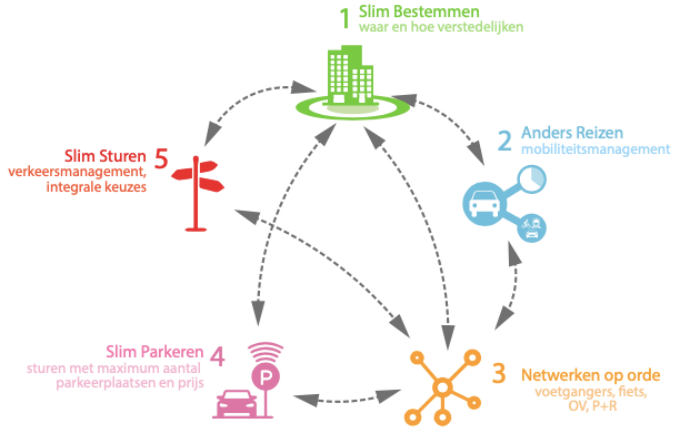
Het centrale uitgangspunt in de RSU – verdichten van de bestaande stad rondom binnenstedelijke knooppunten – is cruciaal in het verminderen van stedelijke automobiliteit (Gemeente Utrecht, 2021a). 'Slim bestemmen' is de meest effectieve van vijf samenhangende stappen in de Utrechtse aanpak, zie figuur 14 (Gemeente Utrecht, 2021b). Het draait om het vinden van de optimale balans tussen wonen, werken en voorzieningen. Het concentreren van ruimtelijke ontwikkelingen binnen de bestaande stad, rondom OV-knopen en in hoge dichtheden, zorgt voor nabijheid, waardoor (lange) reisbewegingen, met name met de auto, worden voorkomen, en bereikbaarheid te voet of per fiets wordt vergroot. Naast functiemenging gaat het om het concentreren van werknemers op bepaalde plekken, verdichten rond (OV-)knooppunten, de spitsvraag beperken door spitsmijden en het stimuleren van thuiswerken (Gemeente Utrecht, 2021b, p. 40).

De focus op inbreiding sinds de ruimtelijke strategie van 2016 (Gemeente Utrecht, 2016) heeft een stevig vervolg gekregen in de geactualiseerde visie door middel van het concept van de '10-minutenstad'. In de ruimtelijke planvorming is verdichting, met lage parkeernormen en deelconcepten de norm geworden. Voorbeelden zijn de gebiedsontwikkelingen Merwede, Cartesiusdriehoek en het Beurskwartier. De plannen voor deze gebieden zijn vergevorderd, maar feitelijke realisatie is amper begonnen. Het effect op mobiliteit van nabijheid en functiemenging is überhaupt lastig te meten, maar nu nog niet vast te stellen vanwege de lange plancyclus van deze projecten. Voor spitsmijden en spreiding van reisbewegingen (behorend bij de tweede stap 'Anders Reizen') geldt dat werkgevers invloedrijker zijn dan de gemeente. Wel heeft de gemeente naar aanleiding van de Covid-pandemie afspraken gemaakt met werkgevers en onderwijsinstellingen over thuiswerken.

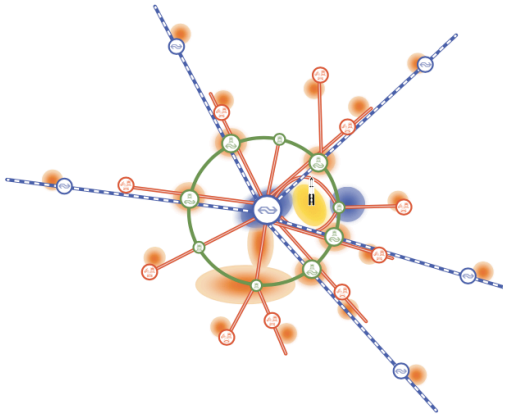
[28] Stemuitslag RSU via deze link; stemuitslag Mobiliteitsplan 2040 via deze link.

Beleid gericht op veranderen: 'Wiel met spaken', deelmobiliteit, hubs en parkeren

Binnen de tweede ('Anders Reizen') en derde ('Netwerken op Orde') stap van de mobiliteitsaanpak vinden we beleid gericht op een modal shift richting duurzame modaliteiten (Gemeente Utrecht, 2021b). Veel aandacht gaat uit naar de actieve modaliteiten lopen en fietsen. Voor beide geldt dat wordt gewerkt aan minder barrières, betere verbindingen en aantrekkelijke, veilige en fijnmazige netwerken. De voetganger krijgt prioriteit in het centrum, voor de fietser ligt de nadruk op spreiding en regionale verbindingen (Gemeente Utrecht, 2021b). Verder wordt met gerichte investeringen het OV-netwerk uitgebreid en versterkt. Leidend bij die investeringen in nieuwe intercitystations, tram- of bus infra (zoals de busbaan Transwijk), etc. is het conceptuele model van het 'Wiel met Spaken': een netwerk van bus-, tram- en treinverbindingen die vanuit de regio via knopen verbindingen bieden met de Utrecht CS, en waarbij de knopen ook onderling verbonden zijn met hoogwaardig OV, waardoor de hoofdknoop wordt ontlast.



Figuur 14. Vijf stappen van de Utrechtse mobiliteitsaanpak (Gemeente Utrecht, 2021b, p. 5).



Figuur 15. Het Wiel met Spaken (Gemeente Utrecht, 2021b, p. 36).

In het Mobiliteitsplan heeft deelvervoer een vast plekje gekregen in het rijtje lopen, fietsen, OV, auto, tussen de twee laatstgenoemde vervoerswijzen. De ambitie is fors: in 2030 moet kiezen voor deelmobiliteit voor de Utrechter vanzelfsprekender zijn dan het bezitten van een auto (Gemeente Utrecht, 2021b). Aan een schaalsprong in aanbod en kwaliteit wordt gewerkt via stimuleringsbeleid en samen met de markt aan opschaling van het deelaanbod. Een belangrijke rol daarbij is weggelegd voor hubs. Er zijn experimenten met buurthubs en voor gebiedsontwikkelingen zijn deelconcepten in ontwikkeling. Aan de hand van een 'Routekaart Parkeerhubs' (2021) wordt gewerkt aan een regionaal stelsel van parkeren op afstand van de woning of bestemming. De Parkeervisie (2021d) stelt eisen aan alternatieven voor de parkeerbehoefte bij ontwikkelingen. Daarnaast is een Bereikbaarheidsfonds in voorbereiding, op basis waarvan gezamenlijk kan worden geïnvesteerd in gebiedsgerichte mobiliteitsalternatieven (Gemeente Utrecht, 2021d).

Een vierde stap in het Mobiliteitsplan 2040 (2021) is 'Slim parkeren'. Parkeerbeleid is één van de meest krachtige knoppen om bij te dragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte en duurzame mobiliteit. De nieuwe Parkeervisie (2021d) biedt extra instrumentarium om te sturen op autobezit- en gebruik. De nieuwe parkeernormen zijn aangescherpt (Gemeente Utrecht, 2021d). Door zogenaamde maatwerklocaties aan te wijzen, wordt het mogelijk om daar minder parkeerplaatsen aan te leggen dan de norm voorschrijft mits er voldoende alternatieven zijn voor de auto, zoals ruimte voor de fiets of deelmobiliteit. Om geparkeerde auto's stapsgewijs minder dominant te maken in het straatbeeld, worden auto's zoveel mogelijk verplaatst naar inpandige garages. Fietsen wordt gestimuleerd door goed, en gratis of goedkoop fietsparkeren te faciliteren, dichterbij dan de eigen auto. Dit past bij de ambitie uit het Coalitieakkoord 2018-2022 om wereldfietsstad te worden.

De vijfde stap ‘Slim sturen’ betreft het in de inrichting van het netwerk en met verkeersmanagement prioriteit geven aan lopen, fietsen en OV en het gebruik van de door de gemeente gewenste routes voor autoverkeer, zodat er zo min mogelijk autoverkeer door de wijken/stad rijdt.

Beleid gericht op verschonen: slimme uitrol laadinfra

Utrecht zet al bijna 10 jaar in op het verschonen van het wagenpark. In 2012 is gestart met stimuleringsmaatregelen voor elektrisch rijden. Het College heeft in het coalitieakkoord 2018-2022 de ambitie uitgesproken om stadsbreed elektrisch rijden en laden te stimuleren. In aanvulling op Rijksbeleid (aanschafsubsidie), stimuleert de gemeente elektrisch rijden door op een datagedreven manier (i.p.v. op aanvraag van bewoners) publieke oplaadinfrastructuur uit te breiden. Voor de komende jaren zijn 2.000 nieuwe oplaadlocaties aangewezen en komen er ca. 100 snelladers bij (Gemeente Utrecht, 2021b). In de nieuwe Parkeervisie (2021d) wordt aangekondigd dat zodra dit landelijke geregeld is, er tariefdifferentiatie zal worden toegepast. Dat betekent dat elektrische auto’s minder betalen voor het parkeren dan auto’s op fossiele brandstof. Tot slot wordt onder regie van de provincie als concessieverlener, het Utrechtse busvervoer in stappen verschoond.

In tabel 4 zijn kerncijfers over gemeentelijke beleidsinspanningen samengevat. Ik kies ervoor om cijfers over de afgelopen vijf jaar te laten zien, zodat het beeld niet vertekend wordt door zaken zoals Covid, en duidelijk wordt of er de laatste jaren sprake is van een versnelling. Over deze periode zijn ook de meeste cijfers beschikbaar.

OUTPUT	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Verminderen						
Nabijheid, functiemenging, dichtheid	Ontwikkeling van plannen voor Merwede, Beurskwartier, etc.					
Thuiswerken, spitsmijden, spreiding	...	Werkgeversaanpak Goedopweg			Afspraken werkgevers	
Veranderen						
Trein: in- en uitstappers stations	Ca. 198k	Ca. 215k	Ca. 222k	Ca. 245k	...	...
Deelauto’s # (waarvan commercieel)	2.081 (...)	2.535 (...)	3.430 (193)	4.265 (221)	5.225 (525)	... (630)
Deelauto’s: % groei t.o.v. vorig jaar	...	+21,9%	+35,3%	+24,1%	+23%	...
Deelfietsen # (incl. OV-fiets)	...	Ca. 1.350	Ca. 1.500	Ca. 1.940	Ca. 2.000	Ca. 2.100
E-deelbikes #	0	0	0	0	0	500 (okt.)
E-deelscooters #	0	0	0	0	0	300 (okt.)
E-deelbakfietsen #	0	0	0	0	0	100
Mobility as a Service	...	...	...	...	MaaS-pilot Leidsche Rijn	
Wijk-/buurthubs met deelmobiliteit	...	V.a. 2017 voorbereiding hubs GO			Grifthoek + 4 buurthubs	
Fietsparkeren stationsgebied # p.p.	12.000	17.000	18.000	21.000	21.000	...
Opgeheven/gereserveerd # p.p.	27	28/10	16/5	16/8	16/37	6/65
Parkeerplaatsen P+R’s (weekend)	3.865	3.865	3.955	3.955	4.750	...
Uitbreiding betaald parkeren # p.p.	30.553	31.173	32.524	32.947	34.785	...
Verschonen						
E-laadpunten (semi-)publiek #	...	Ca. 800	1.368	1.470	1.650	2.803
Elektrificering openbaar vervoer	Lijn 2 el.	Lijn 1 el.	...	...	Lijn 3,7,8	...

Tabel 4. Kerncijfers beleidsinzet gemeente. Samengesteld op basis van de Inwonersenquête (Gemeente Utrecht, 2019), het Duurzaamheidsverslag (Gemeente Utrecht, 2020a) en de Monitor Mobiliteitsplan (Gemeente Utrecht, 2021e).

In tabel 4 valt op dat veel inspanningen gericht zijn op een modal shift richting actieve en schone vervoerswijzen. Er is veel inzet gepleegd op fietsinfrastructuur, zoals fietsstallingen. In 2025 zullen alle nieuwe bussen in het OV in Utrecht emissieloos zijn, vanaf 2028 ook alle bestaande bussen. Het aanbod aan schone alternatieven voor de fossiele privéauto is toegenomen de afgelopen jaren. Het aantal

deelauto's stijgt jaarlijks gemiddeld met een kwart. De opschaling van andere vormen van deelmobiliteit komt nu pas echt op gang, met in 2021 een uitbereiding van het deelaanbod met e-deelbikes, e-deelbakfietsen en e-deelscooters. Maar is de ruimte voor persoonlijke automobiliteit ook ingeperkt? De mogelijkheden om te parkeren in en in de wijken rondom het centrum zijn niet afgenomen. In parkeergarages in en aan de randen van de binnenstad zijn er ruim 5.800 parkeerplaatsen. Het verwijderen van ca. 50 straatparkeerplaatsen in 2020[29] staat in schril contrast met de ruim 113.000 straatparkeerplaatsen in de stad (Gemeente Utrecht, 2021e). De tabel bevat verder geen informatie over afgewaardeerde autostraten, toegevoegd wandelgebied, etc. Toch kan de conclusie worden getrokken dat het tempo waarin gezonde en duurzame mobiliteit wordt gefaciliteerd hoger ligt dan het tempo waarin de mogelijkheden voor (privé)autogebruik in de stad afnemen.

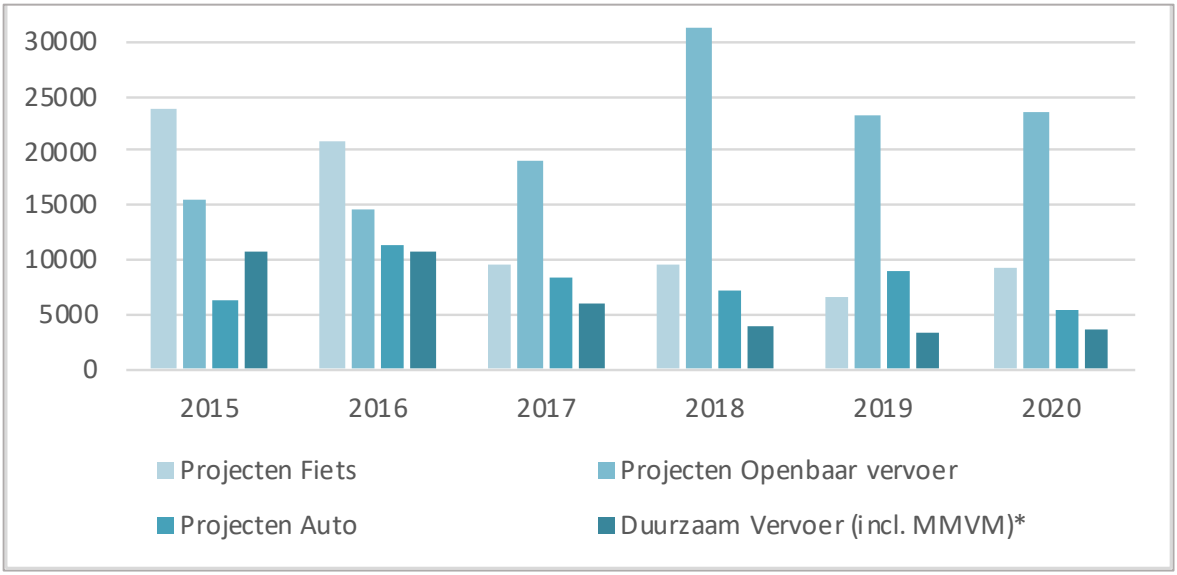
De auto in het Mobiliteitsplan 2040

Ondanks de nadruk op lopen, fietsen, OV en deelvervoer in het Mobiliteitsplan, wordt de auto geenszins uitgefaseerd in de Utrechtse plannen. De centrale boodschap is dat er geen ruimte is om het autoverkeer te laten groeien, ondanks de groei van de stad (Gemeente Utrecht, 2021b, p. 98). Is de rol van de auto in Utrecht dan uitgespeeld? Nee, dat zeker niet. Als het nodig is, dan blijven bestemmingen per auto bereikbaar, alleen niet via de kortste en snelste route. Er wordt ingezet op het zo lang mogelijk op de ring houden van auto's en het doseren van de hoeveelheid auto's op bepaalde stedelijke routes. De focus wordt gelegd op de nieuwe gebiedsontwikkelingen. Daar kunnen veel minder nieuwe inwoners een eigen auto meenemen en vormt deelmobiliteit het alternatief. Daar doet het ook veel minder pijn dan in de bestaande stad, waar bestaand mobiliteitsgedrag veranderen lastiger is en weerstand wordt verwacht. Daarmee kiest Utrecht nadrukkelijk voor evolutie in plaats van revolutie: het voortzetten van de geleidelijke weg die enkele decennia geleden is ingezet om de auto in de stad steeds minder ruimte te geven.

Richting van de uitgaven

Komt de beleidsmatige focus op doelstellingen gerelateerd aan de mobiliteitstransitie ook tot uiting in het uitgavenpatroon van de gemeente? In figuur 16 wordt een overzicht gepresenteerd van de gerealiseerde uitgaven per jaar naar modaliteit. We zien een aantal uitschieters in de bestedingen, die samenhangen met grote investeringen in fysieke infra zoals een fietsbrug of HOV-baan. Verder valt de trend af te lezen dat de gemeente Utrecht de laatste jaren structureel meer investeert in gezonde, duurzame en ruimte efficiënte vormen van mobiliteit, fiets en OV, dan in automobiliteit. Ook externe bijdragen (zoals Nationale Samenwerkingsprogramma Schone Lucht, provinciale subsidies) richten zich veelal op fiets en OV (spitsmijdingen etc.). Naast de beleidsfocus, zal hierbij ook meespelen dat auto-infrastructuur in belangrijke mate in de decennia hiervoor is gerealiseerd. Voor grootschalige uitbereiding binnen de gemeentegrenzen is nog maar beperkt ruimte.

[29] O.b.v. 2%-regeling mag per parkeerrayon maximaal 2% van de parkeerplaatsen worden verwijderd worden t.b.v. bevordering van de leefbaarheid. 'Gereserveerde' parkeerplaatsen staan in de planning om opgeheven te worden, maar dat moet nog geëffectueerd worden. Naast de 2% is er ook nog een '50/60-regeling', op basis waarvan 110 plekken in binnenstad en o.a. Kanaalstraat en Ooster-/Westerkade worden opgeheven.



*Figuur 16. Gerealiseerde uitgaven (x €1.000) per jaar naar modaliteit. *) N.B. vanaf 2018 zijn uitgaven luchtkwaliteit niet meer meegenomen in cijfers 'Duurzaam Vervoer'. De posten fiets- en autoparkeren, P+R's en verkeersveiligheid zijn niet weergegeven (Gemeente Utrecht, 2021f).*

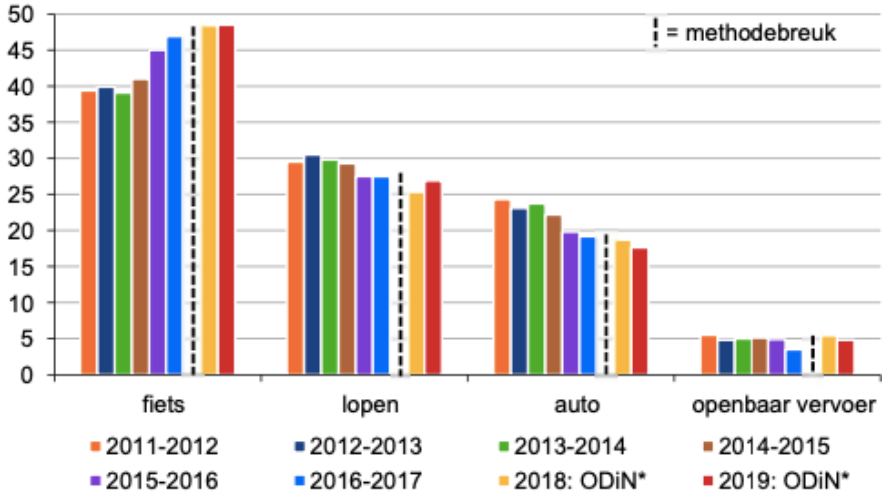
Figuur 16 maakt inzichtelijk dat het leeuwendeel van de investeringen van de gemeente Utrecht gericht zijn op fiets en openbaar vervoer, en niet (meer) op auto-infrastructuur. Tegelijkertijd moet daarbij worden aangetekend dat de middelen die vrij worden gemaakt voor een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie – deelmobiliteit – slechts een fractie zijn van wat er wordt vrijgemaakt voor andere modaliteiten en dat deze middelen bovendien niet langjarig geborgd zijn op de begroting. Aan deelmobiliteit wordt door de gemeente in 2021 ca. €850.000, - uitgegeven aan personele en materiële kosten. Middelen om de vraag onder bewoners te stimuleren of om het plaatsen van deelaanbod op minder rendabele plekken in de stad te ondersteunen ontbreken grotendeels. Dit matcht (nog) niet met de kwalitatieve en kwantitatieve schaalsprong op het terrein van deelmobiliteit die in het Mobiliteitsplan 2040 wordt aangekondigd.

In de Programmabegroting 2021 valt te lezen dat de opbrengsten van autoparkeren in 2021 naar verwachting ca. €30 mln. zal zijn (Gemeente Utrecht, 2021g). Tegen deze achtergrond is het relevant een gemeentelijke werkwijze te benoemen, die de stedelijke mobiliteitstransitie remt: de verplichte afkoopregeling voor parkeerplaatsen, als deze worden onttrokken ten behoeve van het bevorderen van de leefbaarheid. Voor het eeuwigdurend afkopen moet in centrumgebieden €35.000,-[30] worden betaald vanuit een projectbudget ter compensatie van de gederfde toekomstige parkeeropbrengsten. Dit compliceert het plaatsen van deelauto's of bewonersinitiatieven die zich inzetten voor bijvoorbeeld meer groen. In het kader van het nieuwe parkeerbeleid wordt overwogen om hiervan af te stappen, waarbij het voornemen is om in de begroting jaarlijks een (beperkt) aantal op te heffen parkeerplaatsen per zone of rayon op te nemen. Als er binnen dit quotum plekken worden opgeheven ten behoeve van leefbaarheid, dan hoeft hiervoor niet gecompenseerd te worden.

[30] Huidige kosten om een parkeerplaats te onttrekken: A1-gebied (centrum): €35.000,- per parkeerplaats; A2: €12.000,- per parkeerplaats; en B1: €5.000,- per parkeerplaats.

5.3 De Utrechtse mobiliteitstransitie in cijfers

In de vorige paragraaf heb ik in beeld gebracht wat de actuele beleidsinzet is die door de gemeente Utrecht wordt gepleegd zodat bewoners, forenzen en incidentele reizigers ‘minder, anders en schoner’ gaan reizen. Aangezien de inhoudelijke richting van dit beleid enkele collegeperiodes relatief stabiel is, is de vraag welk effect dit beleid tot op heden heeft gesorteerd. In hoeverre blijkt uit ‘outcome’-cijfers dat de mobiliteitstransitie in Utrecht voet aan de grond heeft gekregen? Welke trends zijn zichtbaar? En is er deze jaren wellicht sprake van een versnelling? De indicator die de mobiliteitstransitie het duidelijkst in beeld brengt is de modal split. Uit figuur 17 blijkt dat in 2019 bijna de helft van alle stedelijke verplaatsingen met de fiets wordt gedaan, 27% lopend, 5% met OV en 18% met de auto (Gemeente Utrecht, 2021e).



Figuur 17. Aandeel vervoerswijze verplaatsingen binnen Utrecht (%) (Gemeente Utrecht, 2020e[31]).

We zien een dalende trend in het aantal autoverplaatsingen en stijging van het gebruik van gezonde en duurzame modaliteiten. Deze trend is al gaande sinds 2005, waarbij vooral de fiets een enorme groei laat zien (KiM, 2019a). Het Mobiliteitsplan 2040 (2021b, p. 28) stelt: “In Utrecht zien we een gestage verschuiving in de vervoerwijzekeuze van auto naar OV en fiets. Hierdoor wordt de groei van de stad vooral door lopen, fietsen en OV opgevangen”. De toename van mobiliteit door nieuwe bewoners komt dus vanuit het perspectief van de doelen van het Mobiliteitsplan terecht bij de juiste modaliteiten. De stijging van het aandeel fiets gaat in 10 jaar tijd richting de 10%. Een resultaat dat overigens weer andere, nieuwe uitdagingen met zich meebrengt, zoals hieronder wordt toegelicht. Het Mobiliteitsplan (2021b, p. 19) voorspelt voor 2040 dat de toename van het aantal verplaatsingen van 35% vooral bij fiets en OV terechtkomen, en dat het autoverkeer minder hard groeit met ongeveer 10%.

Het ontbreekt aan een wetenschappelijk vastgestelde set van indicatoren om de staat van de stedelijke mobiliteitstransitie in beeld te brengen. Daarom heb ik op basis van diverse bronnen in tabel 5 op de volgende pagina zelf een overzicht samengesteld van beschikbare en relevante cijfers. Bij het interpreteren van mobiliteitscijfers is het ook belangrijk om oog te hebben voor hoe de stad zich ontwikkelt, vandaar dat ook cijfers over de groei van het aantal inwoners en banen zijn toegevoegd.

[31] Vanwege een overgang naar een nieuwe onderzoeksmethode kunnen de cijfers van 2018 en 2019 niet worden vergeleken met eerdere jaren.

OUTCOME	2016	2017	2018	2019	2020
Ontwikkeling van de stad					
Inwoners (% groei)	...	+1,3%	+1,5%	+1,4%	+0,5%
Banen (% groei)	...	+1,6%	+4,5%	+4,2%	+2,7%
Verminderen					
In-/uit verkeer p/etmaal ochtendspits %	16%	16%	16%	16%	15%
In-/uit verkeer p/etmaal avondspits %	16,5%	16,3%	16,3%	16,3%	16%
Veranderen					
Groei aantal treinreizigers %	+3,2%	+6,1%	+5,2%	+7,7%	...
Huishoudens met één/meerdere auto's %	69%	69%	68%	67%	...
Auto's particulieren #	Ca. 98.000	Ca. 100.200	Ca. 101.500	103.995	105.401
Inwoners één of meerdere fietsen %	96%	96%	96%	96%	...
Huishoudens dat deelauto's gebruikt %	12%	13%	15%	17%	...
MaaS-pilot: # gebruikers app Leidsche Rijn	...	...	...	...	750
Inwoners naar binnenstad met auto %	5%	5%	4%	4%	...
Inwoners naar binnenstad met fiets %	58%	58%	60%	58%	...
Inwoners naar binnenstad met OV %	23%	23%	21%	23%	
Fietsers per werkdag #/% groei	103k	110k/+7%	115k/+4,9%	117k/+2%	81k/-30,8%
Auto's van/naar stad # p/etmaal	437.600	438.700	439.600	438.800	343.500
Gebruik bus/tram (% groei t.o.v. vorig jaar)	...	+3,7%	-0,8%	+3,9%	-51,4%
P+R gebruik (% groei t.o.v. vorig jaar)	...	+14%	+8%	+14%	-63%
Vervoerswijze tot 7,5 km: aandeel fiets	47,6%	49,2%	49,8%	...	...
Aandeel bewoners overlast verkeerslawaai	27%	27%	29%	28%	...
Verschonen					
Elektrische auto's #/% groei per jaar	...	599/+80%	1.235/+88%	3.308/+197%	5.160/+56%
Elektrische bromfietsen % groei	...	+36%	+17%	+9%	+11%
Verkeersemissies roet (2015=100%)	90%	82,5%	68,1%	66,1%	...
Verkeersemissies PM2 (2015=100%)	97,5%	83,4%	82,1%	76,1%	...

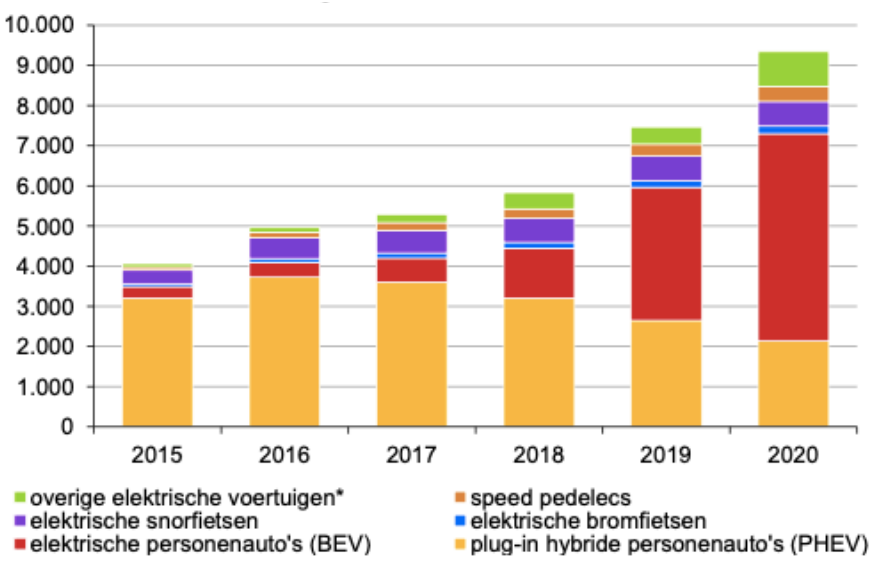
Tabel 5. Effecten relevante indicatoren mobiliteitstransitie. Samengesteld op basis van de volgende bronnen van de gemeente Utrecht: Duurzaamheidsverslag (2020a); Monitor mobiliteitsplan (2021e); Utrecht Monitor (2021h)[32].

Welke conclusies kunnen we verbinden aan de cijfers in tabel 5? In de cijfers zie ik een aantal ontwikkelingen die bewijs vormen voor de mobiliteitstransitie in Utrecht. Wat opvalt is dat Utrechters steeds vaker kiezen voor eigen schone vervoersmiddelen. Het aantal elektrische privéauto's verdubbeld bijna ieder jaar, waarmee Utrecht koploper is van de G4. Hetzelfde geldt voor het aantal e-scooters en speedpedelecs (zie figuur 18). Hoewel het aanbod aan elektrische (deel)mobiliteit de afgelopen jaren jaarlijks verdubbelt, is het aandeel elektrisch (4%) ten opzichte van fossiele automobiliteit nog altijd beperkt. De stad groeit sneller dan het autobezit. Sinds 2012 neemt het aantal personenauto's per huishouden in Utrecht licht af tot 0,71 gemiddeld op dit moment. Door de groei van de stad groeit het aantal (privé)auto's in absolute zin nog steeds, met ruim 1.400 het afgelopen jaar[33]. De groei van het

[32] Aantal auto's particulieren: het gaat hierbij om in Utrecht geregistreerde personenauto's van particulieren. Auto's op naam van bedrijven en Utrechtse leasemaatschappijen buiten beschouwing gelaten. In de binnenstad is het aandeel met 38% het laagst, Leidsche Rijn (85%) en Vleuten-De Meern (91%) ligt het autobezit een stuk boven het stadsgemiddelde (zie figuur 34).

[33] Het aantal personenauto's per huishouden ligt in Utrecht onder het Nederlands gemiddelde: 0,71 per huishouden in Utrecht vs. 1,09 landelijk (Gemeente Utrecht, 2021e).

persoonlijk elektrisch vervoer zorgt voor verschoning, maar biedt geen oplossing voor het vraagstuk van ruimtebeslag en kan die uitdaging op termijn zelfs vergroten.

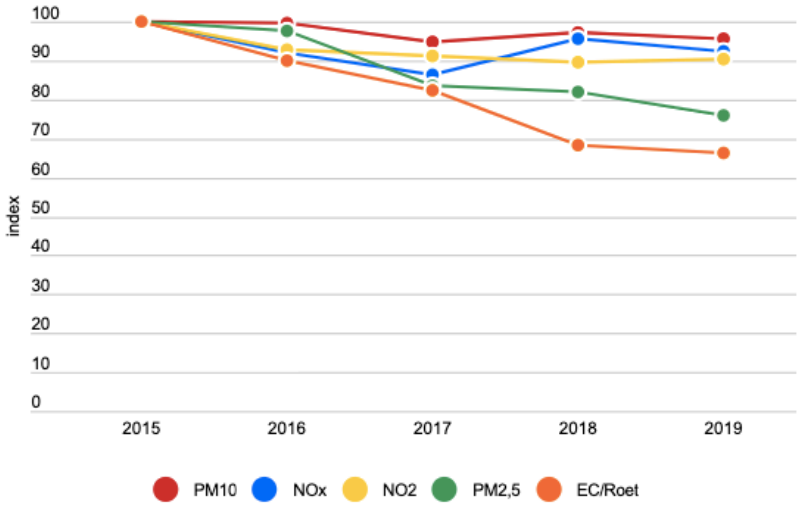


Figuur 18. Groei van het aantal elektrische voertuigen (Gemeente Utrecht, 2021e). Elektrische fietsen zijn niet meegenomen in dit overzicht. Ongeveer 18% van de fietsverplaatsingen gaat met een e-bike. De helft van alle verkochte fietsen in 2020 was een e-bike (KiM, 2020b)

Het effect van beleid gericht op verminderen van mobiliteit is lastig te meten. Slim bestemmen richt zich op fysieke ingrepen, met doorgaans een jarenlange plancyclus. Het is te vroeg om de effecten te meten van het stedelijk ontwerp van wijken als Merwede en Beurskwartier, waarin nabijheid van voorzieningen centraal staat. Daarnaast geldt dat als het gaat over thuiswerken, spitsmijden en spreiding van mobiliteit werkgevers vaak bepalender zijn dan de overheid.

Hoe zit het met het mobiliteitsgedrag? Is dat wezenlijk aan het veranderen onder invloed van (beleid gericht op) de transitie? De cijfers laten een wisselend beeld zien. Utrechters vertonen op diverse manieren al wensgedrag dat past bij de mobiliteitstransitie. Het fietsenbezit is hoog en bewoners gebruiken de fiets voor bijna de helft van alle verplaatsingen. Het aantal Utrechters dat met de auto naar de binnenstad komt is laag (maar lijkt wel te stabiliseren). Tot Covid zat het P+R gebruik door bezoekers aan de stad in de lift, net als het treingebruik. Zoals toegelicht blijft het aandeel verplaatsingen met actieve en schone modaliteiten licht groeien, ook onder de 7,5 kilometer. Tegelijkertijd zien we gedrag dat amper lijkt te veranderen: naast het in absolute aantallen licht groeiende autobezit, blijft het aantal bewoners en bezoekers dat Utrecht dagelijks in- en uitrijdt met de auto nagenoeg gelijk, net als het aantal mensen dat in de spits rijdt. Het aantal huishoudens dat aan autodelen doet stijgt gestaag, maar het heeft de massa nog niet bereikt. Verder is de MaaS-adaptatie, mede door Covid, nog erg beperkt.

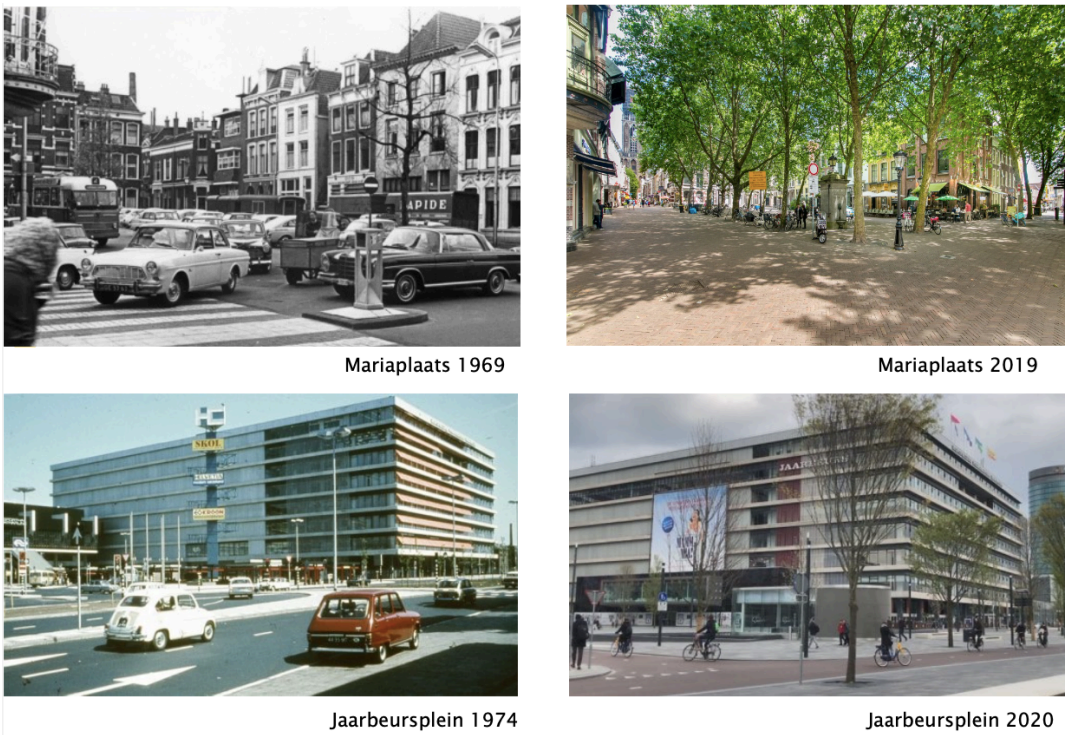
Terwijl de cijfers voor geluidsoverlast ongeveer gelijk blijven, valt uit figuur 19 af te lezen dat schadelijke emissies door verkeer zijn gedaald, door verschoning van het wagenpark.



Figuur 19. Verkeersemissies (Gemeente Utrecht, 2021e).

Impact van de mobiliteitstransitie op de inrichting van de stad

Een belangrijke conclusie is dat cijfers maar een deel van het verhaal van de mobiliteitstransitie vertellen. Wie de werkelijke impact van deze transitie op de stad wil zien, moet eigenlijk een stadswandeling gaan maken met foto's van 'Het Utrechts Archief' uit de jaren '60 en '70 op zijn of haar telefoon. Pas dan realiseer je je hoe de openbare ruimte in stad de afgelopen decennia is verbeterd, mede onder invloed van de mobiliteitstransitie. Op grote schaal zijn autowegen afgewaardeerd. Asfalt, afslagvakken, parkeerplaatsen en verkeerslichten hebben plaatsgemaakt voor fietsers, verblijfskwaliteit en groen. Op het Domplein, de Neude, Mariaplaats en het Vredenburg wordt allang niet meer geparkeerd. Het voetgangersgebied is uitgebreid, autostraten zijn fietsstraten geworden, straten zijn 'geknipt'. De voorbeelden zijn talrijk, van Mariaplaats tot Croeselaan (figuur 20), en van Adriaan van Ostadelaan tot het herstel van de Catharijnesingel. Deze beweging zet door. Volgende projecten, zoals het afwaarderen van het Westplein en het doortrekken van de Leidsche Rijn, staan op stapel. Deze zichtbare veranderingen illustreren de grote impact die de mobiliteitstransitie de afgelopen decennia op Utrecht heeft gehad. De nadruk is komen te liggen op ruimtelijke kwaliteit en verblijven, in plaats van doorgaand verkeer.



Figuur 20. Voorbeelden van hoe de auto steeds minder plek krijgt in Utrecht (Het Utrechts Archief).

Tot slot nog enkele constateringen, die relevant zijn in het licht van dit onderzoek:

- Allereerst de opmerking dat (fysieke) ingrepen in de stad ter bevordering van de mobiliteitstransitie zeker niet zonder slag of stoot gaan. Tegen veranderingen in de directe leefomgeving is, zeker in eerste instantie, onder omwonenden en ondernemers vaak weerstand. Bij draagvlakmetingen ten behoeve van de invoering van betaald parkeren wordt er bij eerste metingen vrijwel altijd tegen betaald parkeren gestemd (Gemeente Utrecht, 2020b)[34]. Ook tegen het 'afkruisen' van parkeerplaatsen ten behoeve van deelauto's, de stedelijke uitrol van 'buurtbakfietsen' en het plaatsen van duizenden laadpalen in de openbare ruimte worden veel bezwaren gemaakt. Veranderingen door stedelijke groei en de mobiliteitsaanpassingen die daar randvoorwaardelijk voor zijn, vormen regelmatig aanleiding voor protest. Denk aan het recente verzet in de Rivierenbuurt tegen de fietsbruggen over het Merwedekanaal, vanwege het toevoegen van 6.000 woningen in de binnenstedelijke gebiedsontwikkeling van Merwede (AD, 2021, 8 oktober). Voor de gemeente is de mobiliteitstransitie dus geen kwestie van slechts uitvoeren. Draagvlak is cruciaal en vraagt veel aandacht.

- Ten tweede, een nuancering bij de beleidsvoornemens in dit hoofdstuk. Deze voornemens worden vastgelegd in gemeentelijke visies, die door de raad worden vastgesteld. Maar er is géén garantie dat wat op papier staat ook 1-op-1 wordt uitgevoerd. Beleidsdocumenten op een hoger abstractieniveau, zoals de Ruimtelijke Strategie en het Mobiliteitsplan 2040, kenmerken zich door een relatieve vrijblijvendheid. Er zijn diverse voorbeelden waarbij (coalitie)partijen zich bij de toepassing in de stad niet houden aan de (eigen) uitgangspunten die zijn vastgelegd in beleid, bijvoorbeeld omdat de het draagvlak in die concrete praktijksituaties te smal is en tot politieke problemen leidt. Zo is in beleid wel opgenomen om gebiedsvreemd autoverkeer onmogelijk te maken, maar blijkt in projecten steeds weer dat er geen bereidheid is om daarnaar te handelen.

- Ten slotte leidt de stedelijke mobiliteitstransitie ook tot nieuwe dilemma's. Het fietsgebruik in Utrecht is enorm gegroeid en de prognose voor 2040 is een groei van het fietsverkeer met maarliefst 72% (Gemeente Utrecht, 2021b). Er bestaan ook grenzen aan de groei van gezonde en duurzame modaliteiten. Fietsdrukte leidt tot onveiligheid op fietspaden, ook door de introductie van nieuwe voertuigen met verschillende snelheden, zoals speedpedelecs. Het leidt ook tot fietsfiles voor stoplichten op de drukste routes (zie figuur 21). Verwachte groei vereist uitbreiding van de capaciteit van fietspaden en -voorzieningen (Gemeente Utrecht, 2021b). Door verdichting ontstaan nieuwe uitdagingen. Op de treinstations is de fietsparkeercapaciteit afgelopen jaren fors opgeschroefd door grote investeringen in megastallingen. Het bouwen van Merwede gaat naar verwachting leiden tot duizenden extra dagelijkse fietsritten van tien minuten vanaf het gebied naar Utrecht CS en naar station Vaartsche Rijn. Hierdoor moet de gemeente opnieuw dure parkeercapaciteit toevoegen voor privéfietsen die de praktisch de hele dag stilstaan. Dit benadrukt het belang van delen en van verminderen van mobiliteit, naast veranderen en verschonen.

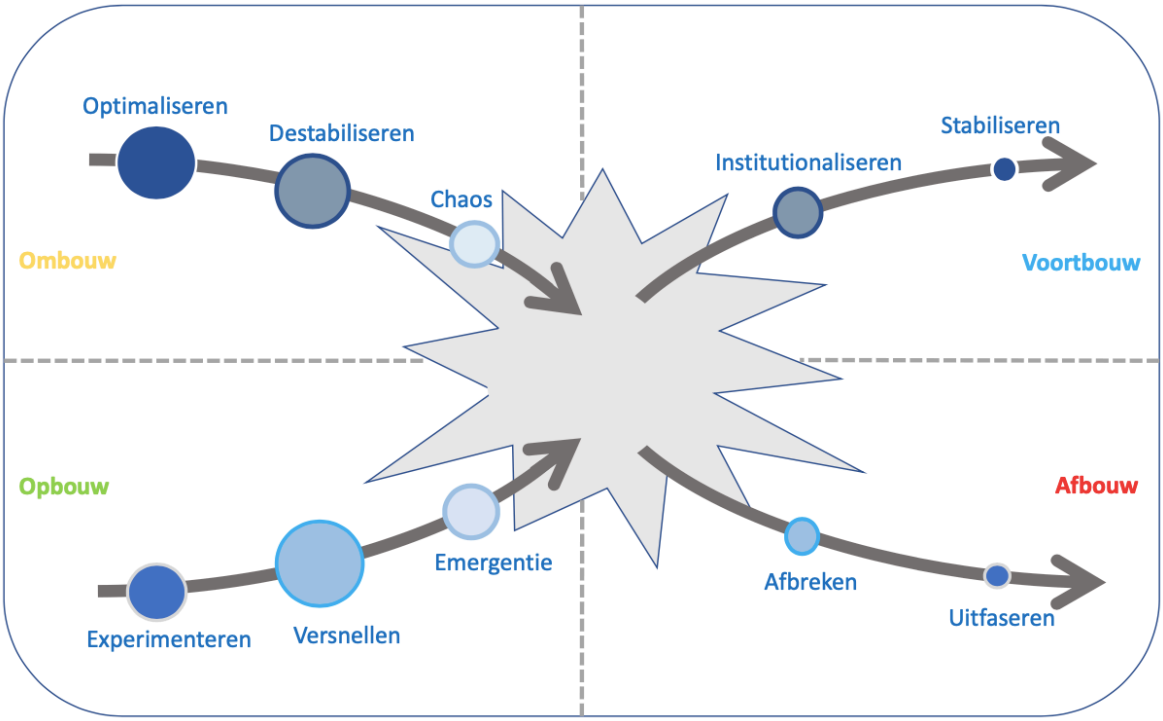
[34] In de nieuwe Parkeervisie kan de gemeente in sommige gevallen, als het belang van betaald parkeren de wijk overstijgt, bijvoorbeeld bij bouwontwikkelingen, zonder draagvlakmeting betaald parkeren invoeren (Gemeente Utrecht, 2021d).

Figuur 21. Fietsfiles in de media (AD, 11 september 2019).

5.4 Een foto van de transitiedynamiek met behulp van de X-Curve

In de tabellen 4 en 5 staan indicatoren op basis waarvan opgeteld iets kan worden gezegd over hoe de mobiliteitstransitie in Utrecht zich ontwikkelt. In paragraaf 3.3 wordt de X-curve geïntroduceerd als denk- en analysekader voor transities. Om de voorgaande analyse verder te verdiepen gebruiken we in deze paragraaf dit instrument om te duiden welke transitiedynamiek momenteel gaande is in Utrecht. Ook dit is uiteraard geen exacte wetenschap, de persoonlijke interpretatie speelt een belangrijke rol. Niettemin biedt de X-curve een nog beter inzicht in de algemene richting van de transitie. Deze kennis is waardevol bij het interpreteren van de uitkomsten van de survey in hoofdstuk 7. Welke transitiedynamiek speelt er in Utrecht? In paragraaf 3.3.1 is de X-curve gepresenteerd met de transitiefasen 'Optimaliseren' en 'Experimenten', 'Destabilisatie' en 'Versnelling', 'Chaos' en 'Emergentie', 'Institutionalisering' en 'Afbraak' en 'Stabilisering' en 'Uitfasering'.

Zie BIJLAGE I. Hierin is een tabel opgenomen waarin per fase zo precies mogelijk is beschreven van welke onderliggende dynamiek en ontwikkelingen er sprake is in Utrecht. Op basis daarvan is figuur 22 opgesteld, waarin is gevisualiseerd welke transitiedynamiek op dit moment in de Utrechtse mobiliteitstransitie speelt, waarbij geldt: hoe groter de cirkel, hoe dominanter de dynamiek. Op basis van toepassing van de X-curve is duidelijk is dat het zwaartepunt van de Utrechtse mobiliteitstransitie zich momenteel bevindt in de kwadranten 'opbouw' en 'ombouw'. Bovendien zijn er eerste signalen van institutionalisering binnen het kwadrant 'voortbouw'. De patronen van opbouw, dat wil zeggen activiteiten gericht op het bevorderen van de opkomende orde, zijn sterker dan de patronen van afbraak in de vorm van druk op de gevestigde orde. Ontwikkelingen wijzen op versnelling, maar het effect van Covid op de mobiliteitstransitie is vooralsnog diffuus.



Figuur 22. Staat en dynamiek van de mobiliteitstransitie in Utrecht anno 2021 weergegeven in de X-curve (eigen figuur).

Uit de ingevulde tabel in **BIJLAGE I** ontstaat samengevat het volgende beeld:

- **De Utrechtse mobiliteitstransitie is in volle gang**. De afgelopen jaren is een versnelling waarneembaar richting de opbouw van een nieuw duurzamer mobiliteitssysteem, onder invloed van groei en verdichting van de stad. Met de groei van (en investeringen in) fiets en OV en de opkomst van deelmobiliteit zijn er alternatieven ontstaan voor autobezit- en gebruik in de stad (hoewel zeker niet altijd concurrerend). Deelvervoer zit in een andere fase dan fiets: het echte opschalen van aanbod moet nog beginnen. Elektrificering van OV groeit, en er is een sterke groei van het aantal elektrische (privé)voertuigen. MaaS adaptatie is nu nog laag maar kan samen met het realiseren van hubs in de nabije toekomst zorgen voor verdere versnelling.
- **De ontwikkelpaden van fossiel naar zero emissie en van bezit naar gebruik zijn duidelijk geworden** en relatief onomstreden (emergentie). Elektrificering van persoonlijke mobiliteit is aan het versnellen, maar nog relatief weinig Utrechters hebben kennisgemaakt met deelmobiliteit. De gemeente volgt een voorzichtige koers bij het opschalen van deelaanbod, met een focus op nieuwe gebiedsontwikkelingen en een vergunningstelsel dat in eerste instantie bedoeld is om overlast in de openbare ruimte te voorkomen.
- **Covid heeft geleid tot een korte periode van disruptie**, waarbij onduurzaamheid die de aanleiding vormt voor de mobiliteitstransitie, geen rol heeft gespeeld. De vraag of Covid een versneller of juist een remmend effect heeft op de transitie kan pas later worden beantwoord. Covid heeft er in ieder geval voor gezorgd dat de druk op het huidige systeem door dreigende overbelasting van mobiliteitsnetwerken (destabilisatie) ten minste tijdelijk is verlicht.
- Opvallend is dat het **vastleggen van regels die passen bij die nieuwe werkelijkheid**, bijvoorbeeld rondom lage parkeernormen en deelvervoer in ontwikkelingen in de Parkeervisie, al is begonnen (institutionalisering). Dit zorgt voor 'trekkracht' in de transitie. Het is ook een signaal dat de verandering gericht op meer duurzaamheid in het Utrechtse mobiliteitssysteem onomkeerbaar is. Hoewel op papier (RSU, Mobiliteitsplan) de beleidsrichting is vastgelegd, moeten veel onderdelen (zoals een functionerend regionaal systeem parkeren op afstand) nog op tactisch en operationeel niveau worden uitgewerkt.
- Het stadsbestuur **maakt het de (privé)auto vooral binnen de ring steeds moeilijker**, maar **zonder de intentie om de auto definitief uit de hele stad te verbannen** (uitfaseren): het doel is een autoluwe stad in plaats van een autovrije stad. Het optimaliseren van bestaande auto-infrastructuur en het met laadinfra faciliteren van de snelle toename van elektrische privéauto's illustreren dit. Bij de inzet van parkeerregulering worden bewoners ontzien, maar krijgt de gemeente te maken met weerstand in de samenleving.
- Door een beleidsmatige focus op het bevorderen van alternatieven in plaats van zwaar restrictieve maatregelen. En door inspanningen vooral te richten op nieuwe bewoners in gebiedsontwikkelingen, waarbij initiatief in de bestaande stad vooral bij bewoners zelf wordt gelegd, **lijkt Utrecht te hebben gekozen voor de weg der geleidelijkheid**[35].

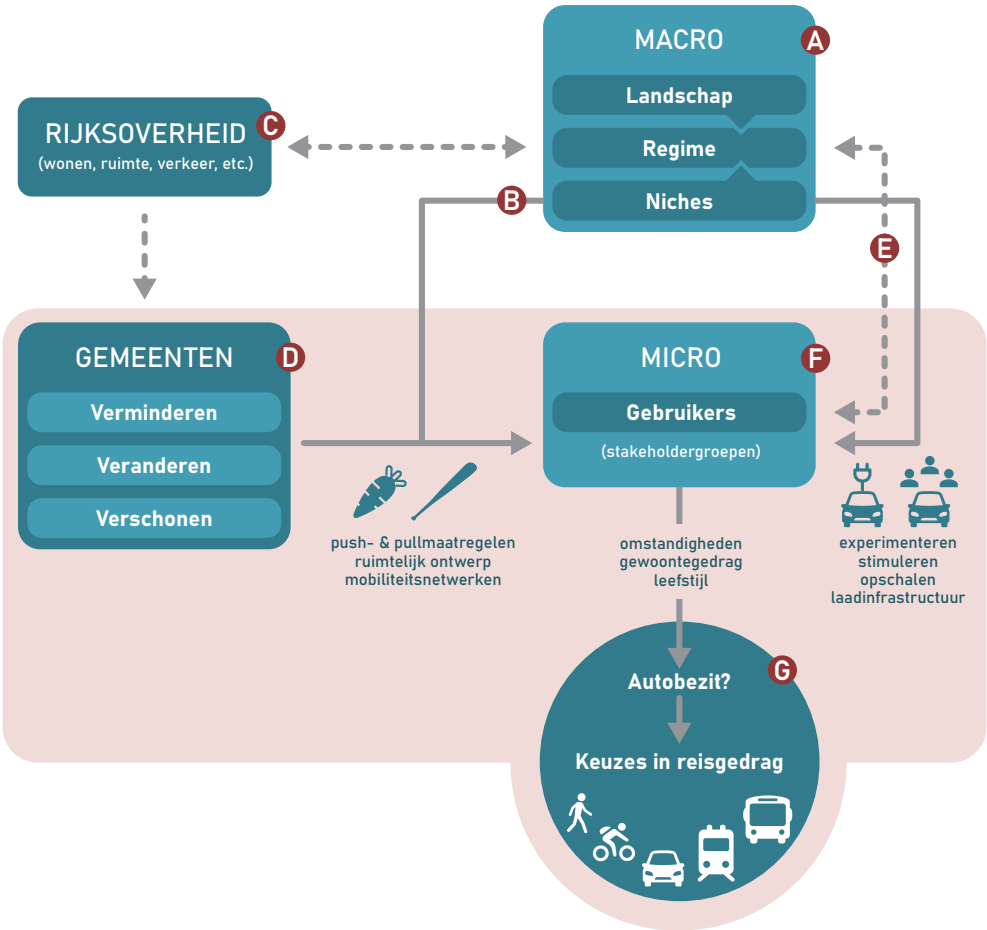
[35] Opvallend in dit kader is dat Utrecht tot het coalitieakkoord 2018 het meest ambitieuze klimaatbeleid had van de grote steden (klimaatneutraliteit in 2030), maar dat die ambitie in het coalitieakkoord 2018-2022 is verwaterd tot "zo snel mogelijk klimaatneutraal" (GroenLinks, D66, ChristenUnie, 2018; Kreutzberger et al., 2018).

06

Conceptueel model en onderzoeksmethodiek

6.1 Conceptueel model

Op basis van de kennis opgedaan in het literatuuronderzoek in de voorgaande hoofdstukken heb ik een conceptueel model opgesteld, zie figuur 23. Het conceptueel model is een sterk vereenvoudigde weergave van de complexe werkelijkheid van transities, waarin zowel op systeem- als microniveau de belangrijkste relaties tussen actoren binnen de stedelijke mobiliteitstransitie visueel worden weergegeven. Dit onderzoek beoogt, op basis van de percepties van stakeholders, aangrijpingspunten te vinden voor gemeenten om de richting en het tempo van de stedelijke mobiliteitstransitie te beïnvloeden. Voorafgaand aan het survey-onderzoek is de vraag relevant welke percepties over de mobiliteitstransitie we in dat kader moeten gaan meten. Het conceptueel model helpt ons hierbij door startend vanuit het overkoepelende macroniveau van transities in beeld te brengen welke actoren en factoren uiteindelijk op microniveau het reisgedrag van gebruikers (bewoners, forenzen, incidentele reizigers, bedrijven, etc.) beïnvloeden. Dit model is aldus behulpzaam bij het opstellen van de vragenlijsten voor de survey onder maatschappelijke stakeholdergroepen (zie paragraaf 6.2.2). Daarnaast wordt het model gebruikt bij de interpretatie van de survey uitkomsten en het formuleren van aangrijpingspunten voor gemeentelijk beleid.



Figuur 23. Conceptueel model (eigen figuur).

Samengevat zien we in de in het conceptueel model de volgende relevante relaties die elkaar beïnvloeden in het verloop van de stedelijke mobiliteitstransitie:

A. het socio-technisch systeem rondom personenvervoer over land wordt gedomineerd door het regime rondom de fossiel aangedreven auto in eigen bezit (§ 2.2); het regime wordt onder druk gezet door persistente problemen (gezondheid, milieu, etc.) en slaagt er door focus op optimaliseren en interne conflicten niet in om daar passende antwoorden op te vinden (§ 2.3); en

het regime wordt eveneens onder druk gezet door macrotrends en -ontwikkelingen in het landschap, zoals de klimaatverandering, digitalisering en individualisering (§ 3.2);

B. dat alles biedt technologische innovaties/alternatieven in niches momentum om door te breken en het regime omver te werpen of te veranderen (§ 3.2);

C. de Rijksoverheid neemt initiatieven die de mobiliteitstransitie bevorderen, maar heeft ook beleid dat remmend werkt en het regime bestendigt, zoals fiscale regelgeving (§ 4.3);

D. gemeenten beïnvloeden de transitie d.m.v. experimenten, stedelijk ontwerp, mobiliteitsnetwerken en maatregelen gericht op minder, anders en schoner reizen (§ 4.3);

E. het autocentrische regime oefent een invloed uit op het reisgedrag van gebruikers door het stimuleren van autobezit, inspelen op voordelen en symboliek rondom de auto, etc. (§ 2.2);

F. gebruikers (stakeholdergroepen: bewoners, bezoekers, bedrijven, etc.) worden in hun voorkeuren, steun voor innovaties of regime en reiskeuzes o.a. beïnvloedt door omstandigheden, psychologische factoren en het regime (§ 3.4, 4.3); en

G. onder invloed van de hiervoor genoemde actoren en de factoren ontstaat wel of geen draagvlak voor (maatregelen die bijdragen aan) de transitie, wel of geen autobezit, en wel of geen 'wensgedrag' onder gebruikers vanuit het perspectief van de mobiliteitstransitie (§ 4.3, 4.4).

Focus in dit onderzoek

Het conceptueel model in figuur 23 maakt inzichtelijk hoe omvangrijk en complex de mobiliteitstransitie is, zeker als ook een doorvertaling wordt gemaakt naar het microniveau van de stad met gemeentelijk beleid en gebruikers wiens mobiliteitsgedrag uiteindelijk zal moeten veranderen. Ik kies ervoor om de focus in het empirische deel van dit onderzoek te leggen op microniveau en de theorie op systeemniveau vanaf nu te beschouwen als achtergrond. In figuur 23 gaat het om alle actoren, factoren en relaties weergegeven in het roze vak. De belangrijkste reden hiervoor dat dit onderzoek draait om het meten van percepties van stakeholders over de stedelijke mobiliteitstransitie. Het heeft geen zin om die stakeholders – 'mobiliteitsgebruikers' zoals bewoners, bezoekers en bedrijven – te bevragen op abstracte ontwikkelingen in het landschap, persistente problemen of het autocentrische regime. Dat is veel te abstract, het staat te ver van de respondenten af. Hun behoeften, zorgen en steun voor de mobiliteitstransitie spelen op het niveau van de stad en komen tot uiting in bijvoorbeeld autobezit- en gebruik en ander mobiliteitsgedrag. Daarnaast is het vanuit praktische overwegingen verstandig om dit onderzoek op deze manier af te bakenen. Aan de online survey zitten beperkingen (bijvoorbeeld voor wat betreft maximale duur/aantal vragen) en de scope moet behapbaar blijven, o.a. vanwege de voorgeschreven looptijd van het onderzoek.

6.2 Onderzoeksmethodiek

In deze paragraaf wordt toegelicht hoe de onderzoeksmethodiek eruit ziet en waarom ik voor deze aanpak heb gekozen. De onderzoeksaanpak is schematisch weergegeven in figuur 1 (hoofdstuk 1).
De hoofdstukken 2 tot en met 4 vormen het theoretische deel van dit onderzoek. Binnen het literatuuronderzoek lag de focus op wetenschappelijke artikelen over socio-technische systemen, duurzaamheidstransities, sturing in transities, innovaties, beleidsinterventies, verandering van mobiliteitsgedrag en draagvlak. De literatuurlijst is opgenomen in bijlage II. Vervolgens zijn er interviews gevoerd met deskundigen vanuit de wetenschap, markt en overheid. In deze gesprekken zijn de volgende onderwerpen aan bod gekomen: het bepalen van de definitie van de stedelijke mobiliteitstransitie; kansen en bedreigingen voor de transitie; beleidsinterventies en draagvlak; zorgen, behoeften en mogelijkheden onder stakeholders; het beïnvloeden van mobiliteitsgedrag en suggesties voor andere gesprekspartners en literatuur. De lijst met gesprekspartners is opgenomen in bijlage IV.

Dit theoretische deel vormt de basis voor het empirisch onderzoek, bestaande uit een enkelvoudige casestudie van Utrecht. De casestudie bestaat uit een drietal onderdelen:

- een korte studie van het Utrechtse beleid gericht op het bevorderen van de mobiliteitstransitie, plus een analyse van de staat en transitiedynamiek (hoofdstuk 6);
- een survey onder de belangrijkste stakeholdergroepen: bewoners, bezoekers (forenzen en incidentele reizigers), bedrijven en organisaties en politieke partijen (hoofdstuk 7);
- op basis van de uitkomsten van de survey verdiepend kwalitatief onderzoek in de vorm van twee focusgroepen, een gesprek en een achttal interviews (hoofdstuk 7).

Om te komen tot beantwoording van de onderzoeksvragen worden zowel kwalitatieve als kwantitatieve onderzoeksmethoden gebruikt. Waarom heb ik gekozen voor een combinatie van survey en focusgroepen? In de probleemstelling worden enkele ontwikkelingen genoemd waardoor de voortgang van de stedelijke mobiliteitstransitie onder druk staat. Door het meten van de percepties van stakeholdergroepen verwacht ik aanknopingspunten te vinden op basis waarvan gemeenten de transitie kunnen beïnvloeden. Waar zich eventueel aangrijpingspunten bevinden weten we niet precies, maar op basis van literatuur en interviews weten we wel ongeveer in welke richting we het moeten zoeken. Bij deze uitgangspositie past een survey als onderzoeksinstrument. Een survey biedt de mogelijkheid om veel gegevens te verzamelen onder veel personen over een groot aantal variabelen. Daar waar de survey-uitkomsten interessante aanknopingspunten bieden, kunnen we vervolgens gericht verdieping zoeken door met bepaalde stakeholdergroepen in gesprek te gaan via focusgroepen.

6.2.1 Selectie casestudie

Waarom heb ik gekozen voor een enkelvoudige casestudie? Een casestudie maakt het mogelijk om een fenomeen – in dit geval de mobiliteitstransitie – diepgaand te bestuderen in samenhang met de context waarbinnen ze zich afspeelt – in dit geval de stad, en nog specifieker: Utrecht. Casestudie-onderzoek is vooral geschikt voor actuele vraagstukken met een hoe- of waaromvraag in een voor de onderzoeker niet te controleren omgeving (Yin, 2009). De mobiliteitstransitie speelt in het hier en nu en het tweede deel van de centrale vraag is zo'n hoe-vraag: op welke wijze kunnen inzichten door gemeenten gebruikt worden om de richting en het tempo van deze transitie te beïnvloeden? Voordeel van een enkelvoudige casestudie is diepgang door focus. Nadeel is dat de onderzoeksuitkomsten niet zomaar generaliseerbaar zijn. In de onderzoeksstrategie is hierop geanticipeerd, zie paragraaf 6.2.4.

Utrecht is als casus geselecteerd vanwege meerdere inhoudelijke en één praktische reden. In de stad manifesteert de mobiliteitstransitie zich het duidelijkst (Diercks et al., 2020a). De opgave in het reduceren van automobiliteit is, mede in het licht van groei, verdichting en duurzaamheidsopgave, juist daar het grootst. Anderzijds zien we in deze steden bijvoorbeeld ook de meeste experimenten en andere initiatieven gericht op het versnellen van de transitie. Utrecht is de snelst groeiende grote stad van Nederland. In veel bouwontwikkelingen vormt mobiliteit een bottleneck. Er is een progressief en ambitieus stadsbestuur dat aan de hand van een geactualiseerde Ruimtelijke Strategie en Mobiliteitsplan nog minder ruimte wil geven aan de auto en meer ruimte voor duurzame modaliteiten. Tegelijkertijd zit niet de hele stad op diezelfde koers. Kortom, vanuit inhoudelijk perspectief vormt Utrecht een zeer interessant decor voor het bestuderen van de stedelijke mobiliteitstransitie.

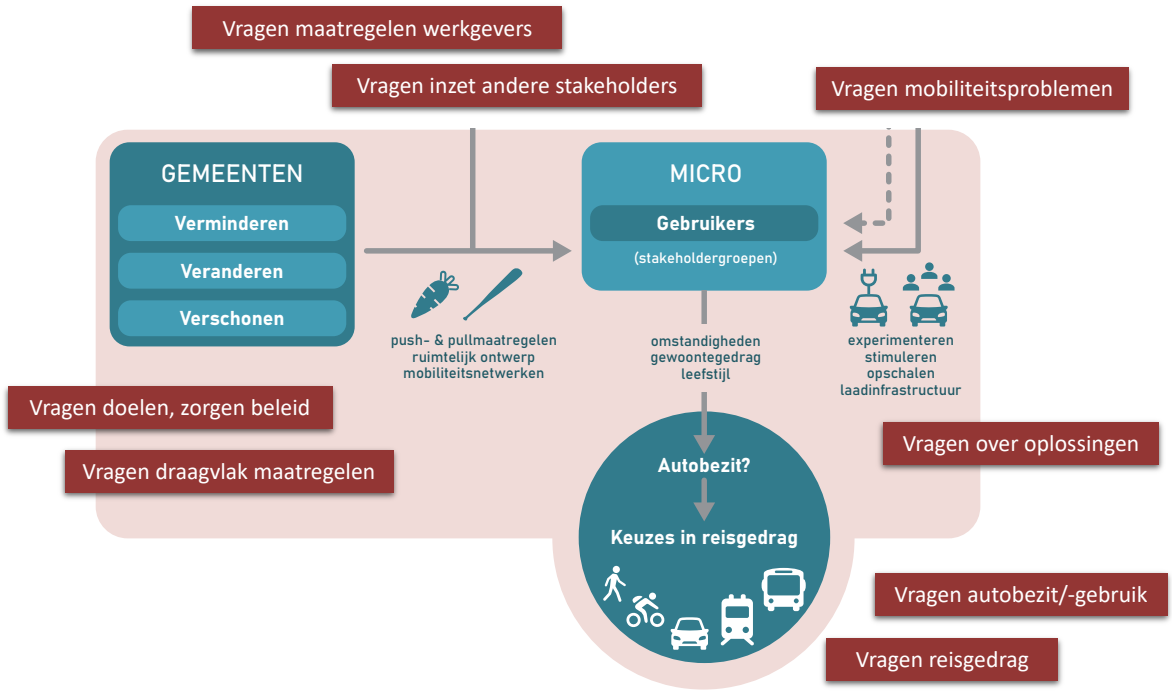
Ten slotte speelt er ook een praktische reden. Yin (2009) geeft aan dat toegang tot data het bepalende criterium is voor het selecteren van een casestudie. De onderzoeker/auteur is werkzaam bij de gemeente Utrecht. Daardoor is hij op de hoogte van beleid en heeft eenvoudig toegang tot relevante documenten en collega's met specifieke kennis. Bovendien is het gemeentelijk netwerk deels betrokken geweest bij het verspreiden van de survey. Met name het benaderen van Utrechtse raadsleden met het verzoek de vragenlijst in te vullen was hierdoor relatief eenvoudig. In alle contacten met respondenten is duidelijk gecommuniceerd dat dit onderzoek is uitgevoerd op persoonlijke titel en niet namens de gemeente. Tijdens het onderzoek is het bewaren van de objectiviteit in de rol van onderzoeker een continue punt van aandacht geweest.

6.2.2 Survey maatschappelijke stakeholdergroepen

Ik heb een perceptiesurvey uitgezet onder maatschappelijke stakeholdergroepen in Utrecht door middel van het verspreiden van drie vragenlijsten met deels dezelfde en deels uiteenlopende vragen onder de volgende onderscheiden categorieën:

1. Bewoners & bezoekers;
2. Bedrijven & organisaties;
3. Politieke partijen in de Utrechtse gemeenteraad.

Voor deze onderverdeling in maatschappelijke stakeholdergroepen is gekozen omdat nog specifiekere groepen (bijv. projectontwikkelaars/corporaties, publiekstrekkers, etc.) vanuit het beantwoorden van de onderzoeksvragen weliswaar interessant kan zijn, maar zou leiden tot te weinig waarnemingen per categorie om betrouwbare conclusies te trekken. Binnen de vragenlijst bewoners en bezoekers is onderscheid gemaakt tussen forenzen en incidentele reizigers. Dat onderscheid is gemaakt omdat Utrecht een sterke inkomende en uitgaande forenzen stroom kent, waarbij de dagelijkse inkomende pendel woon-werk verkeer (206.700 in 2019) twee keer zo groot is als de uitgaande pendel (100.700) (Gemeente Utrecht, 2021e). Binnen de vragenlijst 'bewoners & bezoekers' hebben bewoners, forenzen en incidentele reizigers allemaal eigen blokken met vragen gekregen, met deels eigen vragen en antwoord-mogelijkheden. Naast stakeholdergroepen in de samenleving is ervoor gekozen om ook raadsleden te bevragen om te kunnen bepalen in hoeverre percepties in de samenleving en lokale politiek overeenkomen of verschillen. Hoe de data-verzameling heeft plaatsgevonden en de vragenlijsten zijn verspreid wordt toegelicht in een uitgebreide onderzoeksverantwoording in bijlage III. De vragenlijsten zijn opgenomen in bijlage V.



Figuur 24. Focus in conceptueel model en doorvertaling naar vragenlijsten (eigen figuur).

Van conceptueel model naar vragenlijsten

Aan het einde van paragraaf 6.1 is toegelicht dat de focus in het empirische deel zich richt op microniveau van gebruikers van mobiliteit, waarbij dynamiek tussen de drie systeemniveaus landschap, regime en niche de volledige transitiecontext vormt. In paragraaf 4.2 en 4.3 is geoperationaliseerd wat we verstaan onder de stedelijke mobiliteitstransitie, welke doelen daarmee worden nagestreefd en welke beleidsinterventies gemeenten kunnen inzetten om die doelen dichterbij te brengen. Ook is in paragraaf 3.4 op een rij gezet welke (economische, socio-psychologische, etc.) factoren een rol spelen bij autobezit en reisgedrag. Hieruit volgen logische clusters van vragen voor de perceptiesurvey. In figuur 24 zijn ze weergegeven in rood/wit.

Samenvatting respons en representativiteit

De survey heeft in juni 2021 plaatsgevonden door middel van een online enquête. Op deze plaats wordt een korte samenvatting gegeven van de respons en representativiteit van de steekproef. Een uitgebreide toelichting is opgenomen in de onderzoeksverantwoording in bijlage III.

Ad. 1 Bewoners & bezoekers

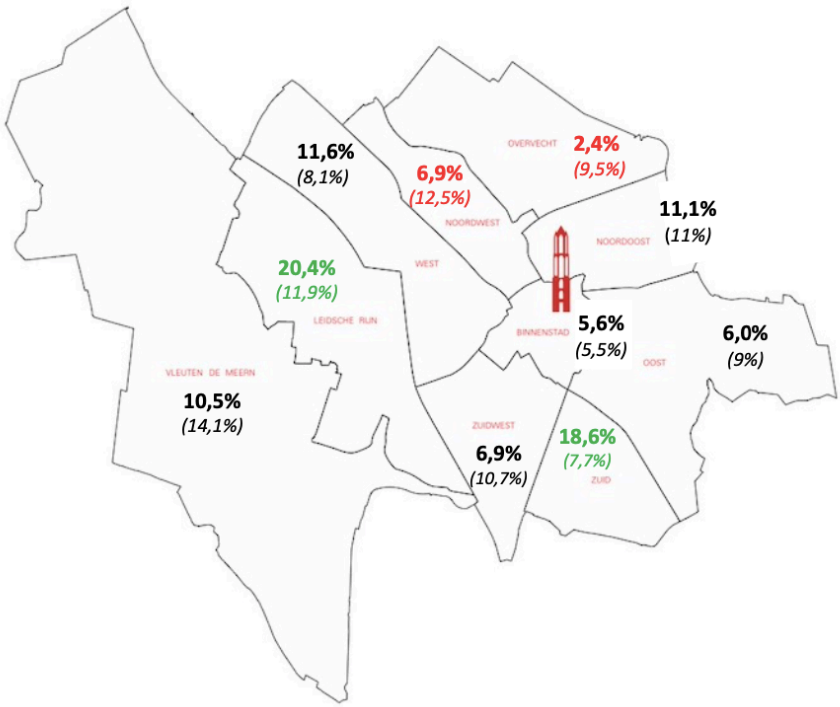
De vragenlijst is 1.219 keer ingevuld:

- 828 respondenten wonen in Utrecht, waarvan er 412 tevens in Utrecht werken;
- 332 respondenten werken in Utrecht; en
- 59 respondenten reizen op incidentele basis naar Utrecht (bijv. t.b.v. winkelen, familie, etc.)

Samenvatting beeld representativiteit:

- Oververtegenwoordiging: wijken Leidsche Rijn en Zuid (zie figuur 25); vrouwen; gezinnen; leeftijdscategorie 45 t/m 54 jaar; hoger opgeleiden.
- Ondervertegenwoordiging: wijken Zuidwest en Overvecht (zie figuur 25); alleenstaanden; lager opgeleiden en mensen zonder auto.

Met name met de oververtegenwoordiging van hoger opgeleiden met een HBO- of WO-opleiding (57,3% in gemeente Utrecht, 86,2% in steekproef) is een aandachtpunt bij de interpretatie van de onderzoeksuitkomsten.



Figuur 25. Vergelijking aantal inwoners per wijk x aantal respondenten in steekproef. Vetgedrukt de respons per wijk in de steekproef, daaronder cursief tussen haakjes het percentage inwoners per wijk (eigen figuur).

Ad 2. Bedrijven & organisaties
De vragenlijst is 115 keer ingevuld.

Samenvatting beeld representativiteit:

- Naast vele honderden organisaties (scholen, ziekenhuizen, etc.) telt Utrecht bijna 40.000 bedrijven (CBS, 2020). Dus de steekproef onder deze groep is qua omvang beperkt;
- Relatief veel kleinere bedrijven (<10 medewerkers), maar ook grote werkgevers (zoals Jaarbeurs, Rabobank, ASR en Universiteit);
- Veel zakelijke dienstverlening (bijna de helft), maar ook andere organisaties zoals enkele culturele instellingen, scholen en welzijnsinstellingen.

Ad. 3. Politieke partijen
De vragenlijst is 12 keer ingevuld. Dat betekent dat de woordvoerders mobiliteit van alle 12 politieke partijen in de Utrechtse raad de survey hebben ingevuld. Het gaat om 3 partijen met meer dan 5 zetels (GroenLinks, D66 en VVD), en 9 partijen met minder dan 5 zetels. De huidige coalitie 2018-2022 bestaat uit GroenLinks (12 zetels), D66 (10) en ChristenUnie (2).

De belangrijkste uitkomsten van de survey worden beschreven in hoofdstuk 7. Overige resultaten zijn opgenomen in bijlage VI.

6.2.3 Focusgroepen, gesprekken en interviews

Op basis van een analyse van de survey-uitkomsten zijn issues geïdentificeerd die in het licht van de beantwoording van de onderzoeksvragen aanknopingspunten bevatten en verdiept zouden moeten worden. In juli 2021 zijn twee digitale focusgroepen georganiseerd met ieder vier deelnemers, één met deelnemers uit de stakeholdergroep bewoners & bezoekers en één met deelnemers uit de stakeholdergroep bedrijven & organisaties. De deelnemers zijn (mede o.b.v. gegeven antwoorden en specifieke kenmerken) geselecteerd uit de groep respondenten die aan het einde van survey hadden aangegeven open te staan voor een verdiepend gesprek. Beide gesprekken hebben plaatsgevonden aan de hand van stellingen die zijn opgesteld op basis van de survey-uitkomsten.

Daarnaast heeft een gesprek plaatsgevonden met vier vertegenwoordigers van ondernemers in de Utrechtse binnenstad. De respons op de survey binnen de groep bedrijven en organisaties was het hoogste in de binnenstad. Uit de survey komt naar boven dat bij met name kleinere bedrijven veel zorgen leven en weerstand bestaat tegen maatregelen gericht op de mobiliteitstransitie. De binnenstad is interessant vanwege de speciale functie en (regionale en landelijke) aantrekkingskracht. Dit vormde de aanleiding voor een gesprek.

Ten slotte heb ik interviews afgenomen bij acht inwoners van de wijk Overvecht. De aanleiding hiervoor is de ondervertegenwoordiging van deze wijk in de survey (zie figuur 25). In de wetenschap dat de overgrote meerderheid binnen de steekproef hoogopgeleid was, en dat hiermee een andere groep minder draagkrachtige en lager opgeleide Utrechters, veelal met een migratieachtergrond, buiten het onderzoek is gebleven, is ervoor gekozen om in gesprek te gaan om meer gevoel te krijgen bij de percepties die leven onder deze groep. Als intermediaire organisatie is de Utrechtse welzijnsorganisatie Al Amal gebruikt. Op advies van een collega met een Marokkaans-Nederlandse achtergrond is gekozen voor interviews in plaats van een groepsgesprek. De bevindingen en verslagen van alle gesprekken met bewoners, bezoekers, bedrijven en organisaties zijn opgenomen in bijlage VII (vertrouwelijk).

6.2.4 Reflectie door experts G5

In dit onderzoek staat één casus centraal: de stedelijke mobiliteitstransitie in Utrecht. De bevindingen op basis van de survey, gesprekken en interviews zijn niet automatisch toepasbaar op andere steden, terwijl deze steden eveneens belang hebben bij inzichten in mogelijkheden om de mobiliteitstransitie te beïnvloeden. Om te weten te komen in hoeverre de uitkomsten herkenbaar zijn en erachter te komen in welke mate ze generaliseerbaar zijn, is medio oktober een twee uur durende expertsessie georganiseerd met adviseurs van de gemeenten Amsterdam, Den Haag en Eindhoven (vertegenwoordiger Rotterdam was verhinderd). De opbrengst daarvan is weergegeven in paragraaf 7.2. Het verslag is opgenomen in bijlage VII (vertrouwelijk).

07

Analyse bevindingen empirisch onderzoek

7.1 Relevante uitkomsten survey en focusgroepen

Dit onderzoek richt zich op het vinden van aangrijpingspunten voor gemeenten om de richting en het tempo van de stedelijke mobiliteitstransitie te beïnvloeden. De belangrijkste onderzoeksmethode om te komen tot beantwoording van de centrale onderzoeksvraag is een online survey onder maatschappelijke stakeholdergroepen. Op basis van de kennis die is opgedaan in het literatuuronderzoek is een conceptueel model opgesteld (paragraaf 6.1) en zijn drie vragenlijsten opgesteld (paragraaf 6.2.2, bijlage V) voor bewoners van en bezoekers aan Utrecht, Utrechtse bedrijven en organisaties en politieke partijen in de Utrechtse raad. Na de survey heeft een kwalitatieve verdieping plaatsgevonden. In bijlage VI zijn alle survey uitkomsten opgenomen. Daaruit is door mij in dit hoofdstuk een selectie gemaakt. Bij het maken van deze selectie is vanuit het perspectief van de centrale vraag gekeken naar:

- uitkomsten over autobezit en mobiliteitsgedrag die afwijken van bestaande beelden;
- mogelijke versnellers van, of barrières voor de stedelijke mobiliteitstransitie;
- opvallende verschillen of overeenkomsten in percepties tussen de stakeholdersgroepen;
- opvallende uitkomsten die samenhangen met geografische of demografische kenmerken;
- specifieke uitkomsten die werden bevestigd in de focusgroepen.

Weergegeven in paragraaf 7.1 zijn de belangrijkste bevindingen die aangrijpingspunten bevatten voor het beïnvloeden van de stedelijke mobiliteitstransitie door gemeenten, en daarmee een bijdrage leveren aan het beantwoorden van de centrale vraag. Ik probeer de bevindingen te verklaren en confronteer ze met bestaand onderzoek.

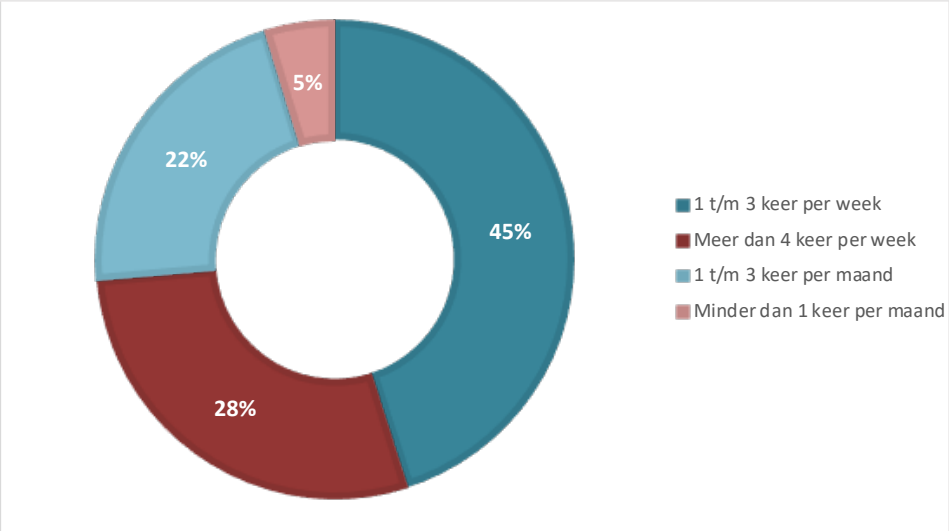
Het betreft de volgende bevindingen, die in subparagrafen nader worden toegelicht:

1. Stilstaande auto's als kans voor de mobiliteitstransitie (§ 7.1.1)
2. De privéauto is op veel fronten nauwelijks te verslaan (§ 7.1.2)
3. Steun onder hoogopgeleide bewoners, weerstand onder (kleinere) bedrijven (§ 7.1.3)
4. Locatie, leefstijl en autobezit als verklaring voor een scheidslijn in de stad (§ 7.1.4)
5. Uiteenlopende percepties in politiek en samenleving (§ 7.1.5)
6. Zonder geloofwaardige mobiliteitsalternatieven stokt de transitie (§ 7.1.6).

7.1.1 Stilstaande auto's als kans voor de mobiliteitstransitie

Uit de steekproef kan worden afgeleid dat iets minder dan driekwart van de Utrechters zijn auto (zeer) regelmatig gebruikt; zie figuur 26. De 28% van de bewoners die de auto meer dan vier keer per week gebruikt is waarschijnlijk niet te verleiden om de auto weg te doen. Op de mensen die de auto minimaal 1 t/m 3 per week gebruiken (45%) zouden deelautoaanbieders zich mogelijk wel kunnen richten. De survey laat ook zien dat ruim een kwart van de auto's in Utrecht vrijwel altijd stilstaat. Dat wil zeggen: 27% van de auto's rijden minder dan 3 keer per maand, waarvan 5% gemiddeld slechts 1 ritje per maand maakt. Dat er veel auto's lange tijd stilstaan weten we al uit onderzoek waaruit blijkt dat in Nederland auto's gemiddeld 23 van de 24 uur per dag (of 95% van de tijd) ongebruikt stilstaan (Deloitte, 2017).

De respondenten zijn gevraagd of zij van plan zijn om hun auto binnen 2 jaar weg te doen. Van de huishoudens met één of meer auto's in de steekproef wil de overgrote meerderheid (92,5%) de auto houden. 7,5% van de respondenten is van plan om een auto weg te doen binnen 2 jaar. In het gebied met vergunningplicht ligt het percentage hoger (11,5%) dan daarbuiten (6%). Over andere kenmerken van de specifieke groep die afstand wil doen van zijn auto kan weinig worden gezegd. Het deel van de respondenten dat bereid is om binnen afzienbare tijd afstand te doen van een auto geeft hiervoor uiteenlopende redenen; zie figuur 27. Veruit de belangrijkste reden is dat de auto te vaak stilstaat (40,8%), op afstand gevolgd door milieu/gezondheid (18,4%). Kosten ('auto is te duur': 13%) wordt vaak genoemd in combinatie met het antwoord dat de auto te vaak stilstaat.

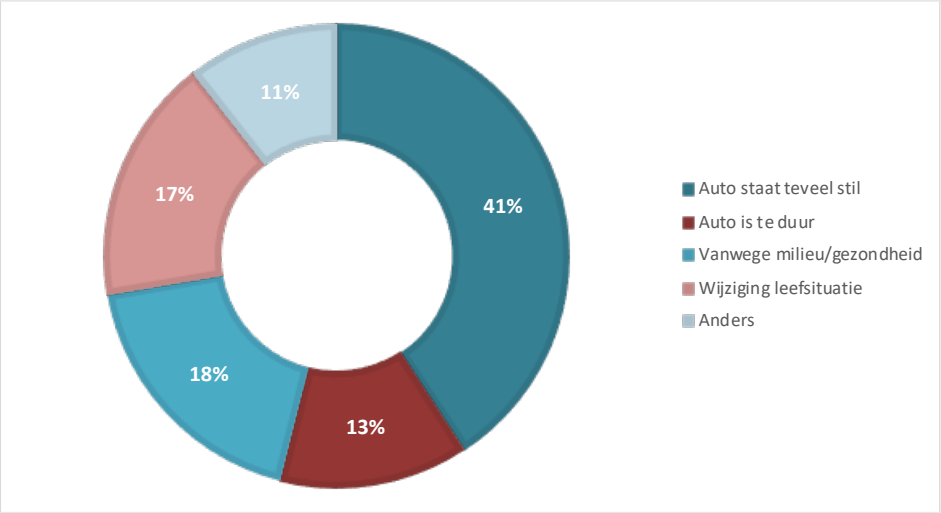


Figuur 26. Overzicht aantal keer dat de auto wordt gebruikt.

Als we de uitkomst van de survey vertalen naar de praktijk van de stad, dan staan er in theorie in Utrecht vrijwel permanent bijna 28.000 auto's stil. Uiteraard is dit een ruwe schatting. Het kunnen er bijvoorbeeld ook tweeduizend meer zijn of drieduizend minder. Maar duidelijk is dat deze continue geparkeerde auto's een enorm beslag leggen op de openbare ruimte. Een globale berekening laat zien dat het gaat om ca. 52 voetbalvelden[36]. Dat is schaarse ruimte die niet gebruikt kan worden voor andere functies die broodnodige leefkwaliteit bieden (groen, ontmoeten, etc.) in een groeiende en verdichtende stad. De respondenten geven aan dat het stil staan van hun auto de belangrijkste reden is om er afstand van te willen doen. Stel dat de groep die aangeeft van plan te zijn afstand te doen van een auto verleid kan worden om intentie om te zetten in daden, dan zou dat in potentie kunnen leiden tot ruim 7.900 geparkeerde auto's (ca. 15 voetbalvelden) minder in de stad, minus de naar schatting paar honderd deelauto's die zouden moeten worden teruggeplaatst om te voorzien in automobiliteit. Zeker als zo'n beweging zich om de paar jaar herhaald vormt dat een enorme impuls voor de leefbaarheid. Daarbij is de vraag uiteraard hoe de gemeente zicht krijgt op deze groep, en in hoeverre bewoners echt over de streep moeten worden getrokken.

> **Waarom zou ik mijn auto opgeven als ik vervolgens nog steeds andere auto's voor mijn huis heb? En andere auto's door mijn straat rijden? De gemeente biedt mij geen enkel persoonlijk voordeel.**
>
> Quote bewoner (survey)

[36] Op de achterkant van een bierviltje: 26,46% van 105.410 particuliere auto's in Utrecht = 27.891 auto's x 12m2 (6m2 x 2m2) = 334.697m2 meter extra ruimte, als het lukt om deze auto's van de straat te krijgen. De minimale afmeting van een voetbalveld is 6.400m2. 334.697/6.400 = 52,3 voetbalvelden aan extra ruimte in de stad, alleen als je de auto's weghaalt die niet of amper gebruikt worden.

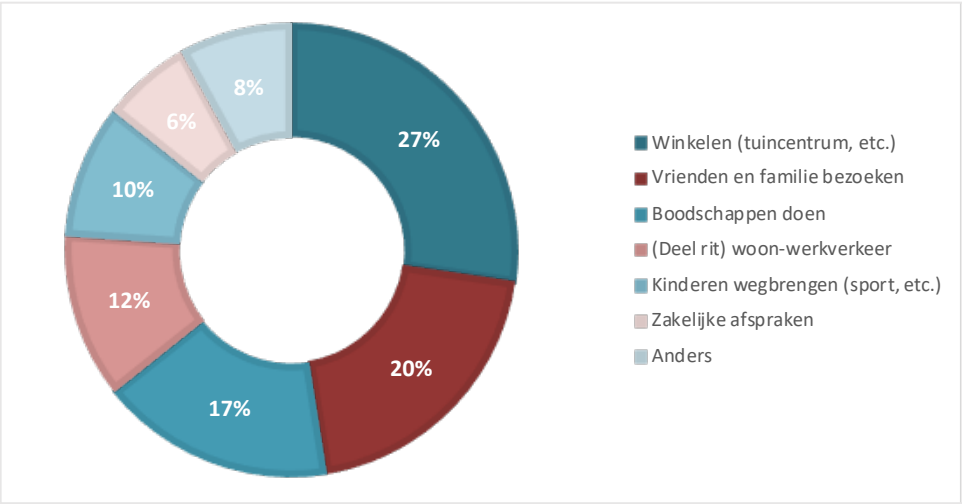


Figuur 27. Redenen om binnen 2 jaar afstand te doen van de auto.

In vergunningplichtig gebied, waar de druk op de openbare ruimte groot is en waar het niet gebruiken van een privéauto niet gebruiken relatief nog duurder is, overwegen als gezegd dan ook meer mensen het wegdoen van hun auto. Omdat voorzieningen in die gebieden dichterbij zijn, en er meer mobiliteitsalternatieven (OV, deelvervoer) voorhanden zijn, is de stap om afstand doen van de auto en parkeervergunning daar naar verwachting kleiner. Autorijden is niet goedkoop, met hoge vaste en variabele kosten. Opvallend is dat 'milieu/gezondheid' (18%) als reden om afstand te willen doen van de auto, vaker wordt genoemd dan de kosten (13%). Uit een recent onderzoek van het Stadspanel Den Haag (Gemeente Den Haag, 2020) komt naar voren dat voor 32% van de respondenten kosten een reden zijn om een auto weg te doen. Het lagere percentage in dit onderzoek kan mogelijk (deels) worden verklaard door de samenstelling van de streekproef, waarin hoger opgeleiden zijn oververtegenwoordigd (zie paragraaf 6.2.2).

7.1.2 De privéauto is op veel fronten nauwelijks te verslaan

"De auto is een vervoersmiddel met véél voordelen, alleen mensen gebruiken hem te vaak voor de verkeerde reis", aldus professor Urban Planning Luca Bertolini (Interview, 2021). Wat zijn ritten die wel te verantwoorden zijn vanuit het perspectief van de doelstellingen die worden gekoppeld aan de mobiliteitstransitie? Afgaande op de steekproef gebruiken Utrechters hun auto in de stad vooral voor winkelbezoek, bijvoorbeeld aan het tuincentrum of een bouwmarkt; zie figuur 28. Waarschijnlijk speelt het vervoer van (zware) goederen hierbij een rol. Dit geldt ook voor de nummer 3: het doen van boodschappen. Op nummer 2 staat het bezoeken van vrienden en familie. Een aanname is dat bewoners met (jonge) kinderen eerder de auto zullen pakken. In de survey zijn gezinnen oververtegenwoordigd. Onder mensen met kinderen wordt bezoek aan familie of vrienden net iets vaker aangekruist, dan mensen zonder kinderen (27% vs. 21%).

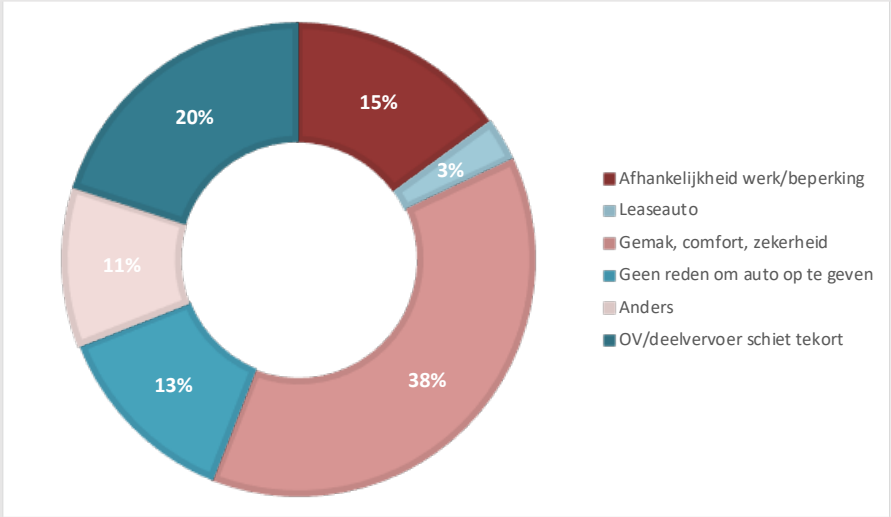


Figuur 28. Redenen waarvoor de auto in de stad wordt gebruikt.

Voor de meeste antwoordmogelijkheden die worden gekozen, zeker voor 'vrienden en familie bezoeken' en 'kinderen wegbrengen', geldt dat meerdere personen samen reizen in één auto. Bewoners geven aan dat hoge kosten een belemmering vormen voor het reizen in het OV met meerdere personen of het gezin (o.a. Focusgroep, bijlage VII). Daarentegen spelen parkeerkosten voor automobilisten amper mee in hun overweging om voor de auto te kiezen (zie figuur 30). In tegenstelling tot pendelaars die doorgaans parkeren op de laatste gratis parkeerplaats het dichtst bij de bestemming, speelt betaald parkeren bij incidentele reizen een ondergeschikte rol. Een observatie is bovendien dat er rondom supermarkten, winkel- en tuincentra en bouwmarkten zelden sprake is van betaald parkeren. In vergunningplichtig gebied is bovendien een kortingsregeling voor bezoek. Daardoor vormen dit soort kosten überhaupt niet of nauwelijks een drempel bij de keuze om in de stad de auto te pakken voor deze specifieke doeleinden.

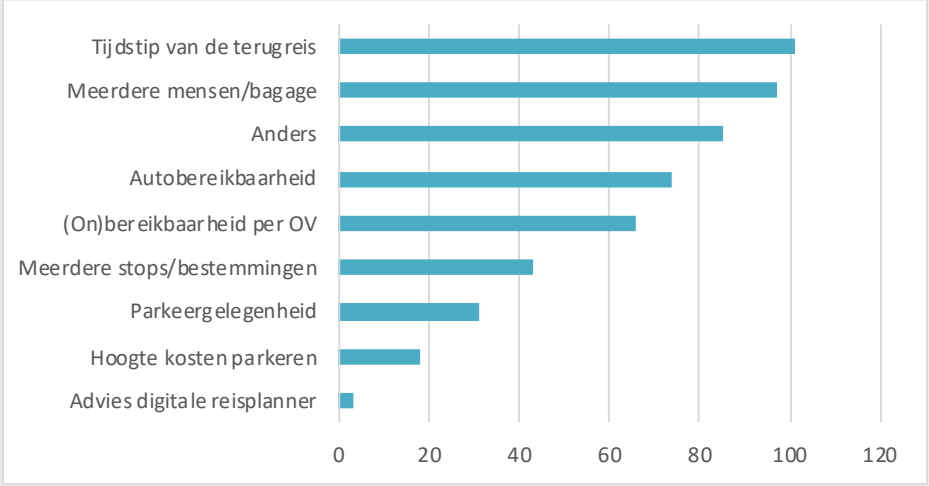
> **Ik heb hem pas net aangeschaft en merk dat er een wereld voor me is opengegaan.**
>
> Quote bewoner (survey)

In de vorige paragraaf staat dat 9 op de 10 Utrechters hun auto binnen afzienbare tijd niet kwijt willen, waaruit blijkt hoe gehecht velen zijn aan hun eigen auto. Deze groep heeft de vraag gekregen wat hen weerhoudt om afstand te doen van hun bezit. Figuur 29 maakt duidelijk dat gemak, comfort en de zekerheid die een privéauto voor de deur biedt, veruit de belangrijkste redenen zijn om de auto te willen houden (38,3%). Een deel van de respondenten is auto-afhankelijk, bijvoorbeeld vanwege een handicap, een (mantel)zorgtaak of vanwege (onregelmatig) werk (verloskundige, etc.). Een significant deel van de respondenten (19,9%) geeft ook aan de alternatieven OV en deelvervoer ondermaats te vinden, een geluid dat vaker terugkomt bij andere vragen. Het OV en deelvervoer leggen het op vele punten af tegen de privéauto, zo komt naar voren uit de survey; zie paragraaf 7.1.6.



Figuur 29. Redenen om geen afstand te willen doen van de auto.

In 'fietsstad' Utrecht zijn veel bewoners dus nog steeds gehecht aan hun auto, zo komt naar voren uit de survey. Belangrijker dan de tekortkomingen van het OV, is de waarde die de respondenten hechten aan de waslijst aan unieke kwaliteiten van de (privé)auto, zoals individueel vervoer (eigen 'bubble'), flexibiliteit (meerdere stops tijdens één reis), meerdere personen plus bagage meenemen, nooit misgrijpen (mobiliteitsgarantie), veiligheid en natuurlijk de deur-tot-deur snelheid, zo blijkt uit open antwoordmogelijkheden. We vinden daarvoor extra bewijs als we inzoomen op de overwegingen van forenzen en mensen die af en toe naar Utrecht reizen. In figuur 30 zien we dat het tijdstip van de terugreis (19,5%) en reizen met meerdere mensen of veel bagage (17,2%) vaker doorslaggevend zijn dan bijvoorbeeld (auto)bereikbaarheid, parkeergelegenheid of parkeerkosten.



Figuur 30. Redenen om bij incidentele reis naar Utrecht voor de auto te kiezen (#).

Deze survey-uitkomsten komen niet als een verrassing. In paragraaf 3.4 zijn de in de literatuur gevonden voertuigkwaliteiten van de auto al opgesomd, naast de symbolische en affectieve betekenis die verbonden zijn aan autobezit- en gebruik. De hoge score op 'gemak, comfort en zekerheid' wijzen op autogebruik als gewoontegedrag, zoals beschreven door onder andere Steg (2007). Uit de literatuur blijkt autobezit een belangrijke voorspeller van autogebruik. Het lijkt daarnaast aannemelijk dat als je de auto gebruikt voor woon-werkverkeer, je dat vervoersmiddel ook eerder gaat gebruiken voor andere reisbestemmingen. In een recent onderzoek onder 800 inwoners van de provincie Utrecht (Goedopweg, 2021) geeft 60% van de automobilisten uit Utrecht aan dat de auto voor hen belangrijk tot zeer belangrijk is. Dit geldt met name voor HBO-ers en MBO-ers. Veel van deze mensen zullen ook een positieve houding hebben ten aanzien van autorijden. Het bevestigt de uitkomsten van deze survey: de auto is veel fronten

nauwelijks te verslaan, en veel mensen zijn eraan gehecht. Deze conclusie compliceert de mobiliteitstransitie in de stad.

7.1.3 Steun onder hoogopgeleide bewoners, weerstand onder (kleinere) bedrijven

Zoals toegelicht in hoofdstuk 4 zetten gemeenten een breed spectrum van push- en pullmaatregelen in ter bevordering van de mobiliteitstransitie. In de survey is voor de verschillende stakeholdergroepen gemeten in welke mate zij bepaalde maatregelen steunen. In bijlage VI zijn uitkomsten per maatregel (inclusief percentages) opgenomen en in tabel 6 worden die resultaten samengevat. Om uitspraken te kunnen doen over de mate waarin een maatregel onder politieke partijen op steun kan rekenen, zijn de uitkomsten gekoppeld aan het politiek gewicht. Omdat in de survey aan de raadsleden alleen gevraagd is of hun partij meer of minder dan vijf raadszetels heeft, kan alleen binnen een bandbreedte iets gezegd worden over de mate van politieke steun.

Maatregel/oplossing	Bewoners	Bezoekers	Bedrijven	Politieke partijen	
				#	*Potentie # zetels*
1. Op afstand parkeren voor bewoners en werknemers in en P+R langs de Ring		X		Tegen 3 Neutraal 4 Voor 5	Tegen 4 tot 7 zetels Voor 12 tot 21 zetels
2. Nieuwbouw in de stad zonder (of met beperkte) parkeergelegenheid	X	X	X	Tegen 6 Neutraal 2 Voor 4	Tegen 14 tot 23 zetels Voor 18 tot 27 zetels
3. Vergroten aanbod deelvervoer in wijken, bij P+R's en bij OV-stations		X		Tegen 0 Neutraal 2 Voor 10	Tegen 0 zetels Voor 40 tot 43 zetels
4. Betalen voor het gebruik van de auto in de stad (bijvoorbeeld spitsheffing)		X		Tegen 7 Neutraal 0 Voor 5	Tegen 16 tot 25 zetels Voor 20 tot 29 zetels
5. Meer invloed van bewoners en ondernemers op mobiliteitsplan wijk		X	X	Tegen 1 Neutraal 3 Voor 8	Tegen 1 tot 3 zetels Voor 36 tot 39 zetels
6. Financiële compensatie voor bewoners en ondernemers		X		Tegen 2 Neutraal 2 Voor 8	Tegen 2 tot 5 zetels Voor 36 tot 39 zetels
7. Maximumsnelheid 30 kilometer in de stad en autovrije zones rondom scholen				Tegen 6 Neutraal 0 Voor 6	Tegen 14 tot 23 zetels Voor 22 tot 31 zetels
8. Doorgaande autoroutes in de stad onmogelijk maken	X			Tegen 6 Neutraal 1 Voor 5	Tegen 14 tot 23 zetels Voor 18 tot 21 zetels
9. Binnen snelwegring betaald parkeren/vergunningplicht invoeren				Tegen 7 Neutraal 0 Voor 5	Tegen 16 tot 25 zetels Voor 20 tot 29 zetels
10. Verhogen tarieven parkeervergunning, geen vergunning twee auto		X		Tegen 7 Neutraal 0 Voor 5	Tegen 16 tot 25 zetels Voor 10 tot 19 zetels
11. Verhogen van tarieven voor kort parkeren bezoekers	X			Tegen 5 Neutraal 4 Voor 3	Tegen 12 tot 21 zetels Voor 8 tot 17 zetels
12. Aanscherpen milieuzone om vervuilende voertuigen te weren	X	X		Tegen 5 Neutraal 1 Voor 6	Tegen 8 tot 11 zetels Voor 22 tot 31 zetels
13. Straatparkeerplaatsen opheffen in ruil voor leefkwaliteit (groen, spelen, etc.)		X	X	X	n.v.t.

Een meerderheid voor
Ongeveer 50-50 verdeling van voor- en tegenstanders
Een meerderheid tegen
X Niet voorgelegd aan deze stakeholdergroep

Tabel 6. Steun onder stakeholdergroepen voor maatregelen en oplossingen ten behoeve van de mobiliteitstransitie[37].

Uit de survey komt een opvallend grote steun onder bewoners voor maatregelen en oplossingen gericht op de mobiliteitstransitie naar voren. Vrijwel alle voorgestelde maatregelen en oplossingen krijgen steun. Zelfs de maatregelen 'binnen de snelwegring betaald parkeren/vergunningplicht invoeren' en 'verhogen tarieven parkeervergunning en geen vergunning voor tweede auto', die een deel van de mensen direct raakt in hun portemonnee, hebben vrijwel evenveel voor- als tegenstanders (beide ca. 44% tegen, 16% neutraal en 40% voor). Uit de brede steun voor maatregelen, leid ik af dat veel Utrechters de inhoudelijke

[37] Voor de maatregelen 6 t/m 12 geldt dat de antwoordcategorieën 'Sterk tegen, enigszins tegen, neutraal, enigszins voor, sterk voor' waren. De eerste twee categorieën zijn respectievelijk samengevoegd tot 'Tegen' en 'Voor'. Voor het vaststellen van de kans op een meerderheid, is de categorie 'Neutraal' buiten beschouwing gelaten.

richting van de mobiliteitstransitie (gezondheid, duurzaamheid) onderschrijven. De uitkomsten zijn in lijn met de resultaten van een onderzoek dat Milieudefensie (MD) in 2018 heeft uitgevoerd in de G20. In Utrecht werd destijds ook relatief veel draagvlak gemeten voor beleidsmaatregelen[38], met opvallende overeenkomsten in de cijfers, bijvoorbeeld steun voor deelauto's (MD: 61%, deze survey: 68%), hoger parkeertarief (MD: 39%, deze survey: 40%) en minder parkeerplaatsen (MD: 35%, deze survey: 50%) (Milieudefensie, 2018).

Het relatief brede draagvlak onder bewoners dat uit deze survey naar boven komt houdt waarschijnlijk verband met een oververtegenwoordiging van hoger opgeleiden in de steekproef (86,2% HBO- of WO-opleiding t.o.v. 57% in Utrecht). Deze groep vindt de richting van gezond stedelijk leven belangrijk, gezien de prioriteiten die ze aanwijzen: gezondheid, schone lucht en een aantrekkelijke leefomgeving (zie tabel 7, paragraaf 7.1.5). Uit onder meer onderzoek van de gemeente Amsterdam weten we dat opleidingsniveau van invloed in op de keuze van het vervoermiddel. Midden- en hoogopgeleide inwoners kiezen in de stad vaker voor de fiets, terwijl lager opgeleide inwoners vaker kiezen voor lopen en de auto (Gemeente Amsterdam, 2021). Uit het hierboven aangehaalde onderzoek van Goedopweg (2021) blijkt ook dat middelbaar opgeleiden de auto belangrijk vinden. De conclusie dat er onder de hoogopgeleide bewoners van Utrecht brede steun is voor (maatregelen gericht op) de mobiliteitstransitie wordt genuanceerd doordat uit de survey blijkt dat de steun in Utrecht zeker niet in alle wijken even groot is. Meer daarover in paragraaf 7.1.4.

> **We hebben een linkse coalitie in Utrecht, met mooie praatjes. Dus het is aan hen om die praatjes waar te maken. Laat ze wat meer lef tonen, onder de bevolking is er genoeg draagvlak.**
>
> Quote bewoner (survey)

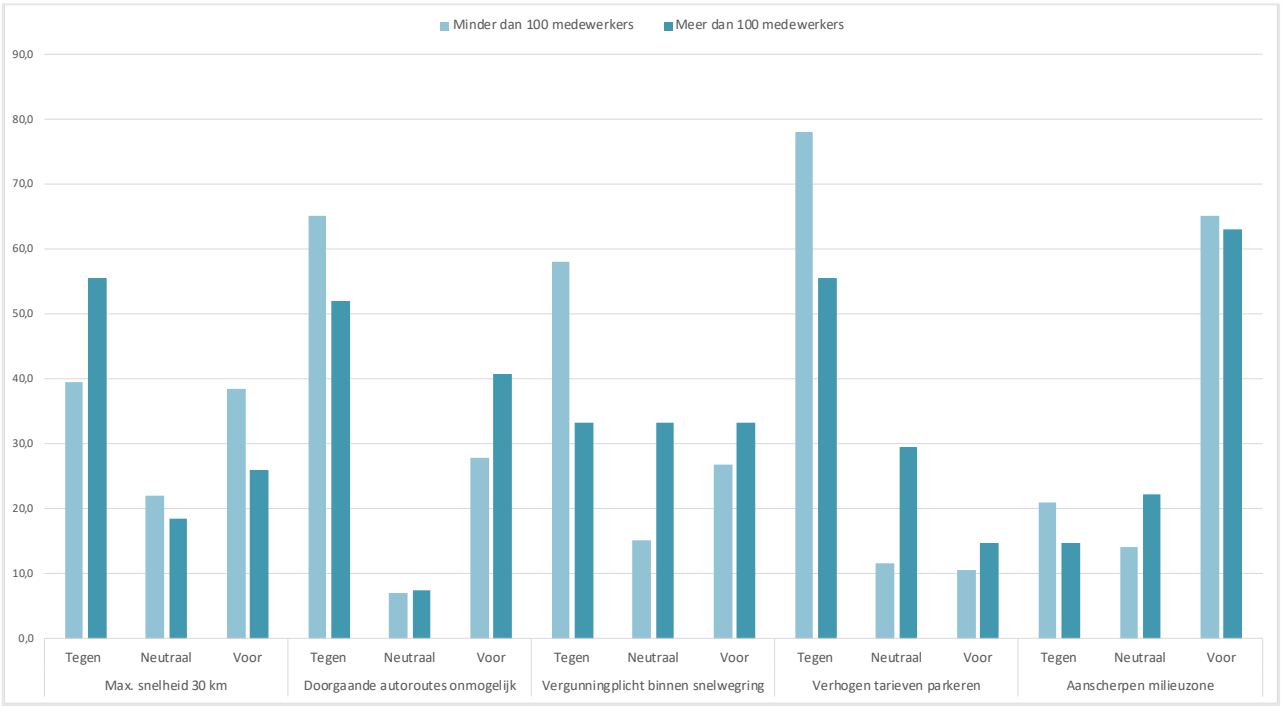
Op basis van de survey kan voorzichtig (gezien de beperkte omvang van de steekproef bedrijven) worden afgeleid dat de weerstand tegen maatregelen gericht op de mobiliteitstransitie groter is onder bedrijven dan onder bewoners en bezoekers. De bedrijven en organisaties in de steekproef stemmen in meerderheid tegen de aan hen voorgelegde maatregelen, met uitzondering van het vergroten van het aanbod van deelvervoer, financiële compensatie voor bedrijven en het aanscherpen van de milieuzone om vervuilende voertuigen te weren. Hier lijkt een verband te zijn met de zorgen die bedrijven hebben over het gemeentelijk beleid gericht op de mobiliteitstransitie. In de figuur behorende bij vraag 18 (bijlage VI) is te zien dat die zorgen onder bedrijven om uiteenlopende redenen groter zijn dan onder de stakeholdergroepen bewoners, forenzen en incidentele reizigers. Slechts 2,5% van de geënquêteerde bedrijven en organisaties heeft geen zorgen, tegenover gemiddeld een kwart van de respondenten in de andere groepen.

De zorgen van bedrijven hebben onder andere betrekking op het onbereikbaar worden van bestemmingen, het tekortschieten van OV, een moeilijkere bevoorrading en verwacht omzetverlies. Afhankelijk van het type bedrijfsactiviteit en locatie verschillen de zorgen die bedrijven hebben. Zo vrezen ondernemers in de binnenstad dat een kapitaalkrachtige groep consumenten die eraan hecht om met de auto te komen zal uitwijken naar andere steden, waar autogebruik minder wordt ontmoedigd. Deze groep van 10% van de klanten zorgt voor 25% van de omzet (Gesprek ondernemers binnenstad, bijlage VII). Een andere verklaring voor weerstand kan zijn dat bewoners verder zijn in het denken vanuit hun directe leefomgeving dan bedrijven. Bewoners relateren de maatregelen aan kwaliteitsverbetering van hun eigen straat of buurt (zie tabel 7), terwijl bij bedrijven geconfronteerd worden met de impact van maatregelen op hun bedrijfsvoering, zoals verminderde bereikbaarheid. Voor diverse bedrijven telt dat laatste zwaarder dan de omgeving van hun vestigingslocatie.

[38] Bijvoorbeeld: OV zonder uitstoot (90% steun), geen vervuilende auto's binnenstad (78% steun) en woonbuurten alleen bestemmingsverkeer (64% steun) (Milieudefensie, 2018).

> **Er zijn talloze bedrijven waarvan medewerkers niet alleen maar woon-werkverkeer naar één locatie hebben. Het beleid houdt geen rekening met bedrijven die voor hun werkzaamheden afhankelijk zijn van eigen vervoer per auto.**
>
> Quote vertegenwoordiger bedrijf (e-mailwisseling)

Bedrijven voelen zich niet vanzelfsprekend probleemeigenaar van de mobiliteitstransitie, zo leid ik af uit hetgeen gewisseld is in de focusgroep. Voor bedrijven zijn de doelen van (beleid gericht op) de mobiliteitstransitie in eerste instantie gemeentelijke ambities in plaats van gemeenschappelijke ambities. Zij geven aan dat de gemeente hen ook niet structureel bij dit transitiebeleid betrekt, terwijl er wel degelijk belangen voor deze groep stakeholders spelen. (Wel is ca. twee derde van de bedrijven op de hoogte van het beleid, grotere bedrijven net iets beter dan kleine; zie vraag 4, bijlage VI). Zo zou er door de transitie op termijn juist meer ruimte voor zakelijk verkeer op het Utrechtse wegennet moeten ontstaan. Bedrijven meekrijgen is echter lastig omdat er nu maatregelen worden genomen, terwijl het profijt daarvan pas volgt in de toekomst en ook nog onzeker is (Focusgroep bedrijven, bijlage VII)[39].

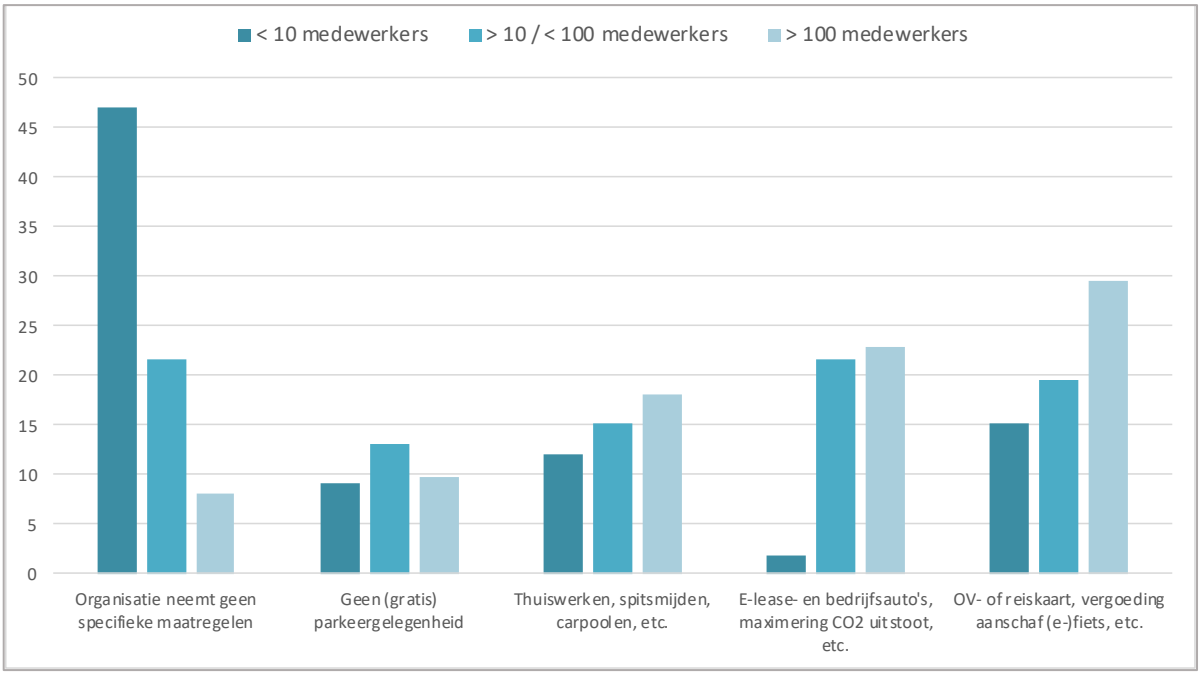


Figuur 31. Steun maatregelen (%) x bedrijfsgrootte.

Splits ik de steun voor specifieke maatregelen onder bedrijven naar bedrijfsgrootte dan valt op dat kleinere bedrijven (< 100 medewerkers) vaker dan grote bedrijven (> 100 medewerkers) tegenstander zijn van voornamelijk restrictieve maatregelen die gebruik en bezit van de auto ontmoedigen, zie figuur 31. Kleine(re) bedrijven zijn nog minder betrokken bij beleid gericht op de mobiliteitstransitie. Zij hebben doorgaans minder (financiële) mogelijkheden om aan deze opgave een bijdrage te leveren. Bijna de helft van de bedrijven met minder dan 10 medewerkers neemt geen (mobiliteits)maatregelen gericht op minder, anders of schoner reizen; zie figuur 32. Hoe groter de omvang van het bedrijf, hoe meer maatregelen om gezond en duurzaam te reizen worden genomen.
In Utrecht wordt op plekken waar bedrijven hinder ondervinden van mindere doorstroming, zoals de bedrijventerrein Lage Weide en de Wetering, gebiedsgericht gewerkt. Bedrijvenverenigingen werken

[39] Om effectief te zijn moeten maatregelen zijn toegesneden op de ervaringen, behoeften en voorkeuren van mensen. Dat betekent dat het ontwerp van dit soort maatregelen eigenlijk niet zonder participatie van gebruikers en stakeholders kan. Zie paragraaf 4.2.

samen met de gemeente aan concrete oplossingen. Om het grootste bereik te hebben ligt de nadruk in dat soort samenwerkingen en maatregelpakketten vaak op de grotere bedrijven.



Figuur 32. Maatregelen nemen gericht op anders reizen werknemers x bedrijfsgrootte (%)

In hoeverre is de politiek verdeeld?

Vrijwel unaniem (11 van de 12) zijn de politieke partijen in de Utrechtse raad over het feit dat woningaanbod de belangrijkste opgave voor Utrecht is op dit moment (zie vraag 1, bijlage VI). Een belangrijk deel van de woningbouwopgave zal gerealiseerd worden in de bestaande stad. Omdat mogelijk te maken is een mobiliteitstransitie randvoorwaardelijk. Een ander thema dat verbonden is aan de transitie – ruimte voor leefbaarheid in de stad – scoort daarna het hoogste met de helft van de partijen die dat onderwerp urgent noemt. De partijen lijken het onderling tot op zekere hoogte eens over de belangrijkste mobiliteitsproblemen en beleidsdoelen gericht op de mobiliteitstransitie; zie paragraaf 7.1.5. Zo blijkt uit de survey dat de meeste politieke partijen verkeersveiligheid erg belangrijk vinden.

Echter, over de hoe-vraag lopen de meningen uiteen. De partijen zijn het meest verdeeld over vier maatregelen: nieuwbouw in de stad met een lage parkeernorm, betalen voor het gebruik van de auto, doorgaande routes ‘knippen’, en binnen de snelwegring vergunningplicht invoeren.

Wat zijn mogelijke verklaringen voor deze verdeeldheid? Er blijkt een belangrijke samenhang met links-rechts oriëntatie van de politieke partijen (zie vraag 12, bijlage VI). Waar linksgeoriënteerde partijen eerder geneigd zijn om restrictieve maatregelen die autogebruik- en bezit in de stad ontmoedigen een plek te geven in beleid, zijn rechtsgeoriënteerde partijen hier over het algemeen tegen. Mogelijk spelen hierbij uiteenlopende visies op het belang van bereikbaarheid (economie) versus het belang van leefbaarheid, alsook het belang dat wordt gehecht aan persoonlijke keuzevrijheid versus de inperking van mogelijkheden. Uit de analyse volgt ook dat de mate waarin politieke partijen progressief of conservatief zijn vrijwel niet samenhangt met wel of geen steun voor maatregelen gericht op de mobiliteitstransitie.

Voorkeur voor verleiden, belonen en compenseren

Over één ding zijn alle stakeholdergroepen het eens: niemand wordt gelukkig van restrictieve maatregelen. In tabel 6 zien we zowel in de samenleving als binnen de politiek beperkt draagvlak voor restrictieve (push-) maatregelen zoals knippen van autoroutes, het uitbreiden van zone betaald parkeren en het verhogen van parkeertarieven. De voorkeur gaat uit naar maatregelen gericht op verleiden, belonen en compenseren. Een aantal (merendeels positieve) maatregelen kunnen vrijwel zeker rekenen op een meerderheid van stemmen: gratis op afstand parkeren; het invoeren van een maximumsnelheid

van 30 kilometer[40]; het aanscherpen van de milieuzone; het vergroten van het aanbod van deelvervoer, invloed van bewoners op een mobiliteitsplan voor de wijk en financiële compensatie voor bewoners en ondernemers die geraakt worden door maatregelen. Voor de laatste drie maatregelen bestaat vrijwel unanieme steun in de raad.

De collectieve afkeer van restrictieve maatregelen, sluit aan bij de bevindingen in het literatuuronderzoek in paragraaf 4.3 en 4.4. Uit de literatuur (o.a. Steg, 2007; Van der Linden & De Greeter, 2021) komt naar voren dat combinaties van push- en pullmaatregelen weliswaar effectief zijn, maar ook dat dit soort maatregelen impopulair zijn en dat ze leiden tot weerstand in de samenleving. Gezien deze conclusies uit de literatuur is het enigszins opmerkelijk dat restrictieve maatregelen zoals het invoeren van betaald parkeren binnen de snelwegring, plus het verhogen van parkeertarieven toch nog op steun van ca. 40% van de respondenten kan rekenen (met ca. 15% neutraal). Voor wat betreft politiek draagvlak, is het begrijpelijk dat politieke partijen gevoelig zijn voor weerstand in de samenleving en in het algemeen liever belonen dan bestraffen.

Vringer en Carabain (2020) concluderen dat draagvlak voor transitiedoelen niet automatisch leidt tot steun voor specifieke maatregelen die aan het bereiken van de doelen moeten bijdragen. In tegenstelling tot dat onderzoek naar de energietransitie, is in deze survey niet direct gevraagd naar draagvlak onder respondenten voor (de doelen van de) mobiliteitstransitie. Dat maakt een vergelijking lastig. Op basis van de ranking in transitiedoelen (zie paragraaf 7.1.5) kan ik wel afleiden dat een grote groep Utrechters transitiedoelen als gezondheid, luchtkwaliteit en een aantrekkelijke leefomgeving belangrijk vindt. Met uitzondering van steun voor restrictieve parkeermaatregelen, die ongeveer 50-50 verdeeld is, lijkt er onder de hoogopgeleide inwoners van Utrecht juist brede steun voor de maatregelen gericht op de mobiliteitstransitie; bewijs dat de richting van het beleid wordt onderschreven.

In paragraaf 4.4 staan factoren opgesomd die op individueel niveau bepalend zijn voor de maatschappelijke acceptatie van maatregelen. De opzet van de survey in dit onderzoek is minder geschikt om dit te meten[41]. Zo kan ik uit de survey afleiden dat 68% van de hoger opgeleiden op de hoogte is van gemeentebeleid gericht op minder, anders en schoner reizen (zie vraag 4, bijlage VI). Maar ik kan daar niet die conclusie aan verbinden dat respondenten weten waarom de maatregelen waarmee ze geconfronteerd worden bijdragen aan die beleidsdoelen, laat staan in hoeverre ze een inschatting kunnen maken van de effectiviteit van die maatregelen. De open antwoordmogelijkheden bieden soms wel enige aanknopingspunten. Zo blijkt daaruit dat een deel van de respondenten negatief staat tegenover verdere inperking van de individuele vrijheden gerelateerd aan automobiliteit.

Tot slot, de focus in deze survey lag vooral op het meten van ‘traditioneel’ draagvlak voor beleidsdoelen en maatregelen. Er is dus niet gericht gezocht naar praktijken van maatschappelijke vernieuwing in de Utrechtse samenleving, waarbij de gemeente eventueel kan aansluiten, zoals Loorbach en Scherpenisse (2020) bepleiten. Hier ligt een mogelijkheid voor vervolgonderzoek (zie paragraaf 8.4).

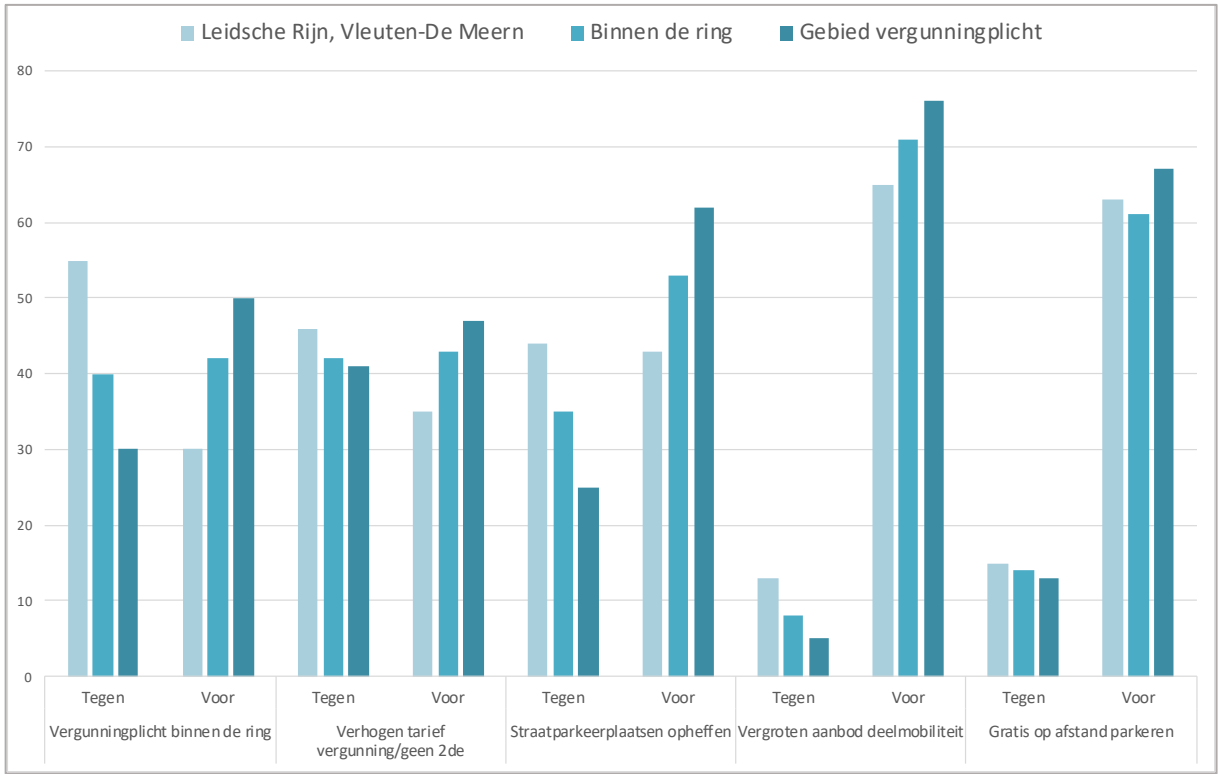
7.1.4 Locatie, leefstijl en autobezit als verklaring voor een scheidslijn in de stad

In de vorige paragraaf heb ik de steun voor maatregelen onder uiteenlopende stakeholdergroepen onderzocht. In deze paragraaf concentreer ik me binnen de groep bewoners op het vinden van een verklaring voor reden waarom zij positief of negatief staan ten opzichte van maatregelen gericht op de mobiliteitstransitie. Wat zijn de specifieke kenmerken van voor- en tegenstanders van maatregelen? Persoonlijke kenmerken zoals geslacht, leeftijd, samenstelling van het huishouden, etc. blijken in deze niet relevant, afgaande op deze survey uitkomsten. Als we echter kijken waar voor- en tegenstanders van maatregelen vooral wonen in Utrecht, ontstaat een interessant patroon. Afgaande op de steekproef is de steun voor maatregelen ten Westen van de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal, in de wijken die sinds 1998

[40] In het Mobiliteitsplan 2040 (Gemeente Utrecht, 2021b) wordt gekozen voor het inrichten van het stedelijke netwerk met een 30 kilometer per uur-regime, met uitzondering van toeleidende wegen.
[41] In de focusgroep lag de nadruk op andere aspecten van de mobiliteitstransitie.

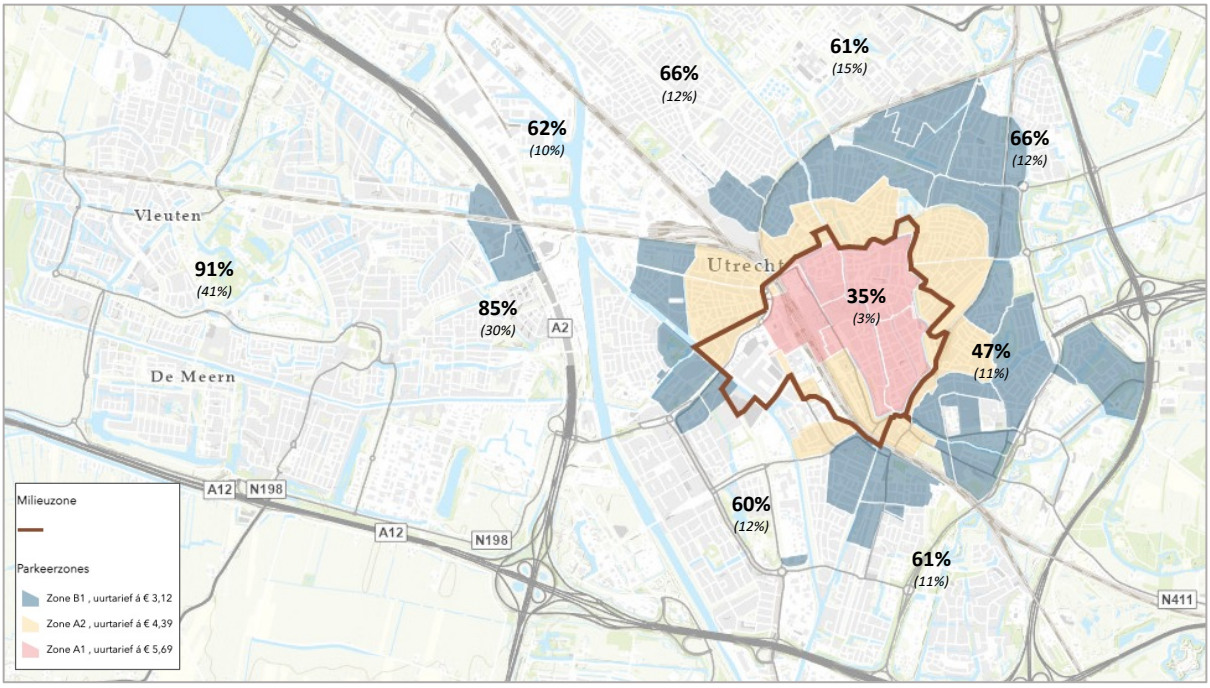
zijn gerealiseerd – Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern – kleiner is dan in het gebied binnen de snelwegen A2, A12, A27 en de Noordelijke Ringweg Utrecht. Dat geldt voor alle maatregelen, maar vooral voor restrictieve maatregelen zoals het invoeren van vergunningplicht en het opheffen van straatparkeerplaatsen in ruil voor bijvoorbeeld groen; zie figuur 33.

Andersom blijkt dat de grootste voorstanders van maatregelen gericht op de mobiliteitstransitie wonen in het gebied waar sprake is van vergunningplicht en betaald parkeren voor bezoekers. Dit gebied bevindt zich vrijwel volledig[42] binnen de ring, en strekt zich uit vanuit de oude binnenstad naar vooroorlogse wijken rondom het centrum (zoals Wittevrouwen, Oost, Lombok, Pijlsweerd) waar het de afgelopen decennia geleidelijk met straten en buurten is uitgebreid. Dit vergunningplichtig gebied kenmerkt zich door een lager gemiddeld autobezit dan de andere Utrechtse wijken. In de binnenstad bezit ongeveer 1 op de 3 huishoudens een auto, de wijken rondom het centrum net iets minder dan 2 op de 3, terwijl Leidsche Rijn (85%) en Vleuten-De Meern (91%, met veel huishoudens met meerdere auto's) het Utrechts gemiddelde flink doen stijgen; zie figuur 34. Wanneer we draagvlak onder respondenten met en zonder een auto nader bekijken, blijkt dat het bezit van één of meerdere auto's sterk samenhangt met hoe er gedacht wordt over maatregelen gericht op de mobiliteitstransitie; zie figuur 35.

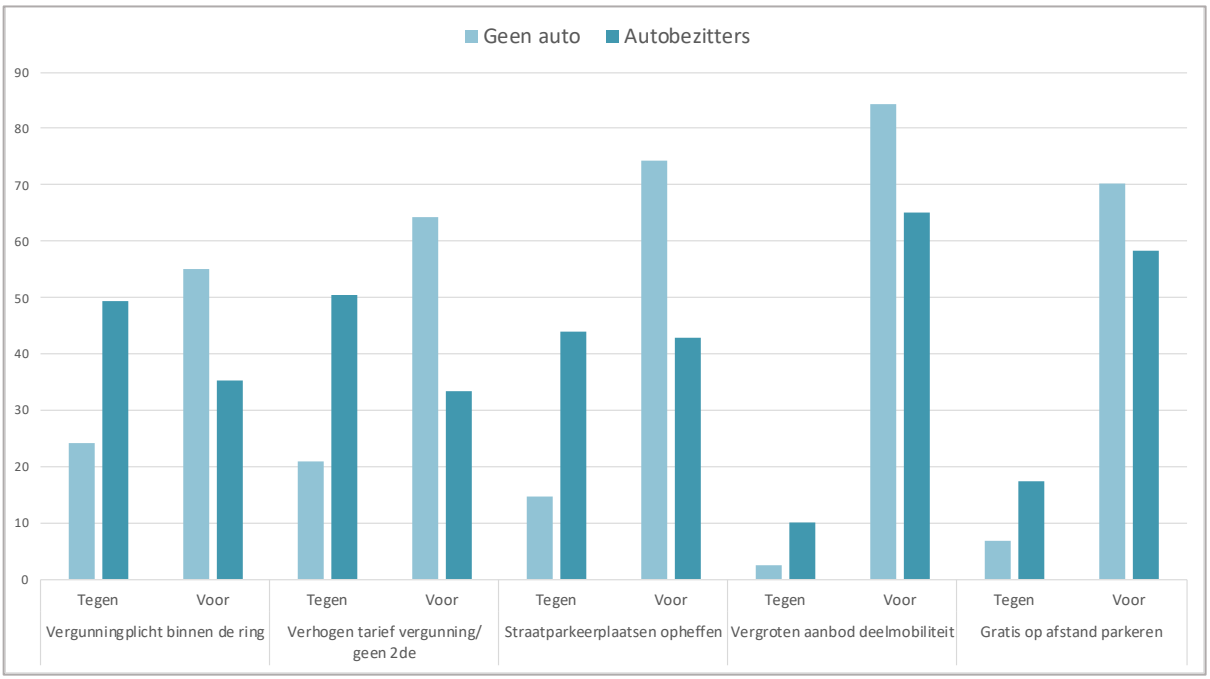


Figuur 33. Steun voor een selectie aan maatregelen (%) in Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern, binnen de ring en in het gebied vergunningplicht/betaald parkeren. De antwoordmogelijkheid 'neutraal' is weggelaten.

[42] Uitzondering is een klein gebied in Leidsche Rijn Centrum, waar enkele jaren geleden ook betaald parkeren is ingevoerd.



Figuur 34. Overzicht gebied vergunningplicht en milieuzone en per wijk percentage autobezit (tussen haakjes huishoudens met meer dan één auto). Cijfers uit 2019. Eigen bewerking van Utrecht in Cijfers (Gemeente Utrecht, 2021i) en Parkeerplattegrond Utrecht (Gemeente Utrecht, 2021j).



Figuur 35. Steun voor selectie van maatregelen (%): geen auto vs. autobezitters. Antwoordmogelijkheid 'neutraal' is weggelaten.

Uit dit figuur (35) blijkt dat de steun voor maatregelen die autobezit en -gebruik in de stad ontmoedigen fors lager is onder bewoners die in het bezit zijn van een auto. Bewoners die geen auto bezitten zijn over de volle linie positiever over deze maatregelen, met name als het gaat om maatregelen om autobezit en -gebruik te ontmoedigen, maar ook specifieke oplossingen, zoals deelmobiliteit[43]. Zo ontstaat er een coherent beeld. In en rond het centrum, in vergunningplichtig gebied, waar het autobezit laag is,

[43] In lijn hiermee concludeert het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM, 2021b) dat mensen die geen auto bezitten ook de meest positieve houding hebben ten opzichte van autodelen.

bevinden zich de meeste voorstanders van beleid dat de mobiliteitstransitie bevordert. In Vleuten-De Meern, daar waar vrijwel alle huishoudens één, maar vaak meerdere auto's hebben en parkeerregulering ontbreekt, bevindt zich een meerderheid die minder positief denkt over maatregelen om de mobiliteitstransitie te bevorderen. De mobiliteitstransitie maakt een beweging van binnen naar buiten en heeft qua regulering en mobiliteitsalternatieven inmiddels de ruimer opgezette naoorlogse wijken binnen de ring bereikt.

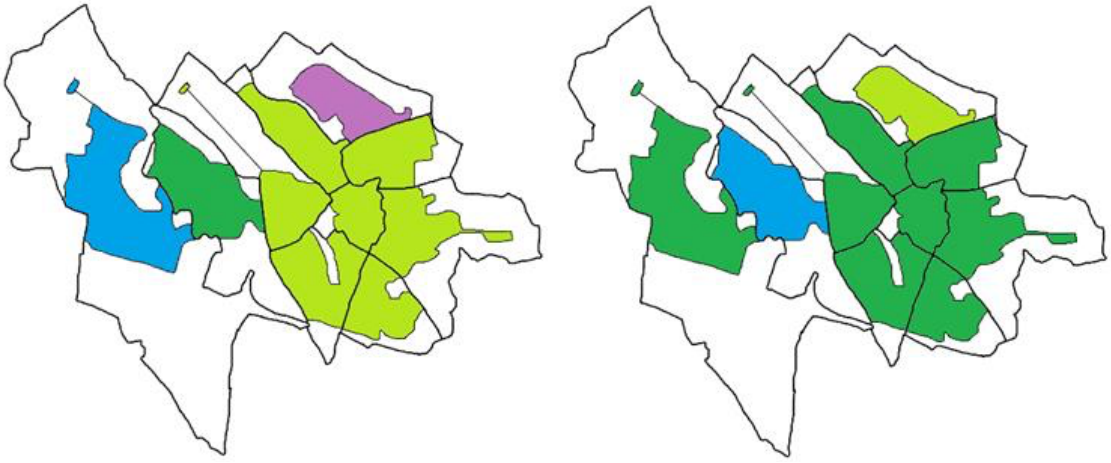
Hoe kan de duidelijke scheidslijn in de stad worden verklaard? In belangrijke mate doordat leefstijlen in het 'oude' Utrecht binnen de ring afwijken van de dominante leefstijl in de 'nieuwe' uitleggebieden. Enigszins vereenvoudigd ziet het beeld er als volgt uit. In en rondom het centrum van Utrecht is sprake van een hoogstedelijk woonmilieu met hogere dichtheden. Er wonen relatief veel hoogopgeleiden, jongeren (studenten) starters en alleenstaanden. Deze groepen stemmen overwegend links en progressief (zie figuur 36). Zij hebben ook de meest positieve houding ten opzichte van autodelen (KiM, 2021b). Meerdere redenen remmen daar het autobezit: stedelijke voorzieningen zijn dichtbij, er zijn goede mobiliteitsalternatieven in de vorm van OV en deelvervoer, auto's zijn voor studenten en starters te duur en velen hebben affiniteit hebben met de duurzaamheidsagenda. De ruimte is schaars, de druk op de openbare ruimte groot. De autobereikbaarheid van de binnenstad en omliggende wijken is door maatregelen beperkt en er is sprake van parkeerregulering[44].

In Leidsche Rijn en de door de Vinex ingekapselde dorpen Vleuten en De Meern wonen vooral tweeverdienersgezinnen die minder op het oude Utrecht gericht zijn. Het gaat deels om forenzen die bewust voor deze suburbane woonlocatie hebben gekozen vanwege de centrale ligging en snelwegontsluiting op de A12 en A2. Beide wijken zijn ruim opgezet met voldoende auto-infrastructuur en parkeergelegenheid. Doordat OV-voorzieningen later dan woningen zijn aangelegd en omdat deze lang niet zo fijnmazig zijn als binnen de ring, zijn bewoners in meer of mindere mate auto-afhankelijk geworden. De duidelijke scheiding tussen wonen en voorzieningen in beide wijken heeft daar ook aan bijgedragen. Een belangrijk deel van de bewoners is 'auto-minded' en ziet de auto als 'vrijheidsgoed'. Twee leefstijlonderzoeken bevestigen dit beeld.

> **Alleen ik ga over mijn bezit. Vrijheid is belangrijk.**
>
> Quote inwoner Leidsche Rijn (survey)

Onderzoek van SmartAgent (2011, p. 36) naar de potentie van autodelen concludeert dat de groep 'autoliefhebbers' ("de auto hoort bij hun identiteit") oververtegenwoordigd is in Leidsche Rijn, en dat dat 'post-automobilisten' ("progressieve, maatschappelijk betrokken mensen die niet erg hechten aan bezit, dus ook niet aan auto's"; SmartAgent, p. 7) zijn oververtegenwoordigd binnen de ring. Dit beeld wordt bevestigd door de uitkomsten van de door de gemeente Utrecht ontwikkelde reisstijltest, een onderzoek onder bijna ca. 12.800 respondenten uit de provincie Utrecht die mensen onderverdeeld in segmenten, op basis van mobiliteitsleefstijlen. Oververtegenwoordigd in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern zijn de 'praktische reiziger', 'fanatieke autogebruiker' en de 'imagoreiziger'; waarbij juist de personen met de laatste twee reisstijlen een relatief hoog autogebruik kennen (Sytsma & Stulen, 2018). Passend bij hun leefstijl stemmen Utrechters ten Westen van de A2 overwegend de autovriendelijke VVD; zie figuur 36.

[44] In sociaal-economisch zwakkere Utrechtse wijken binnen de Ring, zoals Overvecht en Kanaleneiland speelt de transitie richting duurzame mobiliteit amper onder bewoners en is het bewustzijn van gemeentelijk beleid gericht op minder, anders en schoner reizen laag. Verkeersveiligheid wordt genoemd als voornaamste mobiliteitsprobleem (Interviews Overvecht, zie bijlage VII).



Figuur 36. Uitslag gemeenteraadsverkiezingen 2018: afbeelding links meest gekozen partij per wijk; afbeelding rechts 2de partij per wijk. Lichtgroen = GroenLinks; Donkergroen = D66; Blauw = VVD, Paars = DENK (Dagevos & De Voogd, 2018).

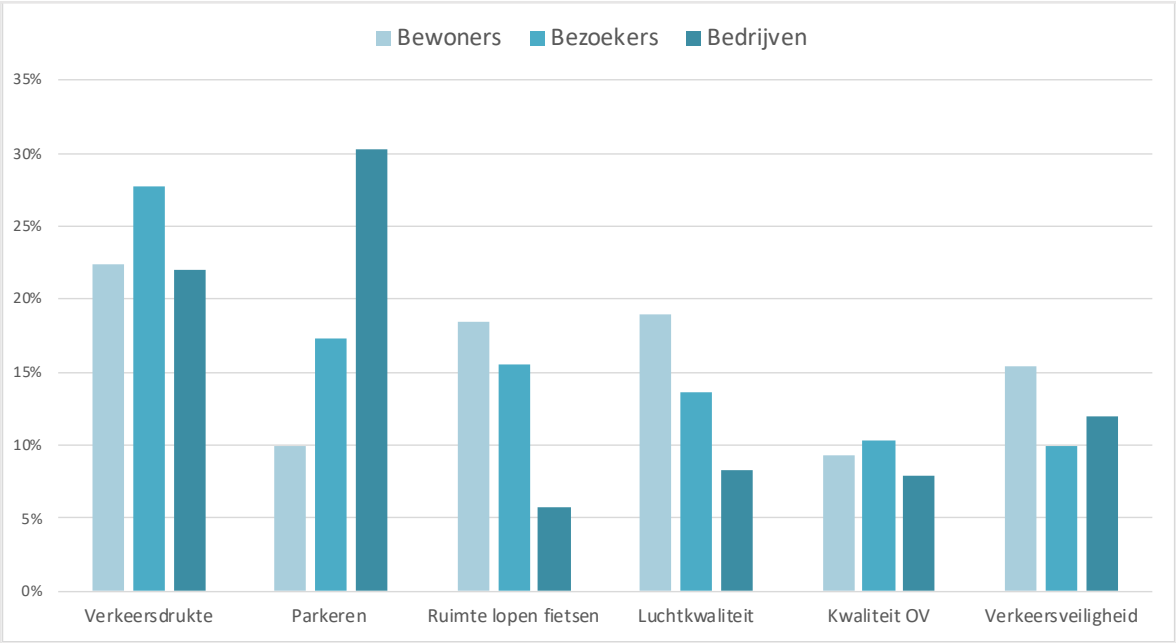
Uit het voorgaande kan worden afgeleid dat bewoners die een auto bezitten negatiever staan tegenover maatregelen om de mobiliteitstransitie te bevorderen. Voor bewoners van Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern speelt wellicht ook een vorm van 'verliesaversie': angst om straks 'verworven rechten' te verliezen door regulering. Mogelijk vreest deze groep ook om te maken te krijgen met parkeeroverlast op het moment dat binnen de gehele ring betaald parkeren is ingevoerd, en Leidsche Rijn het risico loopt om een informele P+R te worden voor de pendel van buiten, en naarmate de druk binnen de ring wordt opgevoerd, ook een parkeerplaats voor het oude Utrecht. Gezien leefstijl, autobezit en beschikbare alternatieven, ligt het in de lijn der verwachting dat bewoners van Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern, als zij een stap zetten in de mobiliteitstransitie, eerder zullen kiezen voor 'verschonen' van hun privévoertuig dan 'veranderen' van vervoerswijze[45].

Dat mensen zonder auto in het algemeen positiever staan ten opzichte van de inzet van overheden gericht op milieu- en klimaatvriendelijke mobiliteit in steden, dan mensen met auto, wordt bevestigd door een onderzoek van Milieudefensie (2018) onder de twintig grootste steden van Nederland. Mensen zonder auto vinden (veel) vaker dan mensen met auto dat de gemeente meer moet doen om luchtvervuiling en CO_2 te verminderen, en ruimte te maken voor openbaar groen en voor fietsers.

7.1.5 Uiteenlopende percepties in politiek en samenleving

In paragraaf 7.1.3 is geconstateerd dat bewoners en met name kleinere bedrijven verschillend denken over de mobiliteitstransitie. In deze paragraaf illustreer ik aan de hand van de survey uitkomsten dat ook de percepties in de politiek en samenleving uiteenlopen, en ik geef daarvoor een aantal verklaringen. De verschillen komen het duidelijkst naar voren als gekeken wordt naar gepercipieerde mobiliteitsproblemen en het belang dat wordt toegekend aan specifieke doelstellingen die verbonden zijn aan de mobiliteitstransitie.

[45] Dat Leidsche Rijn met 7% elektrische auto's koploper is van alle Utrechtse wijken is daar een indicatie van. Als gezegd is het autobezit in die wijk ook hoger dan gemiddeld (Gemeente Utrecht, 2021e).



Figuur 37. Belangrijkste mobiliteitsproblemen per stakeholdergroep (in % van totaal aantal reacties per groep).

Figuur 37 toont een overzicht van zes mobiliteitsproblemen in Utrecht die door stakeholdergroepen het meest worden genoemd. Onder bewoners en bezoekers van de stad wordt verkeersdrukte genoemd als het belangrijkste probleem op het terrein van mobiliteit. Voor bedrijven is dat parkeren. Voor de politieke partijen in de raad is verkeersveiligheid het belangrijkste probleem. Opvallend zijn de grote verschillen tussen bewoners/bezoekers en raadsleden als het gaat om verkeersdrukte: 22,4% van de bewoners en 27,7% van de bezoekers benoemen verkeersdrukte als mobiliteitsprobleem, terwijl maar 2 van de 12 raadsleden hetzelfde doen. Andersom speelt hetzelfde: slechts 15,4% van de bewoners en 9,9% van de bezoekers wijzen verkeersveiligheid aan als mobiliteitsprobleem, terwijl maarliefst 9 van de 12 raadsleden hetzelfde doen namens hun partij. De perceptie dat verkeersdrukte een aanzienlijk probleem is, hangt samen met stedelijke groei en de toename van het aantal verkeersdeelnemers (Focusgroep Bewoners, bijlage VII). Het lijkt logisch dat er ook een verband is tussen de toegenomen verkeersdrukte in de stad en de gemeten percepties over verkeerveiligheid als mobiliteitsprobleem.

> **Mijn zorg: is de gemeente zelf wel in staat voldoende politiek draagvlak te organiseren? En worden bewoners wel bereikt?**
>
> Quote bewoner (survey)

Het grote belang dat de politiek toekent aan de zorg voor een verkeersveilige stedelijke omgeving wordt bevestigd door de beantwoording van de vraag welke doelstelling binnen het Utrechtse mobiliteitsbeleid gericht op minder, anders en schoner reizen het belangrijkst wordt gevonden. Een opvallende constatering is dat bewoners een precies andere volgorde kiezen dan raadsleden bij het waarderen van doelstellingen. Bewoners vinden gezondheid en schone lucht het belangrijkst, en die beleidsdoelen worden door raadsleden juist onderaan de ranking geplaatst. Raadsleden zetten verkeersveiligheid en gelijke toegang tot mobiliteit voor iedereen op nummer 1 en 2, terwijl gelijke toegang bij bewoners als vierde eindigt en verkeersveiligheid de ranking sluit. De ranking gemaakt door vertegenwoordigers van bedrijven en organisaties wijkt af van de lijst van bewoners, maar beide stakeholdergroepen zetten gezondheid op nummer 1 en een aantrekkelijke leefomgeving eindigt bij beide in de top-3.

Ranking doelstellingen beleid gericht op mobiliteitstransitie[46]			
Nr.	**Bewoners**	**Bedrijven/organisaties**	**Politieke partijen**
1	Gezondheid	Gezondheid	Verkeersveiligheid
2	Schone lucht	Aantrekkelijke leefomgeving	Gelijke toegang tot mobiliteit
3	Aantrekkelijke leefomgeving	Verkeersveiligheid	Aantrekkelijke leefomgeving
4	Gelijke toegang tot mobiliteit	Schone lucht	Schone lucht
5	Verkeersveiligheid	Gelijke toegang	Gezondheid

Tabel 7. Vergelijking ranking belangrijkste doelstellingen mobiliteitsbeleid minder, anders en schoner reizen.

In hoeverre zorgen over het beleid (zie vraag 18, bijlage VI) gericht op de mobiliteitstransitie uiteenlopen tussen politiek en samenleving, valt niet met zekerheid te zeggen. Dat komt omdat de stakeholdergroepen slechts gedeeltelijk dezelfde antwoordcategorieën hebben gehad op de vraag in de survey. Toch zijn er een aantal interessante observaties te maken. Door alle stakeholdergroepen, worden autobereikbaarheid van bestemmingen, plus het tekortschieten van OV als alternatief voor de auto genoemd als serieuze zorgpunten[47]. Twee derde van de politieke partijen maakt zich zorgen over maatschappelijke weerstand tegen het beleid. Afgaand op de uitkomsten van deze survey is dat wellicht het geval voor een deel van de bedrijven. Dit lijkt echter niet te gelden voor bewoners, en zeker niet voor Utrechters binnen de ring (zie paragraaf 7.1.3). Ook bij deze vraag scoort gelijke toegang tot mobiliteit hoog met driekwart van de raadsleden die dit als zorgpunt bestempelen, mogelijk met vervoersarmoede in het achterhoofd (Interviews Overvecht, bijlage VII).

Hoe kunnen verschillen in percepties tussen politiek en samenleving worden verklaard? Uit de gegeven antwoorden blijkt dat raadsleden prioriteit geven aan zowel verkeersveiligheid als aan gelijke toegang tot mobiliteit voor iedereen (ongeacht inkomen, leeftijd, etc.). Ondanks een dalende trend in de cijfers over verkeersongevallen, stijgt het subjectieve veiligheidsgevoel niet (Gemeente Utrecht, 2021e). Mogelijk heeft dit te maken met steeds meer drukte en bijna incidenten op straat. Burgers weten de weg naar de raad goed te vinden en veiligheid krijgt onevenredig veel aandacht in de media. Daarom zit dit onderwerp mogelijk vooraan in de hoofden van de raadsleden. Op basis van de in deze paragraaf gepresenteerde survey-uitkomsten zou de conclusie kunnen worden getrokken dat (een deel van) de politieke partijen in de raad weinig voeling heeft met wat er leeft in de Utrechtse samenleving op onderwerpen gerelateerd aan de mobiliteitstransitie. Echter, daar vallen wel wat kanttekeningen bij te plaatsen.

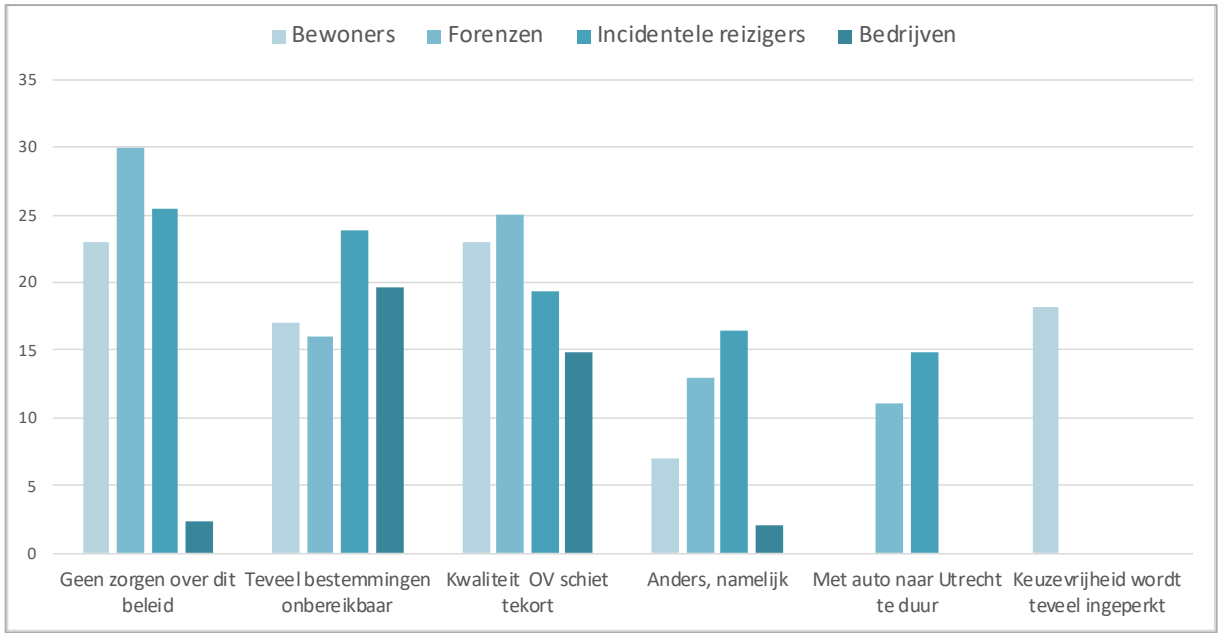
Allereerst zijn zowel verkeersveiligheid als gelijke toegang tot mobiliteit bij uitstek geschikt voor politici die het vanuit het algemeen belang opnemen voor minderheden en kwetsbare groepen in de samenleving[48], terwijl bewoners vanzelfsprekend eerder redeneren vanuit het eigen belang en het belang van de directe leefomgeving (gezondheid, schone lucht en een aantrekkelijke leefomgeving; zie tabel 7). Overigens (h)erkennen politieke partijen ook het belang van ruimte voor leefkwaliteit als belangrijk thema voor de stad; zie vraag 1, bijlage VI. Daarnaast mag van politieke partijen worden verwacht dat ze een eigen visie hebben op bijvoorbeeld een rechtvaardige mobiliteitstransitie, zonder daarin automatisch de richting van de maatschappij te volgen. Tot slot is het belangrijk om bij de interpretatie van resultaten oog te houden voor de bias in de steekproef, waarin hoger opgeleiden oververtegenwoordigd zijn. Het is bijvoorbeeld niet ondenkbaar dat deze groep zich meer dan lager opgeleiden zorgen maakt over zaken als

[46] Een aantrekkelijke leefomgeving wordt door bewoners het vaakst op de eerste plaats gezet (28,6%), maar kijken we naar de totaalscore over de vijf plekken, dan eindigen gezondheid en schone lucht hoger.
[47] Het tekortschieten van OV wordt bevestigd in de focusgroep bewoners (bijlage VII).
[48] Met name aan de linkerkant van het politiek spectrum proberen partijen elkaar de loef af te steken door vergaande voorstellen op het terrein van veilige en duurzame mobiliteit. Bijvoorbeeld het voorstel bij de behandeling van het Mobiliteitsplan 2040 (juli 2021) om de maximumsnelheid in Utrechtse woonwijken vast te stellen op 15 in plaats van 30 kilometer.

gezondheid en klimaatverandering. Uit de interviews met bewoners van Overvecht (bijlage VII) komt juist naar voren dat verkeersonveiligheid voor deze groep het belangrijkste thema is.

7.1.6 Zonder geloofwaardige mobiliteitsalternatieven stokt de transitie

Wellicht een open deur, maar daarom niet minder waar: de stedelijke mobiliteitstransitie heeft alleen kans van slagen als er voldoende gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte alternatieven voor de privéauto zijn. Uit de survey en de focusgroepen komt uit de antwoorden op diverse vragen duidelijk het beeld naar voren dat een significant deel van respondenten de kwaliteit van het openbaar vervoer tekort vindt schieten. Het wordt door forenzen (25%), bewoners (23%) en incidentele reizigers (19%) genoemd in hun top-3 van belangrijkste zorgpunten bij het gemeentelijk beleid gericht op minder, anders en schoner reizen; zie figuur 38. Het kwaliteitsniveau van het OV wordt door ca. 10% van de bewoners en bezoekers aan Utrecht gezien als één van de belangrijkste mobiliteitsproblemen, en het is voor (minimaal) een op de vijf respondenten naar eigen zeggen (ook) een reden om de eigen auto niet weg te willen doen. Ook driekwart van de politieke partijen vindt dat het niveau van OV niet de juiste kwaliteit heeft. Bij de vraag wat de gemeente meer zou kunnen doen om gezond en duurzamer reizen te bevorderen wordt het verbeteren van OV meest genoemd.



Figuur 38. Zorgen t.a.v. mobiliteitsbeleid gericht op minder, anders en schoner reizen (%). Alleen de belangrijkste resultaten zijn weergegeven. De volledige tabel is opgenomen in bijlage VI.

Wat schort er aan het openbaar vervoer in Utrecht volgens de respondenten? Uit de open antwoorden en de focusgroepen blijkt dat OV wellicht een alternatief is, maar feitelijk geen serieuze concurrent van de privéauto. Uit de survey komt OV naar voren als duur, inefficiënt en oncomfortabel. Respondenten hebben behoefte aan betere betaalbaarheid, betere verbindingen, een fijnmaziger netwerk en een meer frequente bediening. Uit de voorbeelden die worden gegeven blijkt de snelheid vaak niet concurrerend. Buiten het centrum zijn overal bestemmingen die lastig met de bus, tram of trein te bereiken zijn, zeker buiten kantoortijden. Forenzen wijzen er vooral op dat de regio slecht is verbonden met de stad, zeker voor wat betreft OV, en dat dit extra voelbaar wordt door dit beleid. De OV-verbinding tussen stad en regio is de afgelopen decennia minder goed geworden. Door bezuinigingen is de dienstregeling buiten Utrecht teruggeschroefd. Mensen zijn daardoor soms ‘verplicht’ om met de auto te komen, omdat zo ook afhankelijk zijn van het aanbod van OV in hun woonplaats in de regio of daarbuiten. Alternatieven zijn bovendien niet regionaal georganiseerd (OV-fietsen, deelauto’s).

1
Overvecht-

Het percentage van de respondenten binnen en buiten de snelwegring dat zorgen heeft over OV is ongeveer even groot. Toch lijken de problemen het grootst in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern. Een rode draad binnen de reacties van zowel bewoners als bedrijven is dat de gemeente de verkeerde volgorde kiest: het ontmoedigen van autogebruik wordt steviger ingezet dan het opbouwen van alternatieven. “De gemeente wil heel snel gaan, maar de alternatieven zijn er gewoon nog niet. In de binnenstad en omliggende wijken kun je nog wel uit de voeten met OV, maar daarbuiten, en zeker met kinderen, is dat geen optie. Je moet niet vergeten hoe desolaat Leidsche Rijn bijvoorbeeld kan zijn”, aldus een bewoner (Focusgroep bewoners, bijlage VII). Een vertegenwoordiger van een bedrijf verwoordt het als volgt: “Je moet mensen eerst wat geven, voordat je ze wat afpakt. Alternatieven moeten betaalbaar en realistisch zijn, dat is de verantwoordelijkheid van de gemeente” (Focusgroep bedrijven, bijlage VII). Het Rijk heeft daarin ook een verantwoordelijkheid: in plaats van de verbreding van de A27 zou er geld uit Den Haag naar regionale OV-investeringen moeten, aldus de respondenten. Enkele raadsleden benadrukken de afhankelijke positie waarin Utrecht zit als het gaat om financiële middelen.

> **Het openbaar vervoer is ruim onvoldoende. ‘Utrecht 10-minutenstad’ klinkt leuk, maar het is gemiddeld gezien minstens 10 minuten lopen naar de dichtstbijzijnde bushalte.**
>
> Quote bewoner (survey)

Bij alternatieven voor ritten met de privéauto van deur-tot-deur horen ook de multimodale reis via de P+R en het gebruik van deelvervoer. Over de P+R voorzieningen zijn respondenten over het algemeen weinig positief. Zo vindt men de capaciteit op piekuren onvoldoende en zouden er meer nieuwe P+R-locaties moeten komen, met gratis parkeren op afstand. Het meeste commentaar gaat echter over het voor- en natransport, met name op ongebruikelijke uren. Ondernemers in de binnenstad wijzen op het grote verschil tussen ambitie en uitvoering: de sociale veiligheid is een probleem, de frequentie en snelheid zijn te laag, en in het weekend rijdt de tram niet later dan 22.00 uur (Gesprek ondernemers binnenstad, bijlage VII). Afgaande op de survey, is de opinie over deelvervoer positiever. Alle stakeholdergroepen zijn voorstander van het vergroten van het deelaanbod in wijken en nabij OV-stations. Onder bewoners is 70% voor en slechts 8% tegen (zie figuur 9, bijlage VI). Uit de survey volgen twee grote uitdagingen voor deelmobiliteit: het wordt ervaren als duur en het ontbreekt soms aan vertrouwen dat er altijd een deelauto klaarstaat. Dit beeld komt overeen met de bevindingen van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, dat stelt dat opschalen van deelvervoer wordt beperkt door prijs, ongemak en beperkte beschikbaarheid van de voertuigen (KiM, 2021b). Het KiM (2021b, p. 83) constateert echter ook dat er geen garantie is dat mensen hun de auto werkelijk zullen laten staan als de alternatieven op orde zijn: “Mensen kunnen wel aangeven dat ze de intentie hebben om gebruik te maken van deelmobiliteit, maar het daadwerkelijke gedrag wijkt daar vaak vanaf”.

Tot slot, het beeld dat in deze paragraaf geschetst wordt, is in overeenstemming met de uitkomsten van een onderzoek naar de toekomst van de vervoersmarkt uit 2019 door ABN AMRO. In zijn rapport concludeert de bank dat 64% van de Nederlanders bereid is zijn reisgedrag te heroverwegen zodra er een goed alternatief is, maar dat de “auto wegdoen voor veel mensen een stap te ver is, omdat er geen goed alternatief is” (ABN AMRO, 2019, p. 3)[49]. In lijn met het resultaat van deze survey blijkt uit het ABN AMRO onderzoek dat OV te duur wordt gevonden en onvoldoende aansluit op de behoefte aan deur-tot-deur vervoer. Bovendien ontbreekt het voor veel Nederlanders aan deelvervoer in de directe woonomgeving. Met de sterke punten van de privéauto (paragraaf 7.1.2) en de huidige tekortkomingen van de alternatieven, lijkt haast sprake van een oneerlijke strijd[50]. OV en deelvervoer moeten een kwantitatieve en kwalitatieve schaalsprong maken om in plaats van ‘mobiliteitsalternatief’ te kunnen worden gelabeld als serieuze concurrent van de privéauto.

[49] Uit een onderzoek van de Gemeente Amsterdam (2021b) naar deelvervoer blijkt dat 16% van de autobezitters aan te overwegen de eigen auto te vervangen voor deelvervoer.
[50] Ter illustratie: het OV doet over bijna 90% van de ritten twee keer zo lang als de auto (Van de Weijer, 2021).

7.2 Uitkomsten reflectie experts G5

In hoeverre is het mogelijk om de bevindingen op basis van de survey en focusgroepen, opgedaan in de casus Utrecht, op te schalen en te vertalen naar andere steden? Door middel van een sessie met experts van de gemeenten Amsterdam, Den Haag en Eindhoven heb ik geprobeerd om hier meer gevoel voor te krijgen. In bijlage VII is het uitgebreide verslag van deze sessie opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste bevindingen samengevat. Uit de inbreng van experts uit de grote steden volgen een aantal meer algemene observaties ten aanzien van de stedelijke mobiliteitstransitie:

1. **Gemeenten nemen het voortouw in de mobiliteitstransitie, maar Rijk geeft tegenstrijdige signalen af**. Het Rijk stimuleert innovatie, bijvoorbeeld door nationale programma's gericht op MaaS en deelmobiliteit. Tegelijkertijd draagt het Rijk amper bij aan het beteugelen van de groei van autobezit- en gebruik in steden. Na decennialang praten is er nog altijd geen betalen naar gebruik, wordt autorijden nog steeds gestimuleerd door fiscale regelgeving en worden er nog steeds rijkswegen verbreed. De aanschafsubsidie op elektrisch rijden stimuleert verschoning, maar niet verandering van mobiliteit. In de energietransitie pakt het Rijk een actieve regierol die onvergelijkbaar is met het geringe aandeel dat ze speelt in de mobiliteitstransitie. Impopulaire maatregelen worden aan de steden overgelaten.

2. **Overal worden gemeenten geconfronteerd met maatschappelijke weerstand tegen maatregelen om autobezit- en gebruik te ontmoedigen**. Hoewel een belangrijk deel van het rijdend en stilstaand verkeer in de stad afkomstig is van bewoners, wordt deze groep ontzien qua maatregelen, zeker in vergelijking met forenzen en incidentele bezoekers. Tarieven voor parkeervergunningen zijn laag, zelfs in het centrum krijgen bezoekers korting. Oppositie tegen het aanpakken van de auto heeft effect op het tonen van lef door stadsbestuurders. Hoever bestuurders willen gaan met restrictief beleid is mede afhankelijk van de samenstelling van het college. Met name bij de achterban van rechtse partijen is dit een gevoelig punt.

3. **De stedelijke mobiliteitstransitie vraagt om een regionale benadering.** Grote steden hebben een centrumfunctie binnen hun 'daily urban system', dat betekent een aanzienlijke in- en uitgaande pendel vanwege woon-werkverkeer en incidentele reizigers. Alle experts wijzen op het belang om de regio niet te vergeten in een aanpak gericht op de (stedelijke) mobiliteitstransitie. Openbaar vervoer, fietsnetwerken, aanbod deelmobiliteit, P+R-faciliteiten (overstappunten/hubs) moeten daarop zijn toegesneden. Complicerende factor is dat autobezit en autocultuur in voorsteden en de regio een veel dominantere rol spelen dan in de (centrum)stad.

4. **De huidige systematiek van verkeersmodelering pakt doorgaans nadelig uit voor de mobiliteitstransitie**. Verkeersmodellen worden gebruikt om een prognose te geven van verwachte verkeersintensiteiten en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling bij ruimtelijke ontwikkelingen. De systematiek is echter gebaseerd op traditionele uitgangspunten en bredere maatschappelijke doelen (zoals gezondheid en duurzaamheid) en innovatieve oplossingen spelen een ondergeschikte rol. De verkeersproductie wordt vrijwel altijd overschat. De uitkomst is vaak de aanleg van extra auto-infrastructuur, ook om ontwikkelingen Raad van State-proof te maken. Dit is vanuit het perspectief van de mobiliteitstransitie onwenselijk.

5. **Ondanks de stedelijke mobiliteitstransitie, blijft de auto een rol van betekenis spelen in de stad**. Het beleid van de steden is er niet op gericht om de auto volledig uit de stad te verbannen, maar op een autoluwe stad waarin autogebruik in balans is met zijn omgeving. Een significante groep mensen is auto-afhankelijk. Voor mindervaliden betekent de auto vrijheid, mensen die nachtdiensten draaien kunnen ook niet zonder. Beleid gericht op de mobiliteitstransitie richt zich dus op het mitigeren van schadelijke effecten van het gebruik van de (privé)auto in de stad, waarbij de (grote) uitdaging zit op het organiseren van alternatieven die qua gemak, comfort en zekerheid in de buurt komen van die auto.

Hoe gebruiken de G5-steden het begrip 'mobiliteitstransitie'?

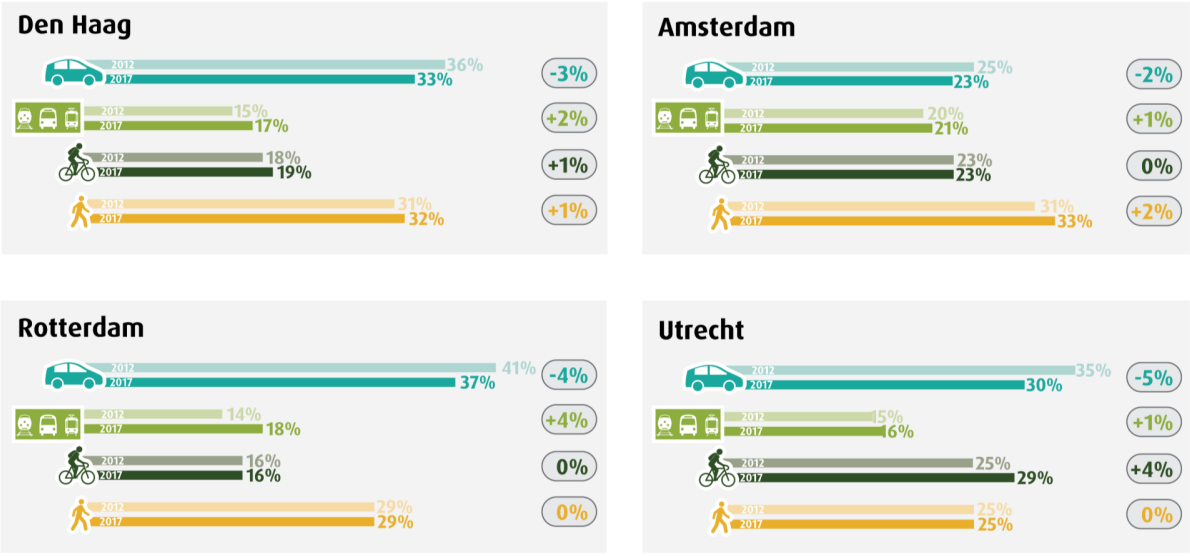
Amsterdam: de gemeente gebruikt de term mobiliteitstransitie niet beleidsmatig. In haar mobiliteitsaanpak zet Amsterdam wel sterk in op onderdelen van de mobiliteitstransitie, met name deelvervoer en een autoluwe binnenstad (Gemeente Amsterdam, 2020).

Rotterdam: de gemeente legt in de 'Rotterdamse Mobiliteitsaanpak' de nadruk op drie V's: Volume (minder korte autoritten door de stad), Veranderen en Verschonen (Gemeente Rotterdam, 2020). In de Fietskoers 2025 (Gemeente Rotterdam, 2019) noemt de gemeente in het kader van de mobiliteitstransitie pijlers waarin radicale veranderingen nodig zijn: fysieke infrastructuur, gewoontes en percepties, en werkwijzen, sturing en businessmodellen. Eerder is samen met DRIFT de toekomst van mobiliteit verkend (DRIFT, 2015)

Den Haag: de gemeente stelt de mobiliteitstransitie als begrip centraal in haar beleid: "de noodzakelijke doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem zodat de stad de komende decennia bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig blijft" (Gemeente Den Haag, 2019, p. 4). Zij koppelt daar bovendien zes doelstellingen aan, waarin ook het gebruikersperspectief is meegenomen: veilig, efficiënt, schoon, op maat, betaalbaar en verbonden. Centraal in de transitie staat een systeemverschuiving op drie niveaus: beter benutten van infrastructuur, mobiliteitsoplossingen integraal van deur-tot-deur organiseren en ten slotte reisgedrag veranderen door de behoefte van reizigers centraal te stellen.

Utrecht: één van de uitgangspunten van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (Gemeente Utrecht, 2021a) is de keuze voor een mobiliteitstransitie met prioriteit voor de voetganger, de fiets, het OV en deelmobiliteit boven de auto. Het beleid is gefocust op het stimuleren van ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit. Door in te zetten op lopen, fietsen, OV en deelvervoer wordt de groei van de stad mogelijk gemaakt en wordt bijgedragen aan een gezonde en aantrekkelijke stad (Gemeente Utrecht, 2021b). Zie hoofdstuk 5 voor een uitgebreide toelichting.

Eindhoven: in de Eindhovense definitie van mobiliteitstransitie staat het effect van beleidsinterventies centraal: de mobiliteitstransitie moet leiden tot groei van het aandeel fiets, lopen, openbaar vervoer en afname van het autogebruik om de stad gezonder te maken en prettiger om in te verblijven (Gemeente Eindhoven, 2019a; Gemeente Eindhoven, 2019b). In de beleidsdocumenten wordt steeds de balans gezocht tussen economische vitaliteit (bereikbaarheid) en de doelen van de mobiliteitstransitie.



Figuur 39. Verandering van de modal split voor verplaatsingen van 1-7 kilometer in de periode 2012-2017 (APPM/Goudappel in: Loorbach, 2020b).

De effecten van de mobiliteitstransitie zijn zichtbaar in alle grote Nederlandse steden. De afgelopen tien jaar is de rol van de auto in de steden steeds kleiner is geworden, ten gunste van lopen, fiets en OV (zie figuur 39). Uit de expertsessie komt naar voren hoe belangrijk de lokale stedelijke context is voor de mobiliteitstransitie. Ruimtelijke ontwikkeling, de bevolkingsopbouw en de politieke context bepalen in belangrijke mate hoe de mobiliteitstransitie in een stad verloopt en waar beleidsmatig de nadruk op wordt gelegd. Het verklaart (deels) ook de verschillen tussen steden. Ter illustratie enkele voorbeelden: in Eindhoven wordt de mobiliteitstransitie bemoeilijkt door de goede autobereikbaarheid en het ruime aanbod aan parkeerplaatsen in het centrum; in Den Haag beïnvloedt het aandeel sociaal zwakkeren (bijv. analfabeten) de mogelijkheden voor adaptatie van MaaS en deelmobiliteit; en in Amsterdam is sprake van een links-progressief college dat steviger maatregelen durft te nemen dan elders. Dit soort contextuele factoren zijn van invloed op specifieke kansen voor versnelling van de transitie.

De gemeentelijke experts van Amsterdam, Den Haag en Eindhoven is gevraagd te reflecteren op de zes belangrijkste bevindingen, zoals weergegeven in de vorige paragraaf. Voor de helft van de bevindingen is tijdens de expertsessie de conclusie getrokken dat soortgelijk onderzoek noodzakelijk is in de andere steden, om vast te kunnen stellen of die specifieke uitkomsten breder geldig zijn.

Zijn stilstaande auto's een kans voor de mobiliteitstransitie? (Zie par. 7.1.1). Alle experts geven aan dat ze verwachten dat er ook in de andere steden relatief veel auto's stilstaan, maar ze hebben daar geen concrete cijfers bij. Stilstaande auto's van de straat proberen te halen is een manier om de transitie verder te brengen. Maar alle experts erkennen dat dit niet vanzelf gaat: dat vraagt gericht investeren in een dialoog met bewoners in de desbetreffende wijken. Daarbij is het de vraag wat je mensen concreet kunt bieden om ze te overtuigen of verleiden. Mensen moeten voordeel ervaren voor zichzelf en voor de straat/buurt. Dat vraagt dat vrijkomende ruimte direct anders wordt ingevuld. En dat vraagt om breder draagvlak dan alleen het huishouden dat de auto wegdoet.

Klopt het dat de privéauto op veel fronten nauwelijks is te verslaan? (Zie par. 7.1.2). De experts bevestigen dat de privéauto een 'tegenstander' van formaat is. Los van de vele functionele voordelen, speelt daarbij een rol dat de vaste kosten van automobiliteit amper worden gezien, terwijl de zichtbare en hoog ervaren kosten van OV en deelvervoer dat wel zijn. Bovendien spelen er naast kosten allerlei irrationele factoren een rol. Het gewoontegedrag dat ontstaat als je eenmaal een auto bezit is bijvoorbeeld ook een belangrijke factor. Geen van de stadsbesturen streeft een autovrije stad na. De experts zijn het erover eens dat geloofwaardige alternatieven cruciaal zijn, maar dat de stedelijke mobiliteitstransitie in deze fase meer nodig heeft. De beperkte groep welwillenden die handelt vanuit maatschappelijke overwegingen is aan de beurt geweest, een grote groep automobilisten moet de transitie nog gaan doormaken. Om deze groep tot andere keuzes te bewegen, is het onaantrekkelijker maken van autorijden in de stad een absolute noodzaak.

In hoeverre wordt het beeld van steun onder hoogopgeleide bewoners, en weerstand onder kleinere bedrijven onderschreven? (Zie par. 7.1.3). Dat draagvlak op het niveau van de doelen van de mobiliteitstransitie (die abstract zijn en ver weg liggen) voor een grote groep niet vanzelfsprekend leidt ander mobiliteitsgedrag en tot het opgeven van de eigen auto, vinden de experts aannemelijk. Ze zien dat door gemeenten bij voorkeur wordt gekozen voor elektrificering. Dat vraagt geen aanpassing van mobiliteitsgedrag en leidt dus tot minder maatschappelijke weerstand. De experts kunnen echter zonder onderzoek met een vergelijkbare opzet in hun eigen stad geen uitspraken doen over de algemene geldigheid van deze bevindingen ten aanzien van draagvlak. De experts herkennen het beeld dat grote bedrijven ontvankelijker voor de boodschap van de mobiliteitstransitie zijn dan kleine bedrijven.

Is er ook in andere steden sprake van scheidslijnen die samenhangen met de mobiliteitstransitie? (Zie par. 7.1.4). Dat er scheidslijnen lopen in de stad, waarbij zaken als ruimtelijke vormgeving, leefstijlen en autobezit spelen vinden de experts logisch. Een stad bestaat altijd uit uiteenlopende gebieden met verschillende kenmerken. Alle steden hebben hun eigen Vinex-uitleggebieden. Die wijken op allerlei gebied flink af van het centrum en omliggende wijken. Voor sommige steden is dit reden voor (beleids)differentiatie. Zo legt Den Haag de focus aan de randen van de stad op het verminderen van

autoafhankelijkheid, meer OV en ketenmobiliteit. Amsterdam kiest voor gebiedsgerichte mobiliteitsplannen, en temporiseert de snelheid waarmee de transitie wordt ingezet in bepaalde gebieden (zoals Noord), zodat de druk om bestaande leefpatronen aan te passen niet te groot wordt.

Wordt het beeld van uiteenlopende percepties in politiek en samenleving herkent? (Zie par. 7.1.5). Ook voor deze bevinding uit de survey voor dit onderzoek geldt dat de experts aangeven dat zij hier zonder vergelijkbaar onderzoek in meerdere steden geen vergaande uitspraken over kunnen doen. Wel geven ze aan dat verkeersveiligheid wordt herkend als thema dat veel weerklank vindt in de lokale politiek, en waarvoor raadsleden zich graag willen hardmaken. De expert uit Amsterdam benadrukt dat alle doelen die voorgelegd zijn in de survey (gezondheid, luchtkwaliteit, aantrekkelijke leefomgeving, veiligheid en gelijke toegang tot mobiliteit) in beleidsstukken door de gemeente prioriteit krijgen, en pas daarna bereikbaarheid en voertuigverliesuren.

In hoeverre wordt gedeeld dat ook mensen in de andere steden vinden dat er een gebrek is aan geloofwaardige alternatieven voor de privéauto? (Zie par. 7.1.6). De experts herkennen deze bevinding voor hun eigen stad. Het wordt geduid als een terecht punt van kritiek. Er wordt door gemeenten flink aan de knop reductie van autoverkeer gedraaid. Tegelijkertijd worden OV-verbindingen minder fijnmazig en minder frequent en is deelvervoer lang niet altijd een realistisch en betaalbaar alternatief voor alle groepen stedelingen. Door de experts wordt gewezen op het feit dat er geen bestuurlijk lef is om betalen naar gebruik in te voeren voor de auto, terwijl er voor de duurzamere alternatieven OV en deelvervoer al sinds jaar en dag naar gebruik wordt betaald. Ook wijzen ze ook gemeentelijk parkeerbeleid in alle steden waarin bewoners door lage(re) vergunningtarieven vrijwel altijd worden gespaard.

08

Conclusies en aanbevelingen

8.1 Beantwoording deelvragen

In hoofdstuk 2 tot en met 4 ben ik op basis van de wetenschappelijke literatuur uitgebreid ingegaan op wat transities zijn, welke factoren een rol spelen in het ontstaan en verloop van de stedelijke mobiliteitstransitie en hoe grote steden met beleidsinterventies gericht op verminderen, veranderen en verschonen proberen die transitie te beïnvloeden. Vanuit deze theoretische kennis heb ik vanaf hoofdstuk 5 de stap gezet naar de casestudie Utrecht. Ik heb Utrechts beleid geïntroduceerd en heb geprobeerd een inschatting te maken van de staat en dynamiek van de transitie in deze stad. Vervolgens heb ik de belangrijkste bevindingen gepresenteerd van de perceptiesurvey waarin diverse stakeholdergroepen zich hebben uitgesproken over (beleid gericht op) de mobiliteitstransitie in de stad waarin zij zich doorgaans verplaatsen. In dit slothoofdstuk beantwoord ik in deze eerste paragraaf de deelvragen. Op basis daarvan beantwoord ik in paragraaf 8.2 de centrale vraag van dit onderzoek, en presenteer ik in de vorm van aanbevelingen een aantal aangrijpingspunten voor gemeenten om de mobiliteitstransitie in de wenselijke richting te beïnvloeden. In paragraaf 8.3 reflecteer ik op enkele beperkingen van de gekozen onderzoeksmethodiek en -resultaten. In paragraaf 8.4 eindig ik deze scriptie met aanbevelingen voor vervolgonderzoek.

Deelvraag 1: Wat verstaan we (in dit onderzoek) onder een ‘stedelijke mobiliteitstransitie’?

De stedelijke mobiliteitstransitie is een beweging in het proces richting een fundamentele en onomkeerbare verandering van het socio-technische systeem voor personenvervoer (over land), waarbij door gedragsverandering van gebruikers van mobiliteit de dominante positie van de fossiel aangedreven privéauto in de stad grotendeels verdwijnt en er een verschuiving plaatsvindt naar een stedelijk mobiliteitssyteem dat gezonder, duurzamer en ruimte-efficiënter is.

Bij deze in dit onderzoek gehanteerde definitie hoort de volgende opmerking. Het is onwaarschijnlijk dat er de komende decennia daadwerkelijk een kanteling van het socio-technische systeem voor personenvervoer komt, waarbij de auto verdwijnt als belangrijk vervoersmiddel. De verwevenheid van auto en samenleving, de grote economische belangen, en – zo wordt bevestigd in de survey – de mate waarin mensen nog altijd gehecht zijn aan hun auto, spelen daarbij een rol. Aangespoord door nationale overheden wordt er vol ingezet op elektrificering van het wagenpark. In plaats van afbouw, is de auto-industrie zichzelf aan het omvormen om een toekomstbeeld van individueel elektrisch vervoer mogelijk te maken. Desondanks is de beweging die in de steden gaande is eenduidig: de (privé)auto krijgt steeds minder ruimte doordat gemeenten (push- en pull-) maatregelen inzetten gericht op minder, anders en schoner reizen in de stad.

Deelvraag 2: Welke niche innovaties, autonome ontwikkelingen en beleidsinterventies beïnvloeden het tempo en de richting van de stedelijke mobiliteitstransitie?

In het kader van de stedelijke mobiliteitstransitie zijn de volgende maatschappelijke ontwikkelingen en trends en alternatieven (niche innovaties) die het bestaande regime uitdagen relevant.

Op macroniveau, in het landschap, zijn vooral klimaatverandering en de energietransitie bepalend voor het tempo en de richting van de mobiliteitstransitie. In politiek en samenleving is er veel aandacht voor de impact van automobiliteit op het milieu en de leefbaarheid in steden. Daarbij gaat het vaak om verbeteren van de luchtkwaliteit en de reductie van broeikasgassen. Het regelmatig verschijnen van zorgwekkende rapporten over de effecten van klimaatverandering, gezondheidsschade door matige luchtkwaliteit of afnemende biodiversiteit zorgt voor een permanente druk op politici en beleidsmakers om inspanning op dit terrein op te schroeven. Verschoning van automobiliteit staat daarom al jaren hoog op de agenda.

Onder deze druk is elektrisch rijden als (voormalige) niche technologie aan een snelle opmars bezig als schone vervanger van de fossiele privéauto, ook in de steden, met een versnelling van de jaarlijkse

groeicijfers de afgelopen jaren. Door de inzet op verschoning van het wagenpark, blijft een 'echte' transitie, het verdwijnen (vervangen) van het autocentrische regime, echter uit. Luchtvervuiling en CO_2-uitstoot worden gemitigeerd, maar het ruimtebeslag van privéauto's daalt niet af en kan zelfs verder groeien. Onder invloed van elektrificering en digitalisering (zie onder) is er ook sprake van de introductie van nieuwe soorten elektrische vervoerswijzen, die in potentie in een stedelijke omgeving een alternatief vormen voor de auto, maar ook nadelen kennen (zoals onveiligheid of substitutie van lopen of fietsen).

Stedelijke groei en de keuze voor verdichting van de bestaande stad vormen een andere katalysator in het landschap van de stedelijke mobiliteitstransitie. Het vergroot de urgentie om het ruimtebeslag van stilstaande en rijdende auto's in de stad te beperken, zodat er ruimte ontstaat voor leefkwaliteit. Een andere versneller in het landschap is vergaande digitalisering, waarbij digitale technologieën onder meer nieuwe mogelijkheden hebben gecreëerd om voertuigen te delen en vraaggestuurd multimodaal te reizen. Mede onder invloed van digitalisering heeft de deeleconomie de afgelopen jaren tractie gekregen in de stedelijke omgeving.

Deze ontwikkelingen betekenen een impuls voor niche innovaties die een belangrijke rol spelen in de stedelijke mobiliteitstransitie, met name een verschuiving van bezit van een auto naar gebruik van (duurzaam) deelvervoer. In de grote steden wordt gewerkt aan gebiedsontwikkelingen met slimme deelconcepten in combinatie met een lage parkeernorm, waarbij ontwerpprincipes als nabijheid en functiemenging centraal staan. Het aanbod van deelvervoer in de steden wordt fors opgeschroefd, waarbij sommige deelmodaliteiten pas net op straat komen, en anderen (zoals deelauto's) bewegen richting volwassenheid. MaaS-apps, als mogelijke drijvende kracht achter deelvervoer en stimulans voor OV-gebruik, bevinden zich nog in de kinderschoenen.

Meer diffuus is de invloed van demografische ontwikkelingen. Vergrijzing remt de groei van het verkeer, maar leidt tot nieuwe uitdagingen. Jongere generaties stedelingen lijken minder te hechten aan bezit en staan positiever ten opzichte van deelvervoer, maar of deze ontwikkeling doorzet is nog onzeker. De afgelopen twee jaar heeft ook Covid de voortgang van de mobiliteitstransitie beïnvloed. De pandemie heeft de aandacht gevestigd op het belang van de directe leefomgeving en gezond stedelijk leven. Het heeft geleid tot positieve effecten (thuiswerken, spreiding mobiliteit, etc.) en zorgwekkende ontwikkelingen (daling OV-gebruik, stijging tweedehandsautoverkoop). Najaar 2021 lijkt het Nederland terug te vallen in oude mobiliteitspatronen. Maar het is te vroeg voor een definitief oordeel over de vraag of Covid een netto versneller of toch een rem is geweest voor de mobiliteitstransitie.

Tot slot, we weten dat de overheid één van vele stakeholders is in het krachtenveld van de mobiliteitstransitie. Toch bepalen gemeenten in belangrijke mate het tempo van de transitie in de stad, doordat zij een breed spectrum van interventies inzetten. Het betreft maatregelen gericht op minder en korter reizen, op een modal shift richting duurzamere alternatieven en op het verschonen van bestaande modaliteiten. Gemeenten zoeken daarbij een balans tussen (impopulaire maar effectieve) 'push-maatregelen' die onduurzaam gedrag bestraffen en 'pull-maatregelen' die duurzaam gedrag belonen, waarbij een combinatie van beide interventies wordt gezien als meest effectief.

Deelvraag 3: Welke verschillen zijn er tussen de stakeholdergroepen in de casus Utrecht voor wat betreft steun, zorgen, behoeften en mogelijkheden ten aanzien van de stedelijke mobiliteitstransitie? Hoe kunnen die verschillen worden verklaard?

Over een flink aantal aspecten van de mobiliteitstransitie zijn de in dit onderzoek bevraagde stakeholdergroepen het onderling eens. Op de onderstaande onderwerpen zijn uiteenlopende percepties gemeten in de survey, en is naar verklaringen daarvoor gezocht tijdens de kwalitatieve verdieping in focusgroepen.

Het hoogopgeleide deel van de Utrechtse bevolking[51] onderschrijft in meerderheid de richting van de mobiliteitstransitie, en steunt het gemeentelijk beleid en de bijbehorende maatregelen gericht op minder, anders en schoner reizen die bedoeld zijn om deze transitie te bevorderen. Deze Utrechters ervaren verkeersdrukte, matige luchtkwaliteit en een gebrek aan ruimte voor lopen en fietsen als mobiliteitsproblemen. Vanuit het belang van gezondheid, schone lucht en een aantrekkelijke leefomgeving steunen zij de richting van het beleid. Een nuancering hierbij betreft de uit het onderzoek naar voren gekomen scheidslijn tussen het (voornamelijk vergunningplichtige) gebied binnen de ring en de uitleggebieden Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern. Locatie, leefstijl en autobezit zijn verklaringen voor minder grote steun in deze relatief nieuwe delen van Utrecht.

De weerstand tegen maatregelen gericht op de mobiliteitstransitie is groter onder bedrijven dan onder andere stakeholdergroepen. Kleinere bedrijven (< 100 medewerkers) zijn vaker dan grote bedrijven (die zelf ook mobiliteitsmaatregelen nemen) tegenstander van met name restrictief beleid ten opzichte van de auto. Een verklaring voor beperkt draagvlak onder (kleinere) bedrijven is mogelijk dat bewoners redeneren vanuit het belang van hun directe leefomgeving (zoals een aantrekkelijke openbare ruimte), terwijl bedrijven vooral lijken te redeneren vanuit de impact van maatregelen op hun eigen bedrijfsvoering. De voordelen van de transitie voor deze stakeholdergroep zijn minder evident dan voor bewoners terwijl ze de effecten van restrictief beleid wel voelen. Ook zijn er signalen dat zeker kleinere bedrijven in het verleden door de gemeente beperkt zijn meegenomen in beleidsvorming als belanghebbenden.

Bedrijven maken zich bovendien grotere zorgen over beleid dan andere stakeholdergroepen. Alle stakeholdergroepen delen zorgen over het tekortschieten van het OV en de onbereikbaarheid van stedelijke bestemmingen per auto. Voor bedrijven spelen, mede afhankelijk van de vestigingslocatie en type bedrijfsactiviteiten, bovendien nog een moeilijkere bevoorrading, verslechtering van vestigingsklimaat en verwacht omzetverlies. Dat laatste geldt bijvoorbeeld voor de ondernemers in de binnenstad, die door het ontmoedigingsbeleid voor de auto vrezen een belangrijke groep klanten kwijt te raken. Alle stakeholdergroepen constateren dat de gemeente de auto aan banden legt, terwijl OV en deelvervoer nog niet op het kwaliteitsniveau zijn dat zij de concurrentiestrijd met de (privé)auto aankunnen.

Ten slotte zijn de uiteenlopende percepties tussen de politiek en de samenleving over mobiliteitsproblemen in Utrecht opvallend en het belang dat wordt toegekend aan specifieke doelstellingen gericht op de transitie. Terwijl bewoners, bezoekers en bedrijven verkeersdrukte noemen als belangrijk mobiliteitsprobleem, scoort deze laag onder Raadsleden. Zij benoemen in overgrote meerderheid verkeersveiligheid als het belangrijkste Utrechtse mobiliteitsprobleem, terwijl dit amper wordt genoemd door de andere stakeholdergroepen. Bewoners ranken beleidsdoelen gerelateerd aan de mobiliteitstransitie in precies een andere volgorde dan raadsleden. Bewoners redeneren eerder vanuit het belang van hun directe leefomgeving (bijv. luchtkwaliteit), raadsleden vanuit het algemeen belang (verkeersveiligheid en gelijke toegang tot mobiliteit voor iedereen) en kwetsbare groepen. Het thema verkeersveiligheid krijgt veel media-aandacht en raadsleden worden hier regelmatig over benaderd door burgers.

[51] Door het relatief lage aantal middelbaar- en laagopgeleiden in de steekproef kunnen er geen uitspraken worden gedaan over deze groep. Dit is een suggestie voor vervolgonderzoek (zie paragraaf 8.4).

NL
K-33
WE DRI

8.2 Conclusies: aangrijpingspunten voor gemeentelijk beleid

In deze paragraaf beantwoord ik de centrale vraag van dit onderzoek:

Wat zijn de percepties van maatschappelijke stakeholdergroepen over de stedelijke mobiliteitstransitie, en op welke wijze kunnen inzichten hierover door gemeenten gebruikt worden om de richting en het tempo van deze transitie te beïnvloeden?

In paragraaf 7.1 (en 8.1 samengevat) zijn de belangrijkste bevindingen weergegeven die volgen uit de perceptiesurvey en de kwalitatieve verdieping. Daarmee is het eerste deel van deze centrale vraag (wat zijn de percepties van maatschappelijke stakeholdergroepen) beantwoord. In deze paragraaf maak ik op basis daarvan de slag naar het tweede deel van de centrale vraag: welke aangrijpingspunten levert dit op voor gemeenten om de stedelijke mobiliteitstransitie te beïnvloeden? Het is geen kant-en-klaar recept of samenhangende transitieagenda voor het verder brengen van de mobiliteitstransitie in de stad, maar het zijn handelingsperspectieven voor gemeenten die logisch passen bij de bevindingen die volgen uit de perceptiesurvey. Ik presenteer ze in de vorm van zes aanbevelingen. De focus ligt daarbij meer op bewoners en bedrijven dan forenzen en incidentele reizigers, omdat de gemeente daar via beleid het meeste invloed op kan uitoefenen. Gesprekken met experts (wetenschap, markt, G5; zie bijlage IV) en de inzichten uit het transitiemanagement (paragraaf 3.3) zijn bronnen geweest voor de beantwoording van dit tweede deel van de centrale vraag[52]. Waar nodig geef ik aan in hoeverre aanbevelingen mogelijk meer gelden voor Utrecht dan andere steden.

Dit zijn de aanbevelingen voor gemeenten (middelgrote en grote steden):

1. maak ruimte in de stad door een voorhoede te creëren;
2. stel leefkwaliteit centraal, schenk minder aandacht aan bezit;
3. zet restrictieve maatregelen op een slimme manier in;
4. durf verschil te maken tussen gebieden;
5. breng de alternatieven op orde; en
6. organiseer een alliantie van stakeholders en veranderaars.

1. Maak ruimte in de stad door een voorhoede te creëren

In dit onderzoek is het grote aantal langdurig stilstaande auto's en het ruimtebeslag dat daarmee samenhangt geïdentificeerd als kans voor het verder brengen van de stedelijke mobiliteitstransitie. Dat stilstaande auto's de openbare ruimte zijn gaan domineren is wel te verklaren, maar steeds moeilijker uit te leggen nu functies vechten om de schaarse ruimte in de alsmaar drukker wordende stad. Uit dit onderzoek blijkt dat in een stad als Utrecht vele duizenden auto's vrijwel permanent stilstaan. Hoewel cijfers ontbreken, lijkt op basis van de expertsessie een soortgelijk beeld te gelden voor andere steden. De potentie voor verbetering van de leefkwaliteit van straten en buurten van het uit het straatbeeld verwijderen van dat 'stilstaand blik' is enorm. Weinig gebruik van de auto is voor een deel van de autobezitters reden om er afstand van te willen doen. De uitdaging is om deze (dynamische) groep bewoners te vinden en te verleiden om hun intentie om te zetten in daden, te beginnen in gebieden waar de druk op de openbare ruimte het grootst is. Hoe kunnen gemeenten dit potentieel verzilveren?

Dit zijn ingrediënten van een kansrijke aanpak:

- Uit dit onderzoek blijkt dat er straten en buurten zijn waar bewoners meer dan elders aan de slag willen met duurzame mobiliteit (zie vraag 16, bijlage IV). Gemeenten moeten aansluiten bij deze energie in de stad, daar waar mensen openstaan voor verandering of al het goede voorbeeld

[52] De onderzoeker is werkzaam bij de gemeente Utrecht op het terrein van slimme, schone en gedeelde mobiliteit. Vanuit zijn dagelijkse werkpraktijk neemt hij ook kennis mee die toegepast is bij het opstellen van conclusies van dit onderzoek.

geven, zoals het delen van auto's (o.a. Loorbach & Scherpenisse, 2020). De gemeente moeten deze voorhoede in de bestaande stad actief helpen bij het maken van de transitie.

- Belonen (persoonlijk financieel voordeel, maar ook investeren in de openbare ruimte) en ontzorgen (optimaal faciliteren van bewonersinitiatieven[53]) kunnen helpen om mensen te overtuigen en buurten in beweging te krijgen. Als er auto's van bewoners van straat verdwijnen, moeten daar geen andere (anonieme) auto's voor in de plaats komen. De opbrengst voor de buurt moet zo snel mogelijk zichtbaar worden gemaakt (Interview Bertolini, 2021).
- De kans op kopiëren naar andere buurten wordt groter door mensen zelf te laten vertellen over hun persoonlijke ervaringen met bijvoorbeeld het wegdoen van hun auto en het verbeteren van hun straat na het verdwijnen van privéauto's en parkeerplaatsen (Interview Tertoolen, 2021).

2. Stel leefkwaliteit centraal, schenk minder aandacht aan bezit

Uit dit onderzoek blijkt dat er – in ieder geval in de casus Utrecht – onder bewoners aanzienlijke steun is voor de richting van de mobiliteitstransitie. Deze groep voornamelijk hoogopgeleiden relateert de mobiliteitstransitie aan de kwaliteit van de eigen leefomgeving. Ze hechten belang aan gezondheid, luchtkwaliteit en een aantrekkelijke leefomgeving. Uit dit onderzoek blijkt echter ook dat de overgrote meerderheid van de autobezitters binnen deze groep desondanks (binnen afzienbare tijd) geen afstand wil doen van de eigen auto vanwege de specifieke voordelen die de auto biedt. Ingesleten mobiliteitspatronen, gewoontegedrag en de 'verworven rechten' van parkeren van de eigen auto op het eigen stoepje maken dit een moeilijke doelgroep om mee te krijgen in de stedelijke mobiliteitstransitie. De druk verder opvoeren om autobezit te reduceren in de bestaande stad levert in alle steden vooral weerstand op. Deze combinatie – het belang dat wordt gehecht aan leefkwaliteit en tegelijkertijd aan autobezit – biedt aanknopingspunten voor gemeenten om deze lastige doelgroep te bereiken.

Dit zijn ingrediënten van een kansrijke aanpak:

- In de interactie met deze doelgroep zou de nadruk consequent moeten worden gelegd op het belang van een gezonde en aantrekkelijke leefruimte, als cruciale voorwaarde voor het welzijn van iedereen die er woont en komt. Als het belang van een schone, groene en leefbare buurt waar ruimte is voor spelen en ontmoeten altijd centraal staat, is minder ruimte voor auto's in je straat daarvan een logische afgeleide. Boodschappen over wensgedrag moet door de gemeente standaard worden gekoppeld aan de drijfveer leefkwaliteit (o.a. Interview Tertoolen, 2021).
- De auto stapsgewijs een minder grote rol laten spelen in het leven van mensen kan door de auto op afstand te parkeren. Dat hindert gewoontegedrag en dwingt tot bewuster reizen. Uit het onderzoek blijkt ruime steun voor het gratis parkeren op afstand in een P+R aan de ring[54]. Het zorgt voor leefbare straten, zonder dat bezit wordt 'afgepakt'. Mensen kunnen hun privéauto aanhouden, totdat ze voldoende vertrouwen hebben in deelmobiliteit, of andere vervoersalternatieven (Gemeente Utrecht, 2021c).
- De gemeente kan draagvlak creëren door mensen zelf te laten ervaren hoe prettig (bijvoorbeeld) een straat zonder geparkeerde auto's kan zijn, waar ruimte is om te spelen en te ontmoeten. Dat kan via praktijkexperimenten, maar bijvoorbeeld ook door discontinuïteit, zoals herinrichting van straten, aan te grijpen om mensen een glimp van een autoluwe toekomst te laten zien (o.a. Interview Bertolini, 2021).

[53] Bijvoorbeeld door mensen te ondersteunen met een arrangement om coöperatief auto te delen, naar voorbeeld van de gemeente Den Haag; zie link.

[54] Dit wordt aantrekkelijker als er een beperkt aantal uur per maand voor de deur mag worden geparkeerd, bijvoorbeeld via (verhandelbare) parkeerrechten dichtbij en aan de stadsrand of snelwegring.

3. Zet restrictieve maatregelen op een slimme manier in

Uit de survey blijkt hoe impopulair restrictief beleid is onder alle stakeholdergroepen. Tegelijkertijd zijn de wetenschappelijke literatuur en de experts het erover eens dat effectief beleid gericht op de mobiliteitstransitie niet kan zonder een combinatie van 'wortel' en 'stok' (o.a. Steg, 2007, o.a. Interview Kwantes, 2021). Met verleiden, belonen en compenseren kan een hoop worden bereikt, maar het reduceren van de impact van autogebruik op de leefomgeving vereist restrictieve maatregelen, zoals parkeerregulering. Restrictief beleid roept weerstand op. Het is van belang om die weerstand niet 'weg te stoppen', maar juist voortdurend op te zoeken, door middel van bijvoorbeeld focusgroepen, door debatten, of door informele contacten. Alleen zo kun je als bestuurder en ambtenaar voeling houden met waar precies de obstakels en de kansen liggen. Op welke manier kunnen gemeenten restrictieve maatregelen slim inzetten en zo weerstand beperken? Dat kan door de inzet van maatregelen altijd te koppelen aan wensgedrag en drijfveren van de doelgroep (zoals leefkwaliteit, zie aanbeveling 2); mensen waar nodig financieel of anderszins te compenseren; groepen te informeren over het stapsgewijs aanscherpen van maatregelen over een langere periode; en mensen aan het woord laten die voordelen van maatregelen hebben ervaren (zoals het verdwijnen van parkeeroverlast na de invoering van betaald parkeren).

Wat zijn restrictieve maatregelen die de stedelijke mobiliteitstransitie een stap verder kunnen brengen?

- Nergens betalen bewoners parkeervergunningtarieven die de werkelijke grondprijzen reflecteren. De facto wordt automobiliteit dus gesubsidieerd. Als bewoners stapsgewijs toegroeien naar meer realistische tarieven, draagt dat bij aan een breder besef dat het uitzonderlijk is om privébezit in de openbare ruimte te parkeren ten koste van bijvoorbeeld ontmoeten en spelen. Ook is het belangrijk om excessen tegen te gaan, bijvoorbeeld een verbod op meerdere vergunningen waar de druk op de openbare ruimte hoog is[55]. Compenserende maatregelen, zoals gratis parkeren op afstand of de eerste jaren korting bij uitbereiding van de zone betaald parkeren, vergroten het draagvlak (Interviews Jorritsma; Kwantes; Ploos van Amstel, 2021).
- Een andere manier om de transitie in de bestaande stad stapje voor stapje verder te brengen is het instellen van een parkeerplafond in wijken waar de ruimte schaars is. Ingeleverde straatparkeervergunningen worden dan niet opnieuw worden uitgegeven, waardoor richting ontstaat, zonder huidige bewoners al te zeer te raken. Bewoners die naar die buurt verhuizen moeten van tevoren worden geïnformeerd, zodat zij bewust kiezen voor een woning zonder de mogelijkheid om een eigen auto voor de deur te parkeren (Interview Kwantes, 2021).
- In de survey is gevraagd naar de steun voor financiële compensatie voor bewoners en ondernemers die geraakt worden door maatregelen om autogebruik te ontmoedigen en/of schoner te maken. Binnen de stakeholdergroep bewoners is 40% voorstander (22% tegen) en binnen de stakeholdergroep bedrijven en organisaties is 56% voorstander (14% tegen). Op basis hiervan kan worden overwogen om een transitiefonds op te richten waaruit compenserende maatregelen zouden kunnen worden betaald (Interview Loorbach, 2021).
- Een andere denkrichting is parkeeropbrengsten uit een bepaalde wijk of buurt, koppelen aan investeringen in leefkwaliteit/openbare ruimte in diezelfde wijk of buurt, met inspraak van bewoners (een 'buurtinvesteringsfonds'). Dit compenseert bewoners die bewust kiezen voor geen auto, en het kan weerstand wegnemen bij degenen die daar wel voor kiezen. Omdat parkeergelden nu vaak een inkomstenbron zijn waarmee bredere publieke doelen worden bekostigd is dit politiek gezien geen eenvoudige optie.

[55] Op de milieuzone na ontbreken maatregelen om rijdend verkeer in steden tegen te gaan. Voorbeelden uit het buitenland (zoals de stedelijke cordonheffing in Stockholm) laten zien dat prijsbeleid – betalen naar gebruik – een welkome aanvulling kan zijn in de gereedschapskist van gemeenten (KiM, 2018c).

4. Durf verschil te maken tussen gebieden

Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat er sprake is van een duidelijke scheidslijn in Utrecht, waarbij de locatie (ruimtelijke uitleg, dichtheid, infrastructuur), leefstijlen en autobezit bepalend zijn voor het mobiliteitsgedrag en mate van steun voor de mobiliteitstransitie. De transitie verloopt niet voor iedereen hetzelfde. Mensen kiezen een route die bij hun woonlocatie en leefstijl past. Voor een gezin in Vleuten-De Meern is dat meestal het inruilen van een fossiele auto voor een elektrisch model, voor een starter in de Utrechtse binnenstad is dat eerder een deelauto of -scooter. Een door de gemeente genomen maatregel is ook niet overal even effectief. In Utrecht-Oost levert het verwijderen van een parkeerplaats kostbare vierkante meters leefruimte op, buiten de ring maakt het nauwelijks enig verschil. Duidelijk is dat de stad vanuit transitieperspectief niet als één uniform geheel mag worden gezien; het bestaat uit een grote heterogeniteit aan ruimtelijke en sociaal-economische contexten. Bij deze constatering hoort een concrete aanbeveling: durf als gemeente verschil in aanpak te maken tussen gebieden.

Steden als Amsterdam en Den Haag hebben al een meer gebiedsgerichte aanpak voor mobiliteit. Utrecht nog niet, behalve dat ervoor is gekozen om de uitgangspunten van het nieuwe beleid in het Mobiliteitsplan 2040 eerst toe te passen in de nieuw te ontwikkelen gebieden en dan pas in de bestaande stad (Gemeente Utrecht, 2021b).

Wat zou een meer gebiedsgerichte aanpak in het geval van Utrecht kunnen betekenen?

- Bijvoorbeeld dat interventies in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern primair gericht worden op het versnellen van elektrificering en het wegdoen van 2de auto's, en binnen de ring, waar de druk op de openbare ruimte groot is, op het veranderen richting vooral ruimte efficiënte vervoerswijzen, bijvoorbeeld door het versneld realiseren van buurthubs met deelmobiliteit.
- De survey uitkomsten laten zien dat zelfs op wijkniveau aangrijpingspunten kunnen zitten die aanleiding vormen voor een maatwerkbenadering (zie vraag 17, bijlage VI). Ook bij wijken met sociaal-economische achterstanden (zoals Overvecht en Kanaleneiland) is een dergelijke benadering, bijvoorbeeld gericht op vervoersarmoede, wenselijk.
- Aandachtspunt: differentiëren kan een impuls betekenen voor de mobiliteitstransitie, maar het kan ook verschillen in de stad tussen gebieden verscherpen. De gemeente moet accepteren dat in sommige gebieden de transitie sneller verloopt dan in andere gebieden.

5. Breng de alternatieven op orde

Uit dit onderzoek komt naar voren dat voor alle stakeholdergroepen in Utrecht geloofwaardige mobiliteitsalternatieven ontbreken, waarbij het 'verwijt' wordt gemaakt dat afbraak van stedelijke automobiliteit in hoger tempo verloopt, dan opbouw van de alternatieven. Dit beeld wordt herkend voor andere steden (Experts G5, bijlage VII). Voor een echte sprong voorwaarts in de stedelijke mobiliteitstransitie moeten OV en deelvervoer een steviger concurrent worden voor de privéauto. In het licht van een ander onderzoeksresultaat, namelijk dat de auto op veel fronten nauwelijks te verslaan is, vraagt dit om serieuze inspanningen: een kwantitatieve en kwalitatieve schaalsprong. Op basis van dit onderzoek kan ik over de hoe-vraag geen verregaande uitspraken doen. Wel plaats ik enkele opmerkingen daarover op basis van de gesprekken met experts vanuit de wetenschap, markt en de G5-gemeenten, met denkrichtingen voor de komende jaren:

- Ten aanzien van het OV merken experts op dat er in de mobiliteitstransitie behoefte is aan kleinschalig, flexibel en vraaggestuurd vervoer. Echter, bestaande stedelijke OV-systemen kenmerken zich door vaste infrastructuur, langjarige concessies en grote en dure transportmiddelen. Bovendien is de bediening, onder andere de verbinding met de regio onder invloed van bezuinigingen slechter geworden, zo blijkt (ook) uit de survey (o.a. Meurs, 2021; Experts G5, bijlage VII).
- Ten aanzien van deelvervoer merken experts op dat een meerderheid van de aanbieders van deelmobiliteit en MaaS nog geen sluitende businesscase heeft. Dit komt doordat vraag ontbreekt,

onder andere vanwege de sterke positie van de privéauto en gebrek aan aanbod (o.a. Interviews Gense; Meurs, 2021). Een mogelijke optie is om deelvervoer meer als nutsvoorziening te beschouwen. Het zou als aanvullend OV onderdeel kunnen uitmaken van een nieuw te vormen samenwerkingsmodel met de markt. Bovendien zijn er andere financieringsconstructies mogelijk waarbij markt en overheid risico's en opbrengsten delen, waarvoor inspiratie te vinden is in het buitenland[56].

6. Organiseer een alliantie van stakeholders en veranderaars

De laatste aanbeveling geldt mogelijk ook voor andere steden in transitie, maar op basis van de casestudie in dit onderzoek, sowieso voor Utrecht. Uit het onderzoek blijkt dat met name kleinere bedrijven onvoldoende zijn aangehaakt op het beleid van de gemeente Utrecht, gericht op minder, anders en schoner reizen. Deze bedrijven zijn tegen veel maatregelen, de transitie-ambities worden niet automatisch gedeeld en betrokkenheid bij (beleid gericht op) de transitie is beperkt. Dit onderzoek heeft ook uitgewezen dat in Utrecht percepties over de mobiliteitstransitie uiteenlopen tussen politiek en samenleving. Door politieke partijen en andere stakeholdergroepen wordt uiteenlopend gedacht over mobiliteitsproblemen en het belang van specifieke transitiedoelen. In paragraaf 7.1.5 heb ik uitgelegd dat deze verschillen op zich wel te verklaren zijn.

Toch vraag ik mij af of we deze uitkomsten wellicht een indicatie zijn van iets groters. Ik bedoel te zeggen: benaderen we de mobiliteitstransitie in Utrecht wel voldoende als een échte transitie? Dus als een ingrijpend maatschappelijk veranderproces dat iedereen in de stad raakt, decennialang duurt, en waarbij de gemeente slechts één partij is in een veel breder krachtenveld. Bewoners en organisaties hebben zich kunnen uitspreken over het actualiseren van het Mobiliteitsplan. Een transitie vraagt echter om meer dan traditionele beleidsparticipatie[57]. Iedere transitiefase kenmerkt zich door andere uitdagingen. Trends en ontwikkelingen veranderen, net als voorkeuren van gebruikers. Technologische ontwikkeling gaat snel en nieuwe spelers verschijnen op toneel. Dus tijdens het navigeren op de stip-op-de-horizon, zal een gemeente de flexibiliteit moeten hebben om tussentijds bij te sturen. Dat kan niet zonder de stakeholders waarvan gedragsverandering wordt verwacht. En ook niet zonder echte vernieuwers.

Het transitiemanagement wijst op het belang van het verbinden de gevestigde en de opkomende orde om een transitie te beïnvloeden (Bode et al., 2019, zie paragraaf 3.3.2). De vraag die dat oproept is of een gemeente als Utrecht wel voldoende verbinding zoekt met de echte vernieuwers. Weet de gemeente waar in de wijken precies de energie zit die nodig is om vooruit te komen? Biedt de gemeente een podium aan veranderaars, bijvoorbeeld innovatieve ondernemers? Durft ze verregaande experimenten in de openbare ruimte aan, zoals Amsterdam kiest voor een tijdelijke afsluiting van de Weesperstraat om de effecten daarvan in de praktijk te onderzoeken? Beweging creëren in de transitie vraagt om een actieve overheid die lef toont, en op zoek gaat naar burgers en ondernemers die het verschil kunnen maken. Een suggestie in dit kader is de oprichting van alliantie: een informele, dynamische alliantie van iedereen die wil meedenken, transitiepaden wil verkennen, experimenten wil starten, et cetera. Met ruimte voor veranderaars en nieuwe generaties.

[56] In Vlaanderen (Gentse regio) financieren overheden deelauto's en deelfietsen voor, en vloeit er een deel van die middelen terug als er, boven verwachting, winst wordt gemaakt (Autodelen.net, 2021).
[57] De energietransitie is in Utrecht voortvarender opgepakt. Meer dan 2.500 Utrechters participeerden in het 'Stadsgesprek Nieuwe Energie', waarbij de Utrechtse spelregels zijn bepaald om samen te werken aan een duurzame stad. Mede n.a.v. de positieve reacties van deelnemers is het voornemen op deze gesprekken te herhalen (Gemeente Utrecht, 2021, 25 mei).

Enkele slotreflecties

Tot slot deel ik nog enkele reflecties ten aanzien van het vervolg van de stedelijke mobiliteitstransitie.

Om de mobiliteitstransitie in de stad het komende decennium verder te brengen zijn grootschalige investeringen noodzakelijk: in regionale en stedelijke OV-netwerken, in het opschalen van deelvervoer, in laadinfrastructuur en in het (voor)financieren van hubs voor parkeren op afstand en multimodaal reizen. Steden kunnen dat niet alleen. Alle experts zien dat gemeenten het gaspedaal van de mobiliteitstransitie vol indrukken, maar dat het Rijk op de rem trapt. Dat valt zelfs respondenten in de survey op, die zich afvragen waarom het Rijk Utrecht niet helpt met miljoenen voor fatsoenlijke tramverbindingen, maar wel dwingt om de A27 te verbreden tot 14 rijbanen. Enerzijds stimuleert het Rijk alternatieven, anderzijds wordt de transitie geremd doordat (fiscale) wet- en regelgeving autobezit en -gebruik aantrekkelijk houdt, in tegenstelling tot multimodaal reizen (Interviews Gense; Meurs, 2021). De auto als bron van overheidsinkomsten speelt daarbij een belangrijke rol (Bode et al., 2019). Het Rijk als partner is nodig om de volgende stappen te zetten in de stedelijke mobiliteitstransitie. Steden en andere stakeholders (zoals de Coalitie Anders Reizen[58]) moeten het Rijk daarom onder druk (blijven) zetten om mee te gaan doen.

Ik had voorafgaand aan dit onderzoek verwacht dat meer respondenten straten vol geparkeerde auto's als leefbaarheidsprobleem zouden aanwijzen. Maar zowel in de survey als focusgroep zijn daar nauwelijks opmerkingen over gemaakt. Wellicht ontbreekt het aan verbeeldingskracht om in te zien wat dat voor stad zou kunnen opleveren. Praktijkexperimenten kunnen daarbij helpen. Uit uitkomsten van de survey en de gesprekken blijkt dat de mobiliteitstransitie bovenal wordt geassocieerd met de aanpak van schadelijke emissies en CO_2-uitstoot. Het overstappen op een eigen elektrische auto (zonder verregaande gedragsaanpassing) heeft voor velen de voorkeur. Uit de reacties in open invulvelden en de gesprekken leid ik af dat een deel van de mensen gelooft dat door elektrificering de problematiek van de auto in de stad snel tot het verleden zal behoren. De groei van het elektrisch wagenpark kan ertoe leiden dat het gevoel van urgentie verdwijnt. Als het meest zwaarwegende argument om autogebruik in te perken vervalt, bestaat het risico dat de auto weer begint aan een opmars in de stad. Terwijl gebrek aan ruimte in de stad wat alle experts betreft dé uitdaging is voor de mobiliteitstransitie de komende jaren (o.a. Interviews Gense; Bertolini; Ploos van Amstel, 2021).

Nog een aandachtspunt. In dit onderzoek heb ik de doelen van de stedelijke mobiliteitstransitie afgebakend op gezondheid, duurzaamheid en ruimte-efficiency. In paragraaf 4.2 heb ik gemotiveerd waarom ik veiligheid en rechtvaardigheid niet als doelen heb meegenomen. De survey en focusgroepen, en de interviews met inwoners van Overvecht hebben me geleerd dat de sociale impact van de mobiliteitstransitie niet onderschat mag worden. Ik ben veel voorbeelden tegengekomen van mensen voor wie mobiel zijn een uitdaging is, en die geraakt worden door transitiemaatregelen. Van minima voor wie de bus met het hele gezin te duur is, tot mindervaliden, mensen in ploegendiensten, of mantelzorgers die niet zonder hun auto kunnen. Of leraren die geen woning kunnen krijgen in Utrecht, maar wel worden geconfronteerd met betaald parkeren bij hun werk. Tot inwoners van Overvecht die amper buiten de wijk komen en rekenen op die ene neef met een auto als het echt niet anders kan. Een inclusieve transitie is niet vanzelfsprekend. Het is aan gemeenten om ervoor te zorgen dat tegenstellingen niet worden vergroot, en de hele stad mee kan komen. De (vierde) aanbeveling voor een meer gebiedsgerichte benadering moet ook in dit kader worden gezien.

Tot slot, na lezing van dit onderzoek, kan de lezer zich afvragen: is het glas nou halfleeg, of halfvol met die mobiliteitstransitie? Word je somber van het getal van 92,5% van de autobezitters die zijn auto wil houden? Of word je blij van de 7,5% die hun auto van plan is om weg te doen? Het antwoord is mede afhankelijk van het eindbeeld van de transitie dat je voor ogen hebt en de snelheid waarmee je daar wilt komen.

[58] https://www.andersreizen.nu/

Wat zeker is, is dat stedelijke mobiliteit al geruime tijd onmiskenbaar aan het veranderen is in de richting van gezond, duurzaam en ruimte-efficiënt. Veel stedelingen hebben de transitie al gemaakt. In Utrecht is binnen de snelwegring niet meer de auto, maar de fiets dominant. De modal shift blijft gestaag de goede richting op bewegen. Driekwart van de forenzen reist naar Utrecht met OV of fiets[59]. Dit geldt ook voor andere grote steden. Natuurlijk bestaan er ook zorgen over het vervolg van de stedelijke mobiliteitstransitie. De wellicht grootste opgave resteert in de bestaande stad. Het oplossen daarvan begint bij de mensen die zich kunnen vinden in de transitiedoelen, maar geen afstand doen van de auto, zelfs niet als die vaak stilstaat. Het stadsbestuur van Utrecht legt in haar mobiliteitsvisie voor 2040 de nadruk op nieuwe gebiedsontwikkelingen, en laat het initiatief in de bestaande stad vooral aan bewoners zelf. Daarbij past echter geen afwachtende houding. De gemeente doet er verstandig aan om (groepen) inwoners (of ondernemers) die dat willen, actief te helpen om zelf hun rol te (kunnen) pakken in de transitie, bijvoorbeeld bij het coöperatief organiseren van deelvervoer in hun straat. De aanbevelingen die volgen uit dit onderzoek bieden Utrecht en andere gemeenten perspectief om ook in de bestaande stad voortgang te boeken de komende jaren.

De stedelijke mobiliteitstransitie, tot slot, is een kwestie van lange adem; het is een marathon, geen sprint. Het is aan gemeenten om te volharden en stapje voor stapje te blijven bewegen richting een toekomstbeeld met gezonde en schone mobiliteit en leefbare, autoluwe straten. In de wetenschap dat zich in de tussentijd nieuwe generaties zullen aandienen, die zijn grootgebracht in een veranderende realiteit, en anders zullen denken over mobiliteit.

8.3 Beperkingen onderzoek

In deze paragraaf geef ik een overzicht van de beperkingen van dit onderzoek. Hieronder worden de belangrijkste beperkingen nader toegelicht.

Allereerst, is in dit onderzoek gekozen voor een enkelvoudige casestudie, namelijk Utrecht. Deze focus heeft het mogelijk gemaakt om diepgang te brengen in het onderzoek. Bij enkelvoudig casestudie onderzoek is de vraag in hoeverre survey uitkomsten ook breder geldig zijn. In de onderzoeksmethodiek is hierop geanticipeerd door een expertsessie te organiseren met de andere grote steden. Amsterdam, Den Haag en Eindhoven hebben aan deze sessie deelgenomen. Dat heeft een interessant gesprek opgeleverd over de stedelijke mobiliteitstransitie (zie paragraaf 7.2, bijlage VII). Het bleek lastig om te reflecteren op specifieke uitkomsten, zoals draagvlak onder hoogopgeleiden of uiteenlopende percepties in politiek en samenleving, zonder vergelijkbaar onderzoek in de eigen stad. De opbrengst van de expertsessie is dus beperkt geweest. Definitief uitsluitsel over de generaliseerbaarheid van sommige uitkomsten kan alsnog door dit onderzoek te herhalen in andere steden (zie paragraaf 8.4).

De centrale onderzoeksvraag in dit onderzoek luidt: ‘Wat zijn de percepties van maatschappelijke stakeholdergroepen over de stedelijke mobiliteitstransitie, en op welke wijze kunnen inzichten hierover door gemeenten gebruikt worden om de richting en het tempo van deze transitie te beïnvloeden?’. Ik heb dus de percepties van maatschappelijke stakeholders gemeten en ben vervolgens in de resultaten op zoek gegaan naar aangrijpingspunten voor gemeenten om de mobiliteitstransitie te beïnvloeden. Mijn eerste ideeën over mogelijke aangrijpingspunten hebben een plek gekregen in de vragenlijst, maar vooraf hierover hypothesen formuleren bleek lastig. Het theoretische deel van dit onderzoek is bewust breed aangevlogen (ontstaan van transities, transitiesturing, factoren die mobiliteitsgedrag beïnvloeden, draagvlak). Achteraf blijkt het conceptueel kader waardevol als algemeen denkkader voor de stedelijke mobiliteitstransitie, maar het heeft weinig toegevoegde waarde gehad bij het interpreteren van de survey uitkomsten en de zoektocht naar aangrijpingspunten voor beleid.

[59] Zie bijlage VI, vraag 3a/b.

Een derde beperking heeft betrekking op de steekproef en data-verzameling. De respons op de vragenlijst bewoners en bezoekers is groot (N=1.219), terwijl het aantal geënquêteerde bedrijven en organisaties relatief beperkt is gebleven (N=115), waardoor ik daar voorzichtiger ben geweest met conclusies. Hoewel op allerlei manieren is getracht een zo representatief mogelijke steekproef te krijgen (zie bijlage III), is dit slechts ten dele gelukt. In de steekproef bewoners en bezoekers is sprake van onder- en oververtegenwoordiging van bepaalde groepen met specifieke mobiliteitsbehoeften en -gedrag, die naar verwachting van invloed is geweest op de uitkomsten. Het betreft onder andere de ondervertegenwoordiging van jongeren, alleenstaanden en lager opgeleiden. Met name de oververtegenwoordiging van hoogopgeleiden heeft doorwerking gehad in de resultaten.

Er zijn ook andere beperkingen die samenhangen met de manier waarop respondenten zijn bevraagd. Dit perceptieonderzoek meet 'stated preference', dus uitspraken van respondenten over hun gedrag en voorkeuren. Het is waarschijnlijk dat feitelijk gedrag ('revealed preference') in de praktijk hier iets van af zal wijken. Wellicht heeft een deel van de respondenten sociaal wenselijke antwoorden gegeven, bijvoorbeeld over persoonlijk autogebruik. Verder is het eenvoudig om in te stemmen met maatregelen gericht op verleiden, belonen, compenseren in de vrijblijvende positie dat er geen keuze tussen maatregelen hoeft te worden gemaakt, en ook geen financiële dekking voor hoeft te worden gevonden[60].

Draagvlak voor het gemeentelijk beleid van 'minder, anders en schoner reizen' gericht op de mobiliteitstransitie wordt afgeleid uit een combinatie van vragen (bijvoorbeeld de ranking van het belang van transitiedoelen, en de mate waarin voor of tegen bepaalde maatregelen is gestemd).
Achteraf bezien was het wellicht verstandig geweest om expliciet te vragen aan de respondenten in welke mate zij dit beleid steunen of niet. Daar is niet voor gekozen omdat dan een nog langere schriftelijke introductie op dit beleid had moeten worden gegeven, hetgeen vanuit het oogpunt van responstijd onwenselijk was.

Ten slotte, nog een opmerking over de mogelijke invloed van het feit dat ik werkzaam ben voor de gemeente Utrecht. Dat heeft voordelen gehad bij het bestuderen van de casestudie en het uitzetten van de vragenlijsten. In de survey en in de gesprekken ben ik hier altijd transparant over geweest en heb ik benadrukt dat het onderzoek wordt uitgevoerd op persoonlijke titel. Desondanks valt niet uit te sluiten dat dit de onderzoeksuitkomsten toch heeft beïnvloed. Respondenten hebben zich (onbewust) wellicht positiever uitgesproken over het gemeentebeleid of zijn juist kritischer geweest. Zeker is dat bij het interpreteren van de survey uitkomsten, het zoeken naar aangrijpingspunten en het formuleren van aanbevelingen de kennis die ik meeneem vanuit mijn huidige functie voor de gemeente een rol heeft gespeeld.

8.4 Suggesties vervolgonderzoek

Op basis van de conclusies en beperkingen van dit onderzoek doe ik de volgende suggesties voor vervolgonderzoek:

1. Op basis van de sessie met experts vanuit de G5 is het maar beperkt mogelijk gebleken om de resultaten van dit onderzoek te generaliseren naar andere steden (zie par. 8.3). De mobiliteitstransitie speelt in alle grote Nederlandse steden, waar gemeenten beleid inzetten om mobiliteit te verduurzamen. Een suggestie is om dit onderzoek te herhalen in andere grote steden met dezelfde of een vergelijkbare vragenlijst, zodat duidelijk wordt in hoeverre dezelfde conclusies breder kunnen worden getrokken, en waar (contextafhankelijke) verschillen zitten tussen steden. Het kan ook interessant zijn om percepties te meten in middelgrote steden (ca. 150-200.000 inwoners) die minder beleid hebben gericht op minder, anders en schoner reizen.

[60] Voorbeelden: vragen over compensatie van ondernemers en bewoners die geraakt worden door restrictieve maatregelen, en over meer invloed voor bewoners en ondernemers op een mobiliteitsplan voor de eigen wijk.

2. Hoewel er geen leeftijdsgrens is gecommuniceerd, zijn de vragenlijsten (met uitzondering van de universiteit) uitgezet in omgevingen met voornamelijk volwassenen boven de 30 jaar. Gezien het belang om jongere generaties zo vroeg mogelijk mee te nemen in de mobiliteitstransitie, hen 'op te voeden' met het delen van voertuigen, zonder dat autobezit in de stad noodzakelijk is, kan het een waardevolle aanvulling op dit onderzoek zijn om scholieren van 14-18 jaar te bevragen op aspecten van de mobiliteitstransitie via een survey of via focusgroepen.

3. Een belangrijke beperking van dit onderzoek is de oververtegenwoordiging van hoger opgeleiden in de steekproef. Wijken met een hoog percentage lager en middelbaar opgeleiden zoals Overvecht, Kanaleneiland, Zuilen en Ondiep zijn ondervertegenwoordigd. Om meer gevoel te krijgen voor de percepties onder minder draagkrachtige en lager opgeleide doelgroepen heb ik interviews afgenomen in Overvecht. Dat geeft een eerste kwalitatieve indruk. Om een vollediger en betrouwbaar beeld te krijgen van de percepties van lager en middelbaar opgeleiden (43% van de bevolking van Utrecht) over de mobiliteitstransitie is het noodzakelijk om aanvullend onderzoek te doen onder deze doelgroepen. In dergelijk onderzoek kan ook meer nadruk worden gelegd op rechtvaardigheid binnen de transitie, bijvoorbeeld vervoersarmoede.

4. Eén van de aanbevelingen voor gemeenten, waaronder de gemeente Utrecht, is om leefruimte te maken in de stad door mensen die daarvoor openstaan te vinden en te verleiden om langdurig stilstaande auto's weg te doen. Voor de gemeente Utrecht zou het interessant kunnen zijn om in navolging op de uitkomsten van dit onderzoek op het niveau van straten en buurten te (laten) inventariseren waar in de stad zich concreet draagvlak bevindt om een stap te zetten in de verduurzaming van mobiliteit, bijvoorbeeld door straatparkeerplaatsen op te heffen en auto's te gaan delen. Op basis van die informatie kan de gemeente gerichter ondersteuning gaan bieden.

BIJLAGEN

BIJLAGE I: Tabellen

Maatschappelijke kosten van het huidige mobiliteitssyteem

(behorend bij tabel 1, paragraaf 2.3)

1. Passieve mobiliteit

Toenemende welvaart en verstedelijking hebben bijgedragen aan de opkomst van welvaartsziekten, zoals obesitas. Automobiliteit is passieve mobiliteit. De helft van alle autoritten is korter dan 7,5 kilometer, een derde is korter dan 5 kilometer (KiM, 2018). Indien er geen fysieke beperkingen zijn, zijn dit soort afstanden geschikt zich voor vervoerwijzen waarbij actieve beweging nodig is om je te kunnen verplaatsen. Leefstijlkeuzes hebben een relatief groot effect op de gezondheid. Inactiviteit zorgt voor een ziektelast van 3,5% (RLI, 2020). Actieve vormen van mobiliteit, zoals lopen en fietsen, hebben een gunstig effect op de gezondheidservaring, en een verlaagde kans op obesitas en hart- en vaatziekten (Ministerie I+W, 2021; KiM, 2021; RIVM, 2021). Daarnaast zijn actieve vervoerswijzen ook nog eens stil, schoon en ruimte-efficiënt.

2. Gezondheidsschade door luchtkwaliteit

Door zuinige verbrandingsmotoren is de auto steeds schoner geworden. Tegelijkertijd stoot de benzine- en dieselauto per reizigerskilometer nog steeds relatief veel vervuilende stoffen uit, waaronder stikstof en fijnstof (PBL, 2020; Ministerie I+W, 2021). Het autoverkeer heeft met name een grote invloed op de concentraties NO2 (30%), NO_x (40%) en fijnstof/PM10 (25%; in Utrecht zelfs 50%) (CPB, 2020). Hoewel Nederland grotendeels voldoet aan Europese normen, schat het European Environment Agency (2021) in dat jaarlijks bijna 11.000 mensen vroegtijdig overlijden als gevolg van luchtverontreiniging, naast de groep mensen met luchtwegklachten, zoals een verminderde longfunctie en astma. Met name in de gebieden rond de grote steden blijft de luchtkwaliteit matig. De maatschappelijke kosten van deze milieueffecten zijn vastgesteld op ca. €11 miljard per jaar (KiM, 2019)

3. Klimaatverandering door broeikasgassen

Nederland heeft zich in 2015 gecommitteerd aan de klimaatafspraken van Parijs om de aardopwarming door Koolstofdioxide (CO_2) beperken tot 2 graden, met als streven maximaal 1,5 graden. Het percentage CO_2-uitstoot dat wordt toegeschreven aan mobiliteit in de literatuur verschilt tussen de 20% (Kreutzberger et al., 2018), 23% (KiM, 2020) en 33% (DRIFT, 2018). De totale doelstelling is 35% minder CO_2-emissies van het wegverkeer in 2030. In 2019 was daarvan 10% gerealiseerd ten opzichte van 2010, volgens de rekenmethode van het IPPC). Feitelijk zijn de CO_2-emissies echter niet afgenomen, maar 0,6 megaton gestegen door groei van het wegverkeer. De urgentie om de CO_2-emissies snel sterk te reduceren blijft aldus onverminderd groot. Het onlangs verschenen IPCC-rapport herbevestigt dit (Ministerie I+W, 2019; KiM, 2020; IPCC, 2021). Een ander aspect van onduurzaamheid wat samenhangt met klimaatverandering is de uitputting van olie. Die gaat gepaard met onwenselijke geopolitieke afhankelijkheid (Lodder et al., 2017).

4. Stikstofemissies en -depositie

Het neerslaan van stikstofverbindingen vanuit de lucht (depositie) leidt tot een aantal problemen: een reductie van biodiversiteit, slechtere luchtkwaliteit en gezondheidsrisico's. Vanwege de hoge dichtheid van mensen, dieren en economische activiteit is de Nederlandse stikstofdepositie het hoogst van Europa. Het wegverkeer draagt substantieel bij aan de emissies (15%) en depositie (6%) van stikstof (TNO, 2019).

5. Geluidsoverlast

Wegverkeer zorgt voor geluidshinder door bijvoorbeeld snelwegen of laden/lossen, met name in stedelijk gebied. Wegverkeer is de belangrijkste bron van geluidshinder in de woonomgeving. Geluid leidt tot slaaphinder: 300.000 tot 400.000 mensen ondervinden ernstige slaapverstoring door geluid van wegverkeer. 600.000 tot 800.000 mensen ondervinden ernstige hinder door geluid (CROW, 2021). Langetermijn blootstelling kan ernstige gezondheidseffecten hebben, zoals hart- en vaatziekten. Na fijnstof veroorzaak verkeergeluid met 7,2% het meeste ziektelast in Nederland (RLI, 2021).

6. Inefficiënt ruimtegebruik en voertuigcapaciteit

De geparkeerde auto neemt ca. 12 (haaksparkeren) tot ca. 20 meter (langsparkeren, inclusief ruimte voor in- en uitparkeren, deuren openen) openbare ruimte in beslag (KiM, 2019). Zeker in steden met een verdichtingsopgave heeft een overmaat aan geparkeerde auto's die gemiddeld 23 van 24 uur stilstaan een grote impact op de leefbaarheid. Als de ruimte voor parkeren wordt opgeteld bij de weginfrastructuur betekent dit dat in de grote steden ruim 30 tot 50% van de openbare ruimte gaat naar automobiliteit (Milieudefensie, 2021). Actieve vervoerswijzen zijn veel ruimte-efficiënter: in vergelijking met een fietser (5 m2 bij 15 km/uur) is het ruimtegebruik van de auto groot (140 m2 bij 50 km/uur), vooral door de relatief lage gemiddelde bezettingsgraad (1,41 persoon per voertuig) (Ministerie I+W, 2021).

7. Vervoersarmoede

Het huidige mobiliteitssysteem is niet altijd rechtvaardig. Bepaalde groepen mensen worden beperkt in hun bewegingsvrijheid, en potentieel is dat een belemmering op de arbeidsmarkt, maar ook in het gebruik van voorzieningen en sociale contacten. Het risico op vervoersarmoede is groter op het platteland, maar evenzeer in achterstandswijken in de grote steden. Laag inkomen, ouderdom, fysieke beperkingen en vaardigheden (taal, digitaal, etc.) liggen hier vaak aan ten grondslag. Voermiddelenbezit is een factor die vervoersarmoede verkleint (KiM, 2018; CBS, 2018). Donkers (2017) wijst erop dat er geen normen zijn vastgesteld voor bereikbaarheid, vergelijkbaar met bijvoorbeeld de toegankelijkheid van onderwijs en gezondheidszorg. De focus van studies en beleid ligt vooral op degenen die al mobiel zijn.

8. Verkeersonveiligheid

In 2020 vielen er in Nederland 610 verkeersdoden, waarvan ca. een derde fietser en een derde automobilist. In 2019 raakten naar schatting 21.400 personen ernstig gewond in het verkeer in Nederland (SWOV, 2021). Fietsers en voetgangers zijn kwetsbaar ten opzichte van de auto: de auto is betrokken bij een groot deel van de in het verkeer overleden fietsers en voetgangers (Ministerie I+W, 2021). Er is sprake van stagnatie in de daling van het aantal verkeersdoden en onder fietsers de afgelopen jaren zelfs sprake van een stijging. De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen zijn fors: €17 miljard in 2018 (KiM, 2019).

9. Barrièrewerking van infrastructuur

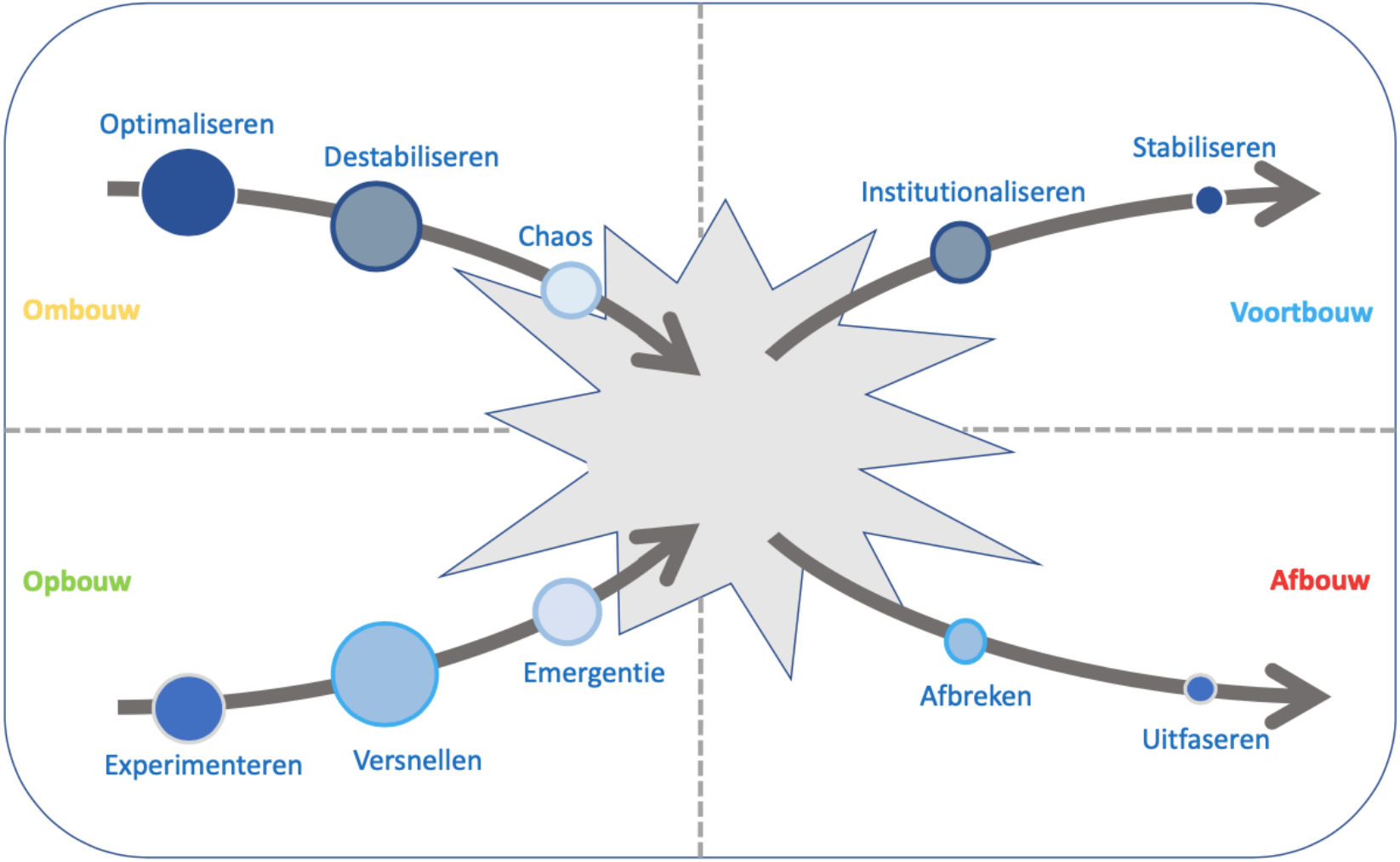
Het landschap, dorpen en steden worden veelvuldig doorsneden door wegen, spoorlijnen en vaarwegen. Dit leidt tot barrièrewerking en beïnvloedt relaties, ontmoeten en bewegingsvrijheid van omwonenden aan weerszijden van de infrastructuur op een negatieve manier (Boon et al., 2003). Barrièrewerking betreft ook de effecten van de infrastructuur op het gebied daaromheen, zoals lawaai, uitstoot, etc. (Metropolitan Mobility Podcast, 17 maart 2021). Naast de mens raakt het ook de natuur. Barrièrewerking speelt ook op lokaal niveau, bijvoorbeeld als een drukke autoweg in een buurt kinderen verhinderd om alleen naar school te lopen of fietsen.

10. Congestie

Ten slotte files en economische schade door reistijdverlies. De afgelopen decennia is de infrastructuur flink uitgebreid. In de jaren voor het Covid-jaar 2020 is het aantal files niettemin sterk gestegen, met 20% in 2018 en 18% in 2019 (ANWB, 2019). In 2018 bedroeg het reistijdverlies in files 43,4 miljoen uur (RWS, 2019). Wekelijks staan gemiddeld 15% van de Nederlanders in de file, op een gemiddelde werkdag ongeveer 6%, met name mensen in stedelijke gebieden (KiM, 2020). De maatschappelijke kosten door files op het hoofdwegennet worden geschat tussen de €3,3 en €4,3 miljard (KiM, 2019).

Transitiedynamiek in Utrecht volgens de x-curve

(behorend bij figuur 22, paragraaf 5.4; kleuren figuur corresponderen kleuren tabel volgende pagina)



OPKOMENDE ORDE	DRUK OP DE GEVESTIGDE ORDE
Experimenteren	**Optimaliseren**
De afgelopen jaren is er landelijk veel geëxperimenteerd met autonoom, elektrisch en 'connected' (Talking Traffic) vervoer en met deelmobiliteit. In Utrecht loopt nog een MaaS-pilot tot eind 2022. ○ Een aantal meer radicale ideeën zit in Utrecht nog in de kraamkamerfase. Die hebben betrekking van het beter benutten van de schaarse ruimte in de stad. Het betreft het versnellen van de transitie van statisch naar dynamisch (in de tijd multifunctioneel) ruimtegebruik. Zo zijn er pilots in voorbereiding met intelligente toegang tot gebieden en met digitale reservering van flexibele openbare ruimte. Ook wordt er nagedacht over de mogelijkheden van verhandelbare parkeerrechten. ○ In Utrecht wordt ook geëxperimenteerd met oplossingen voor ervaren fietsdrukte, een negatief bijeffect van het succes van fietsen in de stedelijke mobiliteitstransitie.	Zoals ook geldt voor andere steden en het Rijk, is een deel van het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht nog gericht op het verbeteren van het bestaande autonetwerk: ○ De gemeente blijft optimaliseren door te investeren in maatregelen die de doorstroming van autoverkeer verbeteren, waaronder: het herinrichten of opwaarderen van wegen, zoals de Noordelijke Ringweg Utrecht, en Dynamisch Verkeersmanagement (hoewel dat netwerk van slimme verkeerregelinstallaties, ook juist fietsers en OV meer prioriteit kan geven). ○ Het beleid (inclusief tarifering) is erop gericht om straatparkeren te verplaatsen naar inpandige garages in en rondom de binnenstad, daardoor wordt het uit het zicht geplaatst, maar wel gefaciliteerd, nabij bestemmingen. De capaciteit neemt niet wezenlijk af. ○ Utrecht volgt het nationale beleid om elektrisch vervoer te stimuleren, door laadinfra te faciliteren. Dit leidt tot een sterke groei van het elektrische wagenpark (zie boven). Dat leidt tot verbetering van de luchtkwaliteit, maar de problematiek van ruimtebeslag wordt niet gemitigeerd, maar mogelijk zelfs vergroot. ○ Het verbreden van de snelwegen rondom Utrecht is Rijksbeleid, waar de gemeente in het geval van de A27 tegen is. Het heeft een aanzuigende werking, ook voor het onderliggend wegennetwerk.
Versnellen	**Destabiliseren**
Versnelling is vooral te zien op elektrificering en de transitie van bezit naar gebruik: ○ Om binnenstedelijk te kunnen bouwen wordt in gebieden als Merwede gekozen voor een lage parkeernorm en de ontwikkeling van deelconcepten door gemeente en markt samen. Dit zijn géén experimenten die mogen mislukken, er wordt direct een nieuw concept in de praktijk gerealiseerd. ○ Elektrificering (gebruik en laadinfra) komt in een versnelling. Ook het aantal deelauto's groeit in rap tempo. Meerdere vormen van elektrische deelmobiliteit verschijnen op straat: e-bikes, e-deelbakfietsen, e-scooters. Deelaanbod wordt gekoppeld aan MaaS-apps, o.a. doordat de gemeente dat eist in haar vergunningsvoorwaarden. ○ De gemeente heeft een 'Routekaart Parkeerhubs' opgesteld en start diverse pilots met buurthubs. MaaS, hubs en deelmobiliteit versterken elkaar, maar moeten in de praktijk nog gekoppeld worden (bijv. rondom P+R's) zodat een multimodale reis mogelijk wordt. Er wordt een plan opgesteld voor de regionale opschaling van deelmobiliteit. ○ Fietsstraten, fietsbruggen, (pop-)fietsenstallingen: de fietser krijgt echt voorrang in de stad. Door herinrichting komt de nadruk in de openbare ruimte veel meer te liggen op leefkwaliteit en verblijven in plaats van verplaatsen (bijv. Janskerkhof, Ledig Erf). ○ Er is steeds meer samenwerking. GreenDeals, CityDeals, samen met de G5 en het ministerie aan een Nationaal Programma Deelmobiliteit, MaaS-pilots, hubs, etc.	De volgende signalen van destabilisering en druk op de gevestigde orde dienen zich aan in Utrecht: ○ Bij alle grote binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen in Utrecht is mobiliteit potentieel een spelbreker: de capaciteit van het wegennet kan de extra automobiliteit niet aan. Die verkeerskundige urgentie vraagt om een vernieuwende aanpak van gemeente en marktpartijen en vormt een impuls voor de mobiliteitstransitie. Verdichting en (lichte) groei van het autobezit betekent ook parkeerdruk in wijken in de bestaande stad. ○ Tot en met begin 2020 zat de OV Terminal tegen overbelasting aan. In de spits zit het huidige autonetwerk zo goed als vol. De druk op alle mobiliteitsnetwerken is door Covid ten minste tijdelijk afgenomen (bezetting OV 40%, najaar 2021). Nu de economie weer sterk aantrekt neemt mobiliteit snel toe. In hoeverre tijdelijk gedrag zoals thuiswerken en gespreid reizen blijven is onduidelijk. ○ In het Mobiliteitsplan 2040 worden 35% meer verplaatsingen voorspelt, waarbij de druk op netwerken vooral wordt verwacht bij de duurzame modaliteiten (fiets: 72%, OV; 51%), in plaats van auto (10%). ○ Bewonersorganisaties (zoals de Kracht van Utrecht) dagen het stadsbestuur uit om sneller te gaan met verduurzaming en zetten vraagtekens bij de ruimtelijke strategie. ○ Weerstand in de samenleving tegen het verder inperken van autogebruik in de stad (persoonlijke vrijheid, economische belangen), en politieke tegenstellingen (zie ook 'emergentie').

OPKOMENDE ORDE	DRUK OP DE GEVESTIGDE ORDE
Emergentie	**Chaos**
○ Toekomstige ontwikkelpaden zoals actieve modaliteiten, deelvervoer en elektrificering zijn duidelijk. Deelmobiliteit is niet meer te negeren, maar de echte opschaling in aanbod en gebruik door veel grotere groepen in de samenleving moet nog gaan plaatsvinden. Groei en verdichting zijn daarbij een versneller. ○ De richting van de verandering staat op hoofdlijnen niet meer echt ter discussie in Utrecht: er is oog voor gezondheid, leefbaarheid en milieu bij vrijwel alle politieke kleuren. Ook in de samenleving: zo pakken bedrijven soms een voortrekkersrol, zoals de Green Business Club Utrecht, en wordt er samen met de gemeente gewerkt aan het behouden van de positieve mobiliteitseffecten van Covid. ○ Echter, hoe en in welke snelheid de veranderingen zouden moeten plaatsvinden, en vooral in hoeverre de (privé)auto daarbij aan banden zou moeten worden gelegd; daarover lopen de denkbeelden in politiek en samenleving uiteen.	Signalen van chaos zijn er wel op (inter)nationaal niveau (auto-industrie onder druk, geopolitiek onrust rondom klimaat en olie, etc.), maar dit speelt niet op het stedelijk niveau van Utrecht. Wel disruptief waren deze gebeurtenissen: ○ Stikstof: door de stikstof (PAS) uitspraak van de Raad van State uit 2019 zijn tientallen grote en kleine woningbouwprojecten in Utrecht in de vertraging zijn geraakt. ○ Covid-19 pandemie: heeft plotseling geleid tot een sterke afname van verkeer op alle netwerken, OV (51%) sterker dan auto (22%) (GU, 2021g). Ten aanzien van de mobiliteitstransitie is de vraag welke effecten op langere termijn blijven: kiezen mensen voor nog meer individuele mobiliteit (i.p.v. OV en deelvervoer)? Of blijken positieve effecten zoals thuiswerken, gespreid reizen en ander mobiliteitsbeleid onder werkgevers (inkrimpen wagenpark) een grotere impact te hebben?
Institutionaliseren	**Afbreken**
Institutionalisering is zichtbaar geworden: ○ Beleid is vastgesteld in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en het Mobiliteitsplan 2040. Wel moet het Mobiliteitsplan nog worden omgezet in een implementatieplan. Overigens was de inhoudelijke lijn (bijv. slim bestemmen) al ingezet met Mobiliteitsplan uit 2016. ○ In het nieuwe Mobiliteitsplan heeft deelvervoer voor het eerst een volwaardige plek gekregen. Bovendien is er een vergunningstelsel voor deelmobiliteit geïmplementeerd. ○ Tegelijkertijd wordt qua institutionalisering een stevige stap gezet door de nieuwe Parkeervisie (behandeling Raad najaar 2021). Daarin staan o.a. lagere parkeernormen, alternatieven voor parkeerplaatsen in gebiedsontwikkeling, Mobiliteitsfonds en parkeren op afstand (POA). Tegelijkertijd: concept als POA staat nog in kinderschoenen en moet nog geoperationaliseerd worden	Afbraak van de gevestigde orde vindt op het stedelijk niveau plaats op de volgende manieren: ○ Aanscherping parkeerbeleid: nieuwe lagere parkeernormen, geen straatparkeervergunning bij nieuwe binnenstedelijke ontwikkeling, geen tweede vergunning op bepaalde plekken, straatparkeerplaatsen verwijderen op initiatief van bewoners. ○ Autoverkeer weren en vertragen: doorgaand autoverkeer weren (bijv. Catharijnesingel, Ledig Erf), maximumsnelheid naar 30 kilometer (m.u.v. verbindingswegen), op stadsboulevards dubbele rijbanen terugbrengen tot één rijstrook in elke richting, herinrichting met meer ruimte voor fietsers. ○ Aanscherping milieuzone. ○ Oriëntatie op mogelijkheden betalen naar gebruik. Ondanks dit ontmoedigingsbeleid is de auto nog steeds een belangrijke modaliteit binnen het stedelijk mobiliteitssysteem, goed voor 18% van de verplaatsingen binnen de stad.
Stabiliseren	**Uitfaseren**
Voor stabiliseren is het te vroeg. Met de sterke groei van het aantal fietsers in de stad, wordt het fietsnetwerk en fietsfaciliteiten wel geoptimaliseerd om nog grotere capaciteit aan te kunnen.	Van het uitfaseren van de auto in de stad is geen sprake. Het Mobiliteitsplan stelt dat alle bestemmingen in de stad met de auto bereikbaar blijven, alleen niet via de snelste route. Er wordt gekozen voor de geleidelijke weg.

Bronnen: Lodder et al., 2017; Bode et al., 2019; Diercks et al., 2020; CROW/Drift, 2021.

BIJLAGE II: Geraadpleegde literatuur

- ABN AMRO (2019). *Mobility as a Service. Hoe een nieuwe kijk op mobiliteit de vervoersmarkt op zijn kop zet*.
- AGORA Magazine (2014). *Mobiliteitstransities,* 30(2). Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Algemeen Dagblad (2019, 11 september). *En het wordt nóg drukker*.
- Algemeen Dagblad (2021, 8 oktober). *Plannen omstreden bruggen wijk Merwede sneuvelen: toch twee in plaats van vijf bruggen over het kanaal*. Geraadpleegd via: https://www.ad.nl/utrecht/plannen-omstreden-bruggen-wijk-merwede-sneuvelen-toch-twee-in-plaats-van-vijf-bruggen-over-het-kanaal~a75392ca/
- ANWB (2021). *ANWB: 17 procent meer files op de Nederlandse wegen in 2019*. Geraadpleegd via: https://www.anwb.nl/verkeer/nieuws/nederland/2019/december/knelpunten-2019
- Autodelen.net (2021). Presentatie eHUBS Academy. Tendering and MaaS-integration.
- AutoRai (2020). *Gemiddelde aanschafprijs nieuwe personenauto's opnieuw gestegen in 2019.* Geraadpleegd via: https://autorai.nl/gemiddelde-aanschafprijs-nieuwe-personenautos-sterk-gestegen-in-2019/
- Barr, S. (2018). Personal mobility and climate change. *WIREs Climate Change*, 9:e542.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15, 73-80.
- Banister, D. (2011). Cities, mobility and climate change. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1538-1546.
- Bode, N., Buchel, S., Diercks, G., Lodder, M., Loorbach, D., Notermans, I., van Raak, R. & Roorda, C. (2019). *Staat van Transitie: dynamiek in mobiliteit, kilmaatadaptatie en circulaire economie*. Rotterdam: DRIFT.
- Boon, W., van Wee, B. & Geurs, K. (2003). *Barrièrewerking van infrastructuur: A2 en Amsterdam-Rijnkanaal barrière voor inwoners van Utrecht-Leidsche Rijn*? Paper voor het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk.
- Buunk, W. & Bastiaanssen, J. (2016). *Strijd over Mobiliteit. De onderliggende waarden in onze opvattingen over reizen, verkeer en openbaar vervoer.* Windesheimreeks kennis en onderzoek nr. 61.
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2017). *Worden we individualistischer?* Geraadpleegd via: https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2017/52/worden-we-individualistischer-
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2018). *Risico op vervoersarmoede. Een eerste aanzet tot een indicator*.
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2019). *Sterke groei in steden en randgemeenten verwacht*. Geraadpleegd via: https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/37/sterke-groei-in-steden-en-randgemeenten-verwacht
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2020). *Minder steenkool en meer aardgas verbruikt in 2019*. Geraadpleegd via: https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/20/minder-steenkool-en-meer-aardgas-verbruikt-in-2019
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2020, 6 maart). *Autopark groeit sneller dan bevolking*. Geraadpleegd via: https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/10/autopark-groeit-sterker-dan-bevolking
- Centraal Planbureau/Planbureau voor de Leefomgeving (2020). *Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020.* Den Haag.
- College van Rijksadviseurs (2019). *Enorm veel keuze & ongelofelijk nabij*. Advies aan het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma van de Metropoolregio Amsterdam Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.
- CROW en DRIFT (2021). *Sporen van verandering. Inspirerende voorbeelden van transitie in de regio naar nieuwe mobiliteit*.
- CROW (2021). *Staat van de mobiliteitstransitie. Verkeerslawaai*. Geraadpleegd via: https://www.crow.nl/duurzame-mobiliteit/home/sterke-en-gezonde-steden/verkeerslawaai/verkeerslawaai

- Deloitte (2017). *State of the State onderzoek. Ruimtewinst in de stad door smart mobility 40% minder parkeerplaatsen in 2040*.

- De Vries, H., Dijkstra, M., & Kuhlman, P. (1988). Self-efficacy: the third factor besides attitude and subjective norm as a predictor of behavioural intentions. *Health education research*, 3(3), 273-282.

- Dagevos, J., & de Voogd, J. (2018). *Ruimtelijke Analyse Uitslag Gemeenteraadsverkiezingen 2018 in de Gemeente Utrecht*. Telos.

- Diercks, G., Lodder, M., Buchel, S., Notermans, I., Bode, N., & van Raak, R. (2020a). *Een verdiepend transitieperspectief. Op mobiliteit, klimaatadaptatie en circulaire economie*. Rotterdam: DRIFT.

- Diercks, G., Loorbach, D., Van der Steen, M., Scherpenisse, J., Lodder, M., Buchel, S., Notermans, I., Bode, N., & van Raak, R. (2020b). *Sturing in Transities. Een raamwerk voor strategiebepaling*. Rotterdam: DRIFT/NSOB.

- Donkers, H. (2017). Mobiliteit is en grondrecht, Interview met planoloog Karel Martens. *Geografie*, 26(8), 6-10.

- DRIFT (2015). *Nieuwe wegen inslaan. Mobiliteit als katalysator voor een duurzame toekomst van Rotterdam*.

- Duranton, G. & Turner, M.A. (2011). The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities. *American Economic Review* 101(6), 2616-2652.

- Duyvendak, J.W. (2004). De individualisering van de samenleving en de toekomst van de sociologie. *Sociologische Gids*, Jaargang 51(4), 2004, 495-506.

- European Environment Agency (2019). *Sustainability transitions: policy and practice* (nr. 09/2019). Luxembourg: Publications Office of the European Union.

- Focas, C., & Christidis, P. (2017). Peak Car in Europe? *Transportation Research Procedia* 25, 2017, 531-550.

- Gärling, T. & Schuitema, G. (2007). Travel demand management targeting reduced private car use: effectiveness, public acceptability and political feasibility. *Journal of Social Issues*, 63(1), 139-153.

- Gärling, T. & Steg, L. (2007). *Threats from car traffic to the quality of urban life: problems, causes, and solutions.* Amsterdam: Elsevier.

- Geels, F. W. (2002). Technological transitions as evolutionary configuration processes: A multi-level perspective and a case-study. *Research policy*, 31(8/9), 1257-1274.

- Geels, F.W. (2004). Understanding system innovations: a critical literature review and a conceptual synthesis. In: Elzen, B., Geels, F. W., & Green, K. (eds). *System Innovation and the Transition to Sustainability - Theory, Evidence and Policy*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.

- Geels, F.W. (2005). The dynamics of transitions in socio-technical systems: A multi-level analysis of the transition pathway from horse-drawn carriages to automobiles (1860–1930). *Technology Analysis & Strategic Management*, 17(4), 445-476.

- Geels, F.W. (2012). A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies. *Journal of Transport Geography*, 24, 471-482.

- Geels, F.W & Kemp, R. (2012). The multi-level perspective as a new perspective for studying socio-technical transitions. In: *Automobility in Transition? A Socio-Technical Analysis of Sustainable Transport*. Oxford: Taylor & Francis Group, 49-79.

- Gemeente Amsterdam (2017). *Voor fietsers een gezonde en bereikbare stad. Meerjarenplan Fiets 2017-2022*.

- Gemeente Amsterdam (2020). *Amsterdam maakt ruimte. Agenda Amsterdam Autoluw*.

- Gemeente Amsterdam (2021a). *Amsterdamse Thermometer van Bereikbaarheid 2021*.

- Gemeente Amsterdam (2021b). *Doelgroeponderzoek deelvervoer Amsterdammers*. Amsterdam: Choice.

- Gemeente Den Haag (2019). *Hoofdlijnenbrief mobiliteitstransitie* (Raadsbrief).

- Gemeente Den Haag (2020). *Beeldvorming over toekomst van mobiliteit/verkeer & vervoer in de stad*. Onderzoeksrapport Stadspanel Den Haag.
- Gemeente Eindhoven (2019a). *Eindhoven op weg naar een aantrekkelijk en gezond centrum. Menukaart Autoluw*.
- Gemeente Eindhoven (2019b). *Agenda deelmobiliteit*.
- Gemeente Rotterdam (2020). *Rotterdamse Mobiliteitsaanpak*.
- Gemeente Utrecht (1958). *Verkeers- en Vervoersplan*.
- Gemeente Utrecht (2005). *Verkeers- en Vervoerplan 2005-2020*.
- Gemeente Utrecht (2012). *Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar. Ambitiedocument*.
- Gemeente Utrecht (2016a). *Utrecht kiest voor gezonde groei. Ruimte Strategie 2016*.
- Gemeente Utrecht (2016b). *Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Mobiliteitsplan Utrecht 2025*.
- Gemeente Utrecht (2019). *Inwonersenquête 2019*.
- Gemeente Utrecht (2020a). *Duurzaamheidsverslag 2020*.
- Gemeente Utrecht (2020b). *Overzicht uitkomsten draagvlakmetingen*.
- Gemeente Utrecht (2020c). *Strategie Smart Mobility 2040. De weg naar slimme en duurzame mobiliteit*.
- Gemeente Utrecht (2021a). *Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad. Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.*
- Gemeente Utrecht (2021b). *Mobiliteitsplan 2040. Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen*.
- Gemeente Utrecht (2021c). *Routekaart Parkeerhubs*. Uitgevoerd door Royal Haskoning DHV.
- Gemeente Utrecht (2021d). *Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht. Concept Parkeervisie*.
- Gemeente Utrecht (2021e). *Monitor mobiliteitsplan 2021. Slimme Routes, slim regelen, slim bestemmen, cijfers over 2020*.
- Gemeente Utrecht (2021f). *Jaarrekeningen mobiliteit 2014-2020*.
- Gemeente Utrecht (2021g). *Programmabegroting 2021*.
- Gemeente Utrecht (2021h). *Utrecht Monitor*. Geraadpleegd via: https://www.utrecht-monitor.nl/
- Gemeente Utrecht (2021i). *Utrecht in Cijfers. Hoe het feitelijk met Utrecht gaat*. Geraadpleegd via: https://utrecht.incijfers.nl/jive?report=kaart_wijk_buurt
- Gemeente Utrecht (2021j). *Parkeerplattegrond Utrecht*. Geraadpleegd via: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/parkeren-bezoeker/parkeerplattegrond/
- Gemeente Utrecht (2021, 25 mei). *Uitkomsten Stadsgesprek Nieuwe Energie* (Raadsbrief). Geraadpleegd via: https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/ba6317b8-dbd1-413e-a0c4-86d90c78f514
- Goedopweg (2021). *Goedopweg: naamsbekendheid, imago en gedragsdeterminanten*.
- Gössling, S. (2020). Why cities need to take road space from cars - and how this could be done. *Journal of Urban Design*, 25(4), 443-448.
- GroenLinks, D66, ChristenUnie (2018). *Coalitieakkoord Utrecht Ruimte voor Iedereen 2018-2022*.
- Het Groene Brein (2021). *Vier perspectieven op transitiedenken en doen* (White Paper). Den Haag.

- IPO/VNG (2020). *Inspiratiegids Duurzame Mobiliteit regionale mobiliteitsprogramma's*. Den Haag.
- ING (2021). *Corona Automotive*. Geraadpleegd via: https://www.ing.nl/zakelijk/kennis-over-de-economie/uw-sector/detailhandel/corona-automotive.html
- IPCC (2021). *Climate change widespread, rapid, and intensifying*. Geraadpleegd via: https://www.ipcc.ch/2021/08/09/ar6-wg1-20210809-pr/
- Inspectie der Rijksfinanciën (2020). *Ruimte voor wonen. Brede maatschappelijke heroverweging*.
- Jacobs, J. & Königs, M. (2020). *Sferen van nieuwe mobiliteit*.
- Jeekel, J. F. (2016). *Smart mobility and societal challenges: an implementation perspective*. Eindhoven: Technische Universiteit.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2014). *Niet autoloos, maar auto later. Voor jongvolwassenen blijft de auto een aantrekkelijk perspectief*. Den Haag: KiM.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2017). *Mobiliteitsbeeld 2017*. Den Haag: KiM.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018a). *Meer zicht op Mobility as a Service*. Den Haag: KiM.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM (2018b). *Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?* Den Haag: KiM.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM (2018c). *Effecten van prijsprikkels in de mobiliteit*. Den Haag: KiM
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM (2019a). *Mobiliteit in stedelijk Nederland*. Den Haag: KiM
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM (2019b). *Mobiliteitsbeeld 2019*. Den Haag: KiM
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM (2020a). *Blik op de file. De file door de ogen van de Nederlandse burger*. Den Haag: KiM.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM (2020b). *Fietsfeiten*. Den Haag: KiM.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM (2021a). Het verband tussen gezond en actief reizen. Den Haag: KiM.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM (2021b). Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland. Ontwikkelingen, effecten en potentie. Den Haag: KiM.
- Rijksoverheid (2019). *Klimaatakkoord, 28 juni 2019*. Den Haag.
- Köhler, J., Whitmarsh, L., Nykvist, B., Schilperoord, M., Bergman, & Haxeltine, A. (2009). A transition model for sustainable mobility. *Ecological Economics*, 68, 2985-2995.
- Kersten, P. (2020, 15 mei). *Toekomst maken en voorspellen voor gebiedsontwikkeling in tijden van Corona: Toplocaties in de grote steden worden de grote winnaar*. Geraadpleegd via: www.gebiedsontwikkeling.nu
- Kreutzberger, E., Unsworth, K. & Konings, R. (2018). Werken aan klimaatvriendelijke mobiliteit in de G4 op de lange termijn. *Tijdschrift Vervoerswetenschap*, 54(1), 40-69.
- Langstraat, F. & Zijlstra, T. (2014). Gefixeerd op techniek. Interview met David Banister & Frank Geels. *AGORA Magazine, Mobiliteitstransities*, 2014(2), 22-26.
- Lodder, M., Roorda, C., Loorbach, D. & Spork, C. (2017). *Staat van transitie: patronen van opbouw en afbraak in vijf domeinen*. Rotterdam: DRIFT.
- Lodder, M., Roorda, C., Loorbach, D. & Spork, C. (2017). *Werkdocument. Bijlage bij Staat van Transitie: patronen van opbouw en afbraak in vijf domeinen*. Rotterdam: DRIFT.

- Loorbach, D. (2007). *Transitiemanagement. Nieuwe vorm van governance voor duurzame ontwikkeling* (Proefschrift). Rotterdam: Erasmus Universiteit.

- Loorbach, D., van der Brugge, R. & Taanman, M. (2008). Governance in the energy transition: Practice of transition management in the Netherlands. *Int. J. Environmental Technology and Management*, Vol. 9, Nos. 2/3, 294-315.

- Loorbach, D. (2010). Transition management for sustainable development: A prescriptive, complexity-based governance framework. *Governance*, 23(1), 161-183.

- Loorbach, D., Rotmans, J. (2010). The practice of transition management: Examples and lessons from four distinct cases. *Futures*.

- Loorbach, D., Frantzeskaki, N., & Avelino, F. (2017). Sustainability Transitions Research: Transforming Science and Practice for Societal Change. *Annual Review of Environment and Resources*, 42, 599-626.

- Loorbach, D. (2020a). *Het is tijd om te doen wat we al lang wisten*. Geraadpleegd via: https://www.gebiedsontwikkeling.nu

- Loorbach, D. (2020b). *Met mobiliteitstransitie ruimte maken transitiesturing voor een duurzame regio?* Rotterdam: DRIFT.

- Loorbach, D. & Scherpenisse, J. (2020). *Draagvlak in transities – Essay*. Rotterdam: DRIFT.

- Luque-Ayala, A. Marvin, S. & Bulkeley, H. (2018). *Rethinking urban transitions. Politics in the Low Carbon City*. New York: Routledge.

- Mackett, R.L. (2012). Reducing Car Use in Urban Areas. In: Mackett, R.L., May, A.D., Kii, M. & Pan, H. (eds). *Sustainable Transport for Chinese Cities*. Yorkshire: Emerald.

- Markard, J., Raven, R. & Truffer, B. (2012). Sustainability transitions: An emerging field of research and its prospects. *Research Policy*, 41, 955-967.

- Martens, K., Holder, M. ten, & Thijssen, J. (2011). Vervoersarmoede bestaat. Verkeerskunde. Geraadpleegd via: http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/martens_2011_-_vervoerarmoede_bestaat.pdf

- Melia, S. (2014). Carfree and Low-Car Development. *Parking: Issues and Policies*, vol. 5, 2014, 213-233.

- Milieudefensie (2018). *Lokaal beleid mobiliteit en ruimte in de stad. Opiniepeiling onder inwoners van G20*. Uitgevoerd door I&O Research.

- Milieudefensie (2021). *Wie heeft er voorrang in jouw wijk?* Geraadpleegd via: https://www.mijnruimte.nu/

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2017). *Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017*. Hoofdrapport.

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2021). *Toekomstperspectief Automobiliteit 2040*. Den Haag.

- Mol, J. de (2014). Langstraat, F. & Zijlstra, T. (2014). Co-modaliteit cruciaal voor Vlaanderen. *AGORA Magazine, Mobiliteitstransities*, 2014(2), 12.

- Nieuwenhuijsen, M.J. & Khreis, H. (2016). Car free cities: Pathway to healthy urban living. *Environment International*, 94, 251-262.

- Nykvist, B. & Whitmarsh, L. (2008). A multi-level analysis of sustainable mobility transitions: Niche development in the UK and Sweden. *Technological Forecasting and Social Change,* 75, 1373-1387.

- Oakil, A.T.M., Manting, D. & Nijland, H. (2016). Determinants of car ownership among young households in the Netherlands: The role of urbanisation and demographic and economic characteristics. *Journal of Transport Geography,* 51, 229-235.

- Paredis, E. (2009). *Socio-technische systeeminnovaties en transities: van theoretische inzichten naar beleidsvertaling*. Working Paper nr. 10. Gent: Universiteit Gent/Centrum voor Duurzame Ontwikkeling.

- Paredis, E. (2010). *Naar een verdere onderbouwing van het Vlaamse beleid voor duurzaamheidstransities*. Gent: Universiteit Gent/Centrum voor Duurzame Ontwikkeling.

- Planbureau voor de Leefomgeving (2017a). *Demografie en de invloed op autobezit en parkeren*. Den Haag: PBL.

- Planbureau voor de Leefomgeving (2017b). *Mobiliteit en elektriciteit in het digitale tijdperk. Publieke waarden onder spanning*. Den Haag: PBL.

- Planbureau voor de Leefomgeving (2019). *Maatschappelijk draagvlak voor transitiebeleid. Een verkennend onderzoek naar de legitimiteit van transitiebeleid rond energie en circulaire economie*. Den Haag: PBL.

- Planbureau voor de Leefomgeving/Centraal Planbureau (2020). *Ontwikkeling mobiliteit*. *PBL/CPB-notitie ten behoeve van de werkgroep Toekomstbestendige mobiliteit van de Brede maatschappelijke heroverwegingen 2020*. Den Haag: PBL.

- Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (2018a). De stad als gezonde habitat. Gezondheidswinst door omgevingsbeleid. Geraadpleegd via: https://www.rli.nl/sites/default/files/de_stad_als_gezonde_habitat_def.pdf

- Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (2018b). Van B naar Anders. Investeren in mobiliteit voor de toekomst. Geraadpleegd via: https://www.rli.nl/publicaties/2018/advies/van-b-naar-anders

- Rijksoverheid (2017). *Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017 (Hoofdlijnenrapport)*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

- RIVM (2021). *Stimuleren van fietsen*. Geraadpleegd via: https://www.gezondeleefomgeving.nl/thema/fietsen

- Rotmans, J. (2003). *Transitiemanagement: Sleutel voor een duurzame samenleving*. Assen: Koninklijke Van Gorcum.

- Rotmans, J. (2005). *Maatschappelijke innovatie tussen droom en werkelijkheid staat complexiteit* (Oratie). Rotterdam: Erasmus Universiteit.

- Rye, T., Hrelja, R. (2020). Policies for Reducing Car Traffic and Their Problematisation. Lessons from the Mobility Strategies of British, Dutch, German and Swedish Cities. *Sustainability*, 12(19), 8170.

- Rotmans, J. & Loorbach, D. (2009). Complexity and Transition Management. *Journal of Industrial Ecology*, 13, 184-196.

- Rotmans, J. (2012). *In het oog van de orkaan. Nederland in transitie*. Den Haag: Aeneas.

- Rotmans, J., Loorbach, D. & Kemp, R. (2017). *Transition management: Its origin, evolution and critique.* Rotterdam: Erasmus Universiteit/DRIFT.

- RVO (2021). Cijfers elektrisch vervoer. Geraadpleegd via: https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers-elektrisch-vervoer

- Schmitz, S., Becker, S., Weiand, L., Niehoff, N., Schwartzbach, F., & von Schneidemesser, E. (2019). *Determinants of Public Acceptance for Traffic-Reducing Policies to Improve Urban Air Quality*. Sustainability, 11(14), 3991.

- Schot, J. & Geels, F.W. (2008). Strategic niche management and sustainable innovation journeys: theory, findings, research agenda, and policy. *Technology Analysis & Strategic Management*, 20(5), 537-554.

- Sengers, F. & Raven, R. (2016). Experimenteren voor de transitie naar duurzame steden. *Rooilijn*, 49(4), 262-281.

- Schippl J. & Arnold, A. (2020). Stakeholders' views on multimodal urban mobility futures: A matter of policy interventions or just the logical result of digitalization? *Energies*, 13, 1788.

- Shoup, D. (2005). *The High Cost of Free Parking*. New York: Routledge.

- SmartAgent (2011). *Utrechts Autodelen: perceptie en praktijk. Een burgerpeiling naar kennis, houding en gebruik van autodelen in de provincie Utrecht*.

- Sovacool, B. & Hess, D. (2017). Ordering theories: Typologies and conceptual frameworks for sociotechnical change. *Social Studies of Science* 2017, Vol. 47(5) 703–750.

- Steg, L. (2003). Can public transport compete with the private car? *IATSS Research*, 27(2), 27-35.

- Steg, L. (2007). Sustainable transportation. A Psychological Perspective. *IATSS Research*, Vol.31(2), 1-9.

- Sovacool, B.K. & Axsen, J. (2018). Functional, symbolic and societal frames for automobility: Implications for sustainability transitions*. Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 118, 730-746.

- SWOV (2021). *Verkeersdoden in Nederland*. Geraadpleegd via: https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/verkeersdoden-nederland

- Sytsma, J. & Stulen, L. (2019). *MaaS laat Leidsche Rijn stromen: de meerwaarde van MaaS in een Vinex-wijk*. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk.

- Te Brömmelstroet, M., Boterman, W., & Kuipers, G. (2020). How culture shapes - and is shaped by - mobility: cycling transitions in The Netherlands. In: *Handbook of Sustainable Transport. Cheltenham*. UK: Edward Elgar Publishing.

- Temenos, C., Nikolaeva, A., Schwanen, T., Cresswell, T., Sengers, F. Watson, M. & Sheller, M. (2017). Theorizing Mobility Transitions. An Interdisciplinary Conversation. *Transfers* 7(1), Spring 2017,113–129.

- Schollaardt, J. (2021). Factsheet emissies en depositie van stikstof in Nederland. Den Haag: TNO. Geraadpleegd via: http://publications.tno.nl/publication/34634850/8Pywsn/TNO-2019-emissies.pdf

- Trouw (2020, 17 januari). *Links en rechts Amsterdam zijn voor een autoluwe stad en willen sneller actie*.

- Utrecht Region (2019, 7 oktober). Regio Utrecht opnieuw in top van Europa's meest concurrerende regio's. Geraadpleegd via: https://invest.utrechtregion.com/en/top-meest-competitieve-regios/regio-utrecht-opnieuw-in-top-van-europas-meest-concurrerende-regios

- Van Altena, A., in 't Veld, J. & Jacobs, J. (2020). *Het smalle transitiepad tussen gewenste en ongewenste mobiliteit: utopie en dystopie.*

- Van de Weijer, C. (2021). *Toekomstperspectief Wegen en Automobiliteit; Externe bespiegeling*. Bijlage bij Toekomstperspectief Automobiliteit van het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat.

- Van de Weijer, C. & Steinbuch, M. (2020). *Vooruit. De toekomst van mobiliteit*.

- Van der Linden, M. & De Geeter, S. (2020). *Verbieden, verplichten of verleiden? Een onderzoek naar maatregelen om reisgedrag te beïnvloeden.* Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

- Van Steenbergen, F. & Schipper, K. (2017). *Struggling with justice in transitions – Essay*. Rotterdam: DRIFT.

- Van der Steen, M., Hajer, M., Scherpenisse, J., Van Gerwen, O. & Kruitwagen, S. (2014). *Leren door doen. Overheidsparticipatie in een energieke samenleving.* NSOB/PBL.

- Verkade, T. & te Brömmelstroet, M. (2020). *Het recht van de snelste. Hoe ons verkeer steeds asocialer werd.* Amsterdam: De Correspondent.

- Vries, H. de, Kuhlman, P., & Dijkstra, M. (1988). Self efficacy; The third factor besides attitude and subjective norm as a predictor of behavioral intentions. *Health Education Research*, 3, 273-282.

- Vringer, K. & Carabain, C. (2020). Measuring the legitimacy of energy transition policy in the Netherlands. *Energy Policy*, 138, 111229.

- Whitmarsh L. (2009). What's in a name? Commonalities and differences in public understanding of "climate change" and "global warming." *Public Understanding of Science*, 18(4), 401-420.

- Whittle, C., Whitmarsh, L., Haggar, P., Morgan, P. & Parkhurst, G. (2019). User decision-making in transitions to electrified, autonomous, shared or reduced mobility. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Volume 71, 302-319.

- Yin, R.K. (2009). *Case Study Research: Design and Methods. Volume 5 van Applied Social Research Methods*. Thousand Oaks: Sage.

- Zijp, M. & Govers, B. (2011). *Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar of hoe een stad de slag maakt naar een aantrekkelijk en duurzaam mobiliteitssysteem*. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 24 en 25 november 2011, Antwerpen.

BIJLAGE III: Onderzoeksverantwoording survey

In deze bijlage wordt nader ingegaan op de opzet van de survey, met achtereenvolgens aandacht voor het:

1. ontwerp & testen van de vragenlijsten;
2. data-verzameling & verspreiding van de vragenlijsten; en
3. steekproef & representativiteit.

Zie bijlage V voor de gebruikte survey.

Ad. 1. Het ontwerp & testen van de vragenlijsten

Keuzes die zijn gemaakt en stappen die zijn gezet in de voorbereiding om te zorgen voor een kwantitatief onderzoek dat betrouwbaar, valide en accuraat is:

- Een online survey met behulp van het programma Qualtrics. Mogelijkheid om laagdrempelig via de mobiele telefoon de survey in te vullen.

- De survey bestaat vrijwel volledig uit gesloten vragen. Hierdoor zijn de geaggregeerde antwoorden eenvoudig te verwerken tot eenduidige survey uitkomsten in de vorm van tabellen, figuren en beschrijvingen, en wordt bovendien de invultijd beperkt. Bij enkele vragen is respondenten de mogelijkheid geboden om naast gesloten antwoordmogelijkheden, ook te kiezen voor 'Anders, namelijk...' om een schriftelijke reactie te geven. Slechts één vraag (toelichting bij de vraag 'Wie kan er meer doen?') was volledig open. Het invullen van deze vraag was niet verplicht.

- Via drie vragenlijsten zijn drie uiteenlopende stakeholdergroepen bevraagd:
    - Bewoners/bezoekers
    - Bedrijven/organisaties (vertegenwoordigers namens), en
    - Politieke partijen (raadsleden namens).

  Binnen de vragenlijst bewoners/bezoekers zijn uiteenlopende 'blokken' met specifieke vragen gemaakt voor bewoners, forenzen en incidentele bezoekers aan Utrecht.

- Bij een aantal vragen die aan alle stakeholdergroepen zijn voorgelegd, zijn de antwoordmogelijkheden soms verschillend. Dit omdat niet alle antwoordmogelijkheden even relevant zijn voor alle groepen. Waar hier sprake van is, is bij het weergeven van de uitkomsten (hoofdstuk 7, bijlage VI) hiervan melding gemaakt.

- Bij het opstellen van de vragenlijsten is aandacht besteed aan het voorkomen van vakjargon en abstracte termen, bijvoorbeeld het woord 'mobiliteitstransitie' is vermeden. Gekozen is voor 'minder, anders en schoner reizen' om het concept te operationaliseren.

  Het beperken van de invultijd is vooraf een belangrijk aandachtspunt geweest, waarbij de inzet is geweest om de survey onder de 10 minuten te houden. Ca. 15% van het totaal aantal respondenten dat is gestart met de vragenlijst bewoners/bezoekers, is voortijdig afgebroken. Dit percentage vormde geen aanleiding voor aanpassing/inkorten van de survey. Op basis van inzicht in waar de meeste mensen gestopt zijn, heb ik tussentijds eenmalig een tekstje toegevoegd (om bij een vraag helemaal naar beneden te scrollen en dan op de pijl voor verder te toetsen). Ik concludeer dat het gelukt om de invultijd voldoende te beperken, zonder dat de respons daar te zeer onder geleden heeft:
    - Gemiddelde invultijd survey bewoners/bezoekers (N=1.219): bijna 9 minuten (minus extreme tijdswaarnemingen: 20 kortste en 20 langste);

- Gemiddelde invultijd survey bedrijven/organisaties (N=115): ca. 11 minuten (minus extreme tijdswaarnemingen: 5 kortste en 5 langste).

- De vragenlijsten zijn meerdere keren besproken met en becommentarieerd door experts van de Erasmus Universiteit (Giuliano Mingardo en Susan Vermeulen). De concept-vragenlijsten zijn getest door vier respondenten met uiteenlopende kenmerken (kennis, leeftijd, etc.) op invultijd, begrijpelijkheid, eenduidigheid vragen, ontbreken antwoordcategorieën, etc.

- Om de anonimiteit van de respondenten te waarborgen (vanuit privacyoverwegingen/AVG), en om de onafhankelijkheid van het onderzoek te garanderen is gekozen voor het verspreiden van een anonieme link per e-mail, WhatsApp en in (social) mediaberichten (i.p.v. een persoonlijke link). Dit met uitzondering van de raadsleden aan wie direct een mail is verstuurd.

- Aan het einde van de vragenlijsten hebben respondenten zelf de keuze gehad om hun identiteit alsnog bekend te maken door te kiezen voor interesse in deelname aan een focusgroep of het opsturen van de onderzoeksrapportage. Dat heeft geleid tot het volgende beeld:

Respondenten willen...	Bewoners/ bezoekers	Bedrijven/ organisaties	Raadsleden
...rapport ontvangen	245 (20,1%)	34 (29,6%)	9 (75%)
...deelname focusgroep	178 (14,6%)	23 (20%)	n.v.t.

Ad. 2. Data-verzameling & verspreiding van de vragenlijsten

Data-verzameling heeft plaatsgevonden in de maand juni 2021. De vragenlijsten zijn op verschillende momenten geactiveerd en vervolgens actief verspreid:

- Bewoners/bezoekers: link actief van 31 mei t/m 25 juni 2021
- Bedrijven/organisaties: link actief van 2 juni t/m 29 juni 2021
- Raadsleden: link actief van 15 t/m 24 juni 2021

Verspreiding vragenlijst 'bewoners/bezoekers':

- via e-mail en oproep Intranet Gemeente Utrecht (werkgever van de onderzoeker).
- via contactpersonen bij diverse grote Utrechtse werkgevers in het netwerk, met het verzoek op uit te zetten onder werknemers (bijv. Deloitte, Capgemini, Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht, Rabobank, ASR, Provincie Utrecht).
- via een contactpersoon onder studenten van de Universiteit Utrecht.
- via-via in diverse privé- en werk gerelateerde WhatsApp-groepen van vrienden, kennissen en collega's (scholen, sportclubs, buurt, etc.).
- via buurtverenigingen.
- via viertal Wijkberichten Gemeente Utrecht (N.B. in sommige wijken ben ik hierbij door collega's (wijkadviseurs) actief geholpen, in andere wijken wilden zij niet helpen (vanwege onderzoek op persoonlijke titel). Dit heeft effect gehad op de respons in bepaalde wijken.
- via Facebook: berichten in diverse open en gesloten Facebookgroepen ('Utrecht!', 'Vinex-Vrienden', 'Prikbord Lunetten', etc.), waarbij het ook voor is gekomen dat ik geen toegang heb gekregen tot bepaalde wijk-/buurtgroepen.
- via nieuwsbericht op de website van Goed op Weg (regionale samenwerkingsverband gemeente, provincie, RWS, etc. op het terrein van mobiliteit) en social media kanalen van Goed op Weg: Twitter en Instagram.
- via een post op Linkedin (2.911x bekeken, 68 likes, 23x gedeeld).

Verspreiding vragenlijst 'bedrijven/organisaties':

- via rechtstreeks telefonisch of per mail contact te zoeken met contactpersonen uit het eigen en gemeentelijk netwerk van bedrijven en organisaties (bedrijven, publiekstrekkers als musea, scholen, ziekenhuizen, etc.).
- via de kanalen van Goed Op Weg, o.a. op Utrecht Science Park.
- via het Ondernemersfonds Utrecht. Bij het Ondernemersfonds aangesloten organisaties in de trekkingsgebieden (bijv. Industrievereniging Lage Weide, Parkmanagement Papendorp, Centrummanagement Utrecht, Hart van Overvecht, Businessclub De Wetering-Haarrijn, etc.) zijn rechtstreeks benaderd met een verzoek om medewerking. Na aankondiging op websites ook direct gebeld met contactpersonen met bedrijven.

Verspreiding vragenlijst 'politieke partijen' onder raadsleden:

- (voor)aankondiging per mail via directeur Mobiliteit van de gemeente Utrecht. Vervolgens een mail met de link naar de raadssleden. Na een week heb ik telefonisch contact gezocht met het verzoek om de survey in te vullen. De wethouder mobiliteit, energie en groen is van tevoren op de hoogte gesteld van het onderzoek.

Ad. 3. Steekproef & representativiteit

Het bovenstaande overzicht van op welke manieren de vragenlijst is verspreid illustreert dat getracht is een zo breed mogelijke groep bewoners, forenzen en incidentele reizigers, bedrijven en organisaties met een spreiding over relevante kenmerken te bereiken met de vraag of zij zouden willen deelnemen aan dit onderzoek. De uiteindelijke respons, inclusief over- en ondervertegenwoordiging van bepaalde groepen in de steekproef vormt deels een weerspiegeling van waar collega's, moderators van Facebookgroepen, vertegenwoordigers van buurtverenigingen of verbanden van bedrijven wel of niet hebben meegewerkt. Hoewel de respons op de vragenlijst bewoners/bezoekers relatief hoog was, is de steekproef onder de Utrechtse bevolking op een aantal kenmerken minder evenwichtig gebleken dan vooraf gehoopt:

- Oververtegenwoordiging: wijken Leidsche Rijn, Zuid, vrouwen, gezinnen, leeftijdscategorie 45 t/m 54 jaar, hoger opgeleiden;
- Ondervertegenwoordiging: wijken Zuidwest, Overvecht, alleenstaanden, lager opgeleiden, mensen zonder auto.

Een weging/correctie achteraf heeft niet plaatsgevonden. Met name de bias richting hoogopgeleiden beïnvloedt de onderzoeksuitkomsten. Bij het interpreteren van de uitkomsten is hier nadrukkelijk rekening mee gehouden (paragraaf 7.1). Hierna wordt ingezoomd op de belangrijkste afwijkingen.

3a) Bewoners/bezoekers

De vragenlijst is 1.219 keer ingevuld:

- Wonen 828 respondenten in Utrecht, waarvan er 412 tevens in Utrecht werken;
- Werken 332 respondenten in Utrecht; en
- Reizen 59 respondenten op incidentele basis naar Utrecht (bijv. familiebezoek, winkelen).

Geslacht/Utrecht (N=800): het percentage vrouwen woonachtig in Utrecht is in de steekproef is in vergelijking met het percentage vrouwen in Utrecht (boven de 18 jaar) hoger: respectievelijk 64,6% vs. 51,4%. Het percentage mannen woonachtig in Utrecht was dus lager in de steekproef (35,4%) dan het percentage mannen onder de Utrechtse bevolking (48,6%).

Samenstelling huishoudens/Utrecht (N=826): in de steekproef is sprake van een aanzienlijke ondervertegenwoordiging van alleenstaanden (19,4% steekproef vs. 51% in Utrecht), en een aanzienlijke oververtegenwoordiging van paren met één of meer kinderen (21% Utrecht vs. 45,3% in steekproef), wanneer deze wordt afgezet tegen de Utrechtse bevolking. De ondervertegenwoordiging van

alleenstaanden, hangt samen met het relatief lage percentage respondenten in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar, die over het algemeen geregistreerd staan als alleenstaand.

Autobezit/Utrecht (N=828): er is sprake van een oververtegenwoordiging in de steekproef van het aantal huishoudens dat één of meer auto's, wanneer deze wordt afgezet tegen de cijfers voor Utrecht (steekproef: 76,9% vs. Utrecht: 67%[61]). Wellicht is er sprake van samenhang tussen het relatief hoge percentage huishoudens met een auto en de oververtegenwoordiging van gezinnen in de steekproef.

Opleidingsniveau/Utrecht (N=814): hoewel Utrecht gemiddeld gezien de hoogstopgeleide gemeente van Nederland is (CBS, 2019), is in de steekproef sprake van een aanzienlijke oververtegenwoordiging van inwoners met een HBO, WO of hogere opleiding, en ondervertegenwoordiging van inwoners met een lage of middelbare opleiding.
Zie de onderstaande tabel voor de percentages.

Opleidingsniveau	**Utrecht** (GU, 2021)	**Steekproef**
Hoog (HBO- of WO-opleiding)	57,3%	86,2%
Laag en middelbaar opgeleid	42,7%	13,8%
Totaal	100%	100%

Leeftijd/Utrecht (N=826): in de steekproef is sprake van een aanzienlijke ondervertegenwoordiging in de leeftijdscategorie '18 tot 24 jaar', en in mindere in de leeftijdscategorie '65 en ouder' wanneer deze wordt afgezet tegen de Utrechtse bevolking. Er is sprake van een aanzienlijke oververtegenwoordiging in de leeftijdscategorie '45 t/m 54 jaar'.
Zie de onderstaande tabel voor de percentages.

Leeftijdscategorieën	**Aantal inwoners** (GU, 2021)		**Steekproef**	
18 t/m 24 jaar	42.321	**14,6%**	15	**1,82%**
25 t/m 34 jaar	79.857	27,7%	161	19,49%
35 t/m 44 jaar	51.996	18%	212	25,66%
45 t/m 54 jaar	44.088	**15,3%**	273	**33%**
55 t/m 64 jaar	32.580	11,3%	113	13,6%
65 en ouder	37.691	**13,1%**	52	**6,29%**
Totaal	288.533	100%	N=826	100%

Spreiding wijken/Utrecht: van de 828 respondenten die wonen in Utrecht, is de verdeling over de 10 Utrechtse wijken zoals in de onderstaande tabel weergegeven. In de steekproef is sprake is van een aanzienlijke ondervertegenwoordiging in de wijken Noordwest en Overvecht (weergegeven in rood), een aanzienlijke oververtegenwoordiging van respondenten uit de wijken Zuid en Leidsche Rijn (in groen).

Wijken	**Bevolking** (GU, 2021)		**Steekproef**	
West	29.258	8,14%	96	11,59%
Noordwest	44.925	**12,5%**	57	**6,88%**
Overvecht	34.152	**9,50%**	20	**2,41%**
Noordoost	39.510	11%	92	11,11%
Oost	32.203	8,97%	50	6,04%
Binnenstad	19.581	5,45%	46	5,55%
Zuid	27.769	**7,73%**	154	**18,6%**
Zuidwest	38.672	10,76%	57	6,88%
Leidsche Rijn	42.783	**11,90%**	169	**20,41%**
Vleuten-De Meern	50.502	14,05%	87	10,51%
Totaal	359.355	100%	828	100%

[61] In de Binnenstad is het aandeel huishoudens met minimaal één auto 38 procent; in Leidsche Rijn (84 procent) en Vleuten-De Meern (90 procent) ligt het autobezit een stuk boven het stadsgemiddelde. In Vleuten-De Meern heeft bovendien 41 procent van de huishoudens twee auto's of meer.

Van de bezoekers aan de stad (forenzen en incidentele reizigers: zakelijke bezoekers en dagjesmensen/toeristen) komt de meerderheid uit de omliggende gemeenten in de regio Utrecht: Montfoort, Oudewater en Woerden (postcode 34); Stichtse Vecht en De Ronde Venen (postcode 36), Zeist, Soest, De Bilt (postcode 37), Amersfoort (postcode 38) en de gemeenten Houten, Bunnik en de Utrechtse Heuvelrug (postcode 39).

3b) Bedrijven/organisaties

De vragenlijst is 115 keer ingevuld.

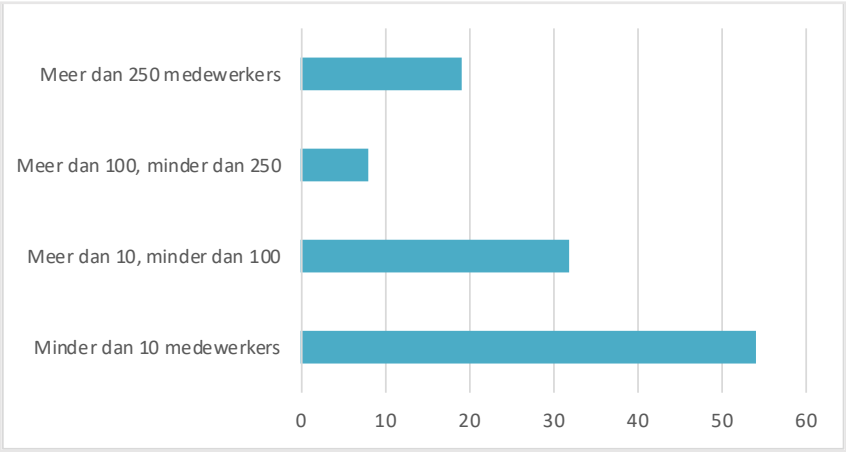
Samenvatting beeld representativiteit:

- Utrecht telt in totaal 39.370 bedrijven (CBS, 2020). Dus de steekproef is qua omvang beperkt
- Relatief veel kleinere bedrijven (<10 medewerkers), maar ook grote werkgevers (zoals Jaarbeurs, Rabobank en Universiteit)
- Veel zakelijke dienstverlening (bijna de helft), maar ook andere organisaties zoals culturele instellingen, scholen en welzijnsinstellingen

Bedrijven/organisaties per branche: van de 115 bedrijven en organisaties komen er in de steekproef 51 uit de branche 'zakelijke dienstverlening'. Dit komt overeen met het relatief grote aantal bedrijven in deze branche in Utrecht: 13.170 (CBS, 2020). Vanuit de (detail)handel zijn daarna de meeste reacties ontvangen: 20 (4.510 in Utrecht; CBS, 2020). Naast bedrijven zitten er in de steekproef ook scholen, welzijnsinstellingen, ziekenhuizen en publiekstrekkers.

Spreiding wijken/Utrecht: van de 115 bedrijven en organisaties zijn de meeste bedrijven en organisaties gevestigd in de binnenstad (35x), Oost (24x m.n. Biltstraat en Utrecht Science Park), Zuidwest (14x), Overvecht (13x) en West (12x).

Bedrijven/organisaties per bedrijfsomvang: in de onderstaande figuur een overzicht van de bedrijven en organisaties naar aantal medewerkers. Een vergelijking met Utrecht kan niet gemaakt worden. In de steekproef zitten een aantal van de grootste werkgevers van de stad, waaronder Rabobank, UMC Utrecht, Universiteit en Hogeschool Utrecht en de Jaarbeurs.



3c) Politieke partijen

De vragenlijst is 12 keer ingevuld. Dat betekent dat raadsleden (woordvoerders mobiliteit) van alle 12 politieke partijen in de Utrechtse raad de survey hebben ingevuld. Het gaat om 3 partijen met meer dan 5 zetels (GroenLinks, D66 en VVD), en 9 partijen met minder dan 5 zetels. De huidige coalitie (periode 2018-2022) bestaat uit GroenLinks (12), D66 (10) en ChristenUnie (2). De raadsleden hebben in de survey aangegeven waar zij hun partij plaatsen op de as link-rechts en de as conservatief-progressief.

BIJLAGE IV: Lijst met gesprekspartners

Lijst met geïnterviewde experts

- Sophie Buchel, onderzoeker en adviseur, DRIFT
  Datum gesprek: 11 januari 2021
- Derk Loorbach, prof. socio-economic transition, Erasmus Universiteit, directeur DRIFT
  Datum gesprek: 15 februari 2021
- Walther Ploos van Amstel, professor city logistics, Hogeschool van Amsterdam
  Datum gesprek: 16 maart 2021
- Henk Meurs, prof. Radboud Universiteit, directeur MuConsult
  Datum gesprek: 17 maart 2021
- Gerard Tertoolen, eigenaar De VerkeerspsycholoogGTi, senior-adviseur bij XTNT
  Datum gesprek: 17 maart 2021
- Raymond Gense, directeur Public Affairs & Future Technology PON Holdings
  Datum gesprek: 18 maart 2021
- Luca Bertolini, directeur Instituut voor Interdisciplinaire Studies, Universiteit van Amsterdam
  Datum gesprek: 23 maart 2021
- Janet Veldstra, assistent prof. behavorial and social science, Rijksuniversiteit Groningen
  Datum gesprek: 23 maart 2021
- Christiaan Kwantes, consultant Mobiliteit en Ruimte, Goudappel
  Datum gesprek: 8 april 2021
- Peter Jorritsma, senior onderzoeker, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
  Datum gesprek: 8 april 2021

Interviews bewoners Overvecht

- Datum: woensdag 30 juni 2021, 09.00-11.30 uur
- Locatie: Welzijnsorganisatie Al Amal, Overvecht, Utrecht
- Interviews gehouden m.b.v. een tolk
- Deelnemers: 6 vrouwen en 2 mannen; variërend in leeftijd van eind 20 tot begin 60; allen met een niet Westerse migratie-achtergrond (Marokkaans, Syrisch); laag inkomen en laag opleidingsniveau; gezinssamenstelling: vaak sprake van meerdere kinderen.

Gesprek vertegenwoordigers ondernemers centrum Utrecht

- Datum: 1 juli 2021, 11.30-12.30 uur
- Locatie: Winkel van Sinkel, Utrecht
- Deelnemers:
  1. Directeur horecaonderneming, bestuurder Koninklijke Horeca Nederland
  2. Voorzitter Koninklijke Horeca Nederland, afdeling Utrecht
  3. Deputy centre manager Hoog Catharijne
  4. Centrummanager Centrum Management Utrecht.

Focusgroep bewoners/bezoekers

- Datum: 7 juli 2021, 20.00-21.00 uur
- Locatie: digitaal via MS Teams
- Deelnemers:
  1. Man, tussen 25 en 30 jaar, woont in Lunetten, alleenstaand
  2. Vrouw, tussen 40 en 45 jaar, woont in Oog in Al, mindervalide, kinderen
  3. Man, tussen 45 en 50 jaar, woont in Amsterdam, werkzaam in Utrecht
  4. Vrouw, tussen 50 en 55 jaar, woont in Leidsche Rijn, alleenstaand, kinderen.

Focusgroep bedrijven/organisaties

- Datum 21 juli 2021, 16.30-17.30 uur
- Locatie: digitaal via MS Teams
- Deelnemers:
  1. Manager van een talen- en opleidingsinstituut, ca. 90 medewerkers, ca. 6.000 cursisten, vestigingslocatie: binnenstad
  2. CEO van een leverancier horeca-apparatuur/keukeninrichting, 64 medewerkers, vestiging Utrecht, vestigingslocatie: bedrijventerrein Lage Weide
  3. Mobiliteitsmanager van een specialistisch bedrijf in o.a. klimaatinstallaties, 285 medewerkers, vestigingslocatie: bedrijventerrein De Wetering
  4. Sectormanager transport en mobiliteit bij een grootbank, meer dan 40.000 medewerkers (3.300 hoofdkantoor Utrecht), vestigingslocatie: nabij centrum.

Expertsessie G5

- Datum: 13 oktober 2021, 09.00-11.00 uur
- Locatie: digitaal via MS Teams
- Deelnemers:
  1. Wiard Kuné, Strategisch adviseur mobiliteit, gemeente Amsterdam
  2. Lilian Oskam, Projectleider mobiliteitstransitie, gemeente Den Haag
  3. Jan Willem Hommes, Beleidsmedewerker verkeer en vervoer, gemeente Eindhoven.

BIJLAGE V: Gebruikte survey

In deze bijlage zijn de 3 vragenlijsten opgenomen zoals die aan de respondenten zijn voorgelegd, achtereenvolgens:

- Vragenlijst bewoners & bezoekers
- Vragenlijst bedrijven & organisaties
- Vragenlijst politieke partijen (raadsleden)

Vragenlijst bewoners & bezoekers

Onderzoek naar minder, anders en schoner reizen in Utrecht

Veel steden ontmoedigen het gebruik van de auto in de stad. Een groeiend aantal auto's zorgt immers voor dichtslibbende wegen, slechte luchtkwaliteit en aantasting van de leefbaarheid. De gemeente Utrecht stimuleert daarom minder, anders en schoner reizen. Dit onderzoek richt zich op de vraag hoe tegen deze verandering van mobiliteit in de stad wordt aangekeken. Gemeenten kunnen die kennis gebruiken voor aanscherping van hun beleid.

Dit onafhankelijke wetenschappelijke onderzoek wordt uitgevoerd in het kader van de Master City Developer aan de Erasmus Universiteit. Ik werk voor de gemeente, maar voer dit onderzoek uit op persoonlijke titel. De gemeente Utrecht is geen opdrachtgever van dit onderzoek, maar ondersteunt het wel. Als u vragen of opmerkingen, neemt u dan alstublieft contact op met mij, Sebastiaan van der Hijden via het e-mailadres: 517731sh@eur.nl

Uw gegevens worden anoniem verwerkt en in alle vertrouwelijkheid behandeld volgens de regels van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG). De resultaten worden alleen gebruikt voor wetenschappelijk onderzoek. Door op het pijltje voor volgende te klikken geeft u toestemming voor de verwerking van uw data.

Door Corona is het reisgedrag van mensen tijdelijk veranderd. Vult u de vragenlijst alstublieft in uitgaande van de situatie voor Corona.

De vragenlijst invullen kost u max. 10 minuten.

Alvast hartelijk dank voor uw bijdrage!

Vraag 1: Wat is op u van toepassing?

- Ik woon in Utrecht **>> vragen blokken bewoners**
- Ik werk (of studeer) in Utrecht **>> vragen blokken forenzen**
- Ik woon en werk (of studeer) in Utrecht **>> vragen blokken bewoners**
- Ik woon en werk (of studeer) niet in Utrecht **>> vragen blokken incidentele reizigers**

[BLOK Incidentele reizigers]

Vraag 2: Reist u weleens incidenteel met de auto naar Utrecht? (Bijvoorbeeld naar familie, winkelen)

- Ja
- Nee **>> einde survey**

Vraag 3: Wat geeft de doorslag bij een keuze voor de auto bij een reis naar Utrecht? (Maximaal 3 aanvinken)

- Autobereikbaarheid
- Bereikbaarheid met openbaar vervoer
- Parkeergelegenheid
- Kosten parkeren
- Reizen met meerdere mensen of veel bagage
- Reizen met meerdere tussenstops/bestemmingen
- Advies digitale reisplanner (bijv. 9292OV)
- Tijdstip terugreis
- Passagier(s) slecht ter been
- Anders

[BLOK Bewoners]

Vraag 4: Wat zijn voor u de belangrijkste problemen op het terrein van mobiliteit in Utrecht? (Max. 3)

- Verkeersveiligheid
- Luchtkwaliteit
- Kwaliteit openbaar vervoer
- Parkeeroverlast
- Ruimte voor lopen en fietsen
- Verkeersdrukte
- Anders, namelijk: _____

[BLOK Forenzen & Incidentele reizigers]

Vraag 5: Wat zijn voor u de belangrijkste problemen op het terrein van mobiliteit in Utrecht? (Max. 3)

- Verkeersveiligheid
- Luchtkwaliteit
- Kwaliteit openbaar vervoer
- Parkeren (mogelijkheden, tarieven, etc.)
- Ruimte voor lopen en fietsen
- Verkeersdrukte
- Anders, namelijk: _____

[BLOK Bewoners]

Vraag 6: Beschikt uw huishouden over een privéauto en/of leaseauto?

- Nee
- Ja, 1 auto **>> vraag 7, 8, 20**
- Ja, 2 auto's of meer **>> vraag 7, 8, 20**

Vraag 7: Waarvoor gebruikt u de auto in de stad? (Meerdere antwoorden)

- (Deel rit) woon-werkverkeer
- Zakelijke afspraken
- Boodschappen doen
- Vrienden en familie bezoeken
- Kinderen wegbrengen (sportclub, school, etc.)
- Winkelen (tuincentrum, bouwmarkt, etc.)
- Anders

Vraag 8: Hoe vaak gebruikt u de auto gemiddeld?

- Minder dan 1 keer per maand
- 1 t/m 3 keer per maand
- 1 t/m 3 keer per week
- Meer dan 4 keer per week

Vraag 9: Is er in uw straat sprake van een vergunningplicht/betaald parkeren?

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

[BLOK Bewoners & Forenzen]

Vraag 10: Hoe groot is de afstand tussen uw woning en uw werk- of studieplek?

- Minder dan 15 kilometer
- Meer dan 15 kilometer

[BLOK Bewoners]

Vraag 11: Bent u van plan om een auto weg te doen binnen 2 jaar?

- Ja **>> vraag 12**
- Nee **>> vraag 13**

Vraag 12: Waarom bent u van plan een auto weg te doen? (Meerdere antwoorden)

- Auto staat teveel stil
- Auto is te duur
- Lastig om een parkeerplek te vinden
- Wijziging leefsituatie (nieuwe baan, verhuizing, etc.)
- Vanwege het milieu en/of mijn gezondheid
- Anders

Vraag 13: Wat weerhoudt u ervan om een auto weg te doen? (Meerdere antwoorden)

- Afhankelijkheid van auto vanwege werk of beperking
- Leaseauto is financieel aantrekkelijk
- Gemak, comfort en zekerheid van een privéauto voor de deur
- Alternatieven (openbaar vervoer, deelvervoer) schieten tekort
- Ik zie geen reden om mijn auto op te geven
- Weet niet/geen mening
- Anders, namelijk: _____

[BLOK Forenzen]

Vraag 14: Hoe reist u meestal naar werk of studielocatie in Utrecht?

- Fietsen/e-bike
- Scooter/bromfiets
- Openbaar vervoer (trein, tram, bus)
- Combinatie openbaar vervoer en fietsen/scooter/bromfiets
- Auto
- Combinatie auto en fietsen/openbaar vervoer (P+R overstap)
- Anders

[BLOK Bezoekers]

Vraag 15: Reist u weleens incidenteel met de auto naar Utrecht? (Bijvoorbeeld naar familie, winkelen)

- Ja **>> vraag 16**
- Nee

Vraag 16: Wat geeft de doorslag bij een keuze voor de auto bij een incidentele reis naar Utrecht? (Max. 3)

- Autobereikbaarheid
- (On)bereikbaarheid per openbaar vervoer
- Parkeergelegenheid
- Hoogte kosten parkeren
- Reizen met meerdere mensen of veel bagage

- Reizen met meerdere tussenstops/bestemmingen
- Advies digitale reisplanner
- Tijdstip van de terugreis
- Anders

[BLOK Bezoekers & Forenzen]

Introductietekst mobiliteitsbeleid Utrecht

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht zet in op:

- **minder reizen: dagelijkse voorzieningen binnen 10 minuten bereikbaar;**
- **anders reizen: meer lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit, en**
- **schoner reizen: elektrisch vervoer.**

Vraag 17: Was u voor deze vragenlijst op de hoogte van het bestaan van dit gemeentebeleid?

- Ja
- Nee

Vraag 18: Welk doel binnen het mobiliteitsbeleid vindt u het meest belangrijk? (Sleep naar juiste positie)

- Gezondheid
- Schone lucht
- Aantrekkelijke leefomgeving
- Gelijke toegang tot mobiliteit voor iedereen
- Verkeersveiligheid

[BLOK Bewoners]

Vraag 19: In welke mate bent u voor of tegen de volgende 4 maatregelen?

	Sterk tegen	Enigszins tegen	Neutraal	Enigszins voor	Sterk voor
Maximumsnelheid 30 kilometer en autovrije zones rondom scholen	O	O	O	O	O
In het hele gebied binnen de snelwegring betaald parkeren/vergunningplicht invoeren	O	O	O	O	O
Verhogen van tarief voor een parkeervergunning en geen vergunning voor tweede auto	O	O	O	O	O
Straatparkeerplaatsen opheffen in ruil voor groen, speelruimte, picknicktafels, etc.	O	O	O	O	O

Vraag 20: De gemeente neemt maatregelen om autogebruik te ontmoedigen. Wat zou voor u een (extra) motivatie kunnen zijn om anders te gaan reizen? (Max. 2)

- Financieel voordeel (bijv. korting op deelauto's, e-bakfietsen als ik mijn parkeervergunning inlever)
- Een initiatief door bewoners uit mijn straat of buurt (bijv. om auto’s te gaan delen)
- Een beloning voor de buurt (bijv. extra gem. investeringen in groen, etc. bij opheffen parkeerplaatsen)
- Een slimme app die inzicht geeft in wat anders reizen oplevert (bijv. besparing CO-uitstoot, calorieën)
- Een actie van mijn werkgever, waarbij ik samen met collega’s word uitgedaagd om gezonder te reizen
- Geen van de bovenstaande

Vraag 21: (5x) Bent u voor of tegen...?

	Tegen	Neutraal	Voor
Vergroten aanbod deelauto's, deelfietsen, e-deelbakfietsen in wijken en nabij OV-stations	O	O	O
Gratis op afstand parkeren aan de rand van uw wijk of in een P+R langs de snelwegring	O	O	O
Betalen voor het gebruik van de auto in de stad (bijvoorbeeld een spitsheffing)	O	O	O
Meer invloed voor bewoners en ondernemers op een mobiliteitsplan voor de eigen wijk	O	O	O
Financiële compensatie voor bewoners en ondernemers die geraakt worden door maatregelen om autogebruik te ontmoedigen en/of schoner te maken	O	O	O

[BLOK Forenzen & Incidentele reizigers]

Vraag 22: In welke mate bent u voor of tegen de volgende 5 maatregelen?

	Sterk tegen	Enigszins tegen	Neutraal	Enigszins voor	Ster voor
Maximumsnelheid 30 kilometer in de stad	O	O	O	O	O
Doorgaand autoverkeer weren op meer plekken in de stad	O	O	O	O	O
Uitbreiden zone betaald parkeren	O	O	O	O	O
Verhogen tarief voor kort parkeren bezoekers	O	O	O	O	O
Betalen naar gebruik, bijvoorbeeld rekeningrijden tijdens de spits	O	O	O	O	O

[BLOK Bewoners]

Vraag 23: De gemeente ontmoedigt autogebruik en stimuleert lopen, fietsen, OV en deelvervoer. Welke zorgen roept dit (eventueel) bij u op? (Meerdere antwoorden)

- Teveel bestemmingen in de stad worden onbereikbaar met de auto
- Mijn keuzevrijheid wordt teveel ingeperkt
- Dit beleid leidt tot omzetverlies voor lokale ondernemers
- De kwaliteit van openbaar vervoer schiet tekort
- Ik word te weinig betrokken bij dit beleid
- Ik heb geen zorgen over dit beleid
- Anders, namelijk: _____

[BLOK Forenzen]

Vraag 24: De gemeente Utrecht ontmoedigt autogebruik en stimuleert gezonde en duurzame reiskeuzes. Welke gedachten roept dit (eventueel) op? (Meerdere antwoorden)

- Teveel bestemmingen in de stad worden onbereikbaar met de auto
- De kwaliteit van openbaar vervoer schiet tekort
- Mijn werklocatie wordt minder goed bereikbaar
- Met de auto naar Utrecht reizen wordt te duur
- Ik heb geen zorgen over dit beleid
- Anders, namelijk: _____

[BLOK Incidentele reizigers]

Vraag 25: De gemeente Utrecht ontmoedigt autogebruik en stimuleert gezonde en duurzame reiskeuzes. Welke gedachten roept dit (eventueel) op? (Meerdere antwoorden)

- Teveel bestemmingen in de stad worden onbereikbaar met de auto
- De kwaliteit van openbaar vervoer schiet tekort
- Met de auto naar Utrecht reizen wordt te duur
- Ik heb geen zorgen over dit beleid
- Anders, namelijk: _____

[BLOK Bewoners & Forenzen]

Vraag 26: Wie kan er meer doen om gezonder en duurzamer reizen in Utrecht te bevorderen? (1 antwoord)

- Rijksoverheid **>> vraag 27**
- Gemeente **>> vraag 28**
- Bedrijven **>> vraag 29**
- Winkeliers **>> vraag 30**
- Publiekstrekkers (musea, poppodia, etc.) **>> vraag 31**
- Bewoners-/buurtorganisaties **>> vraag 32**
- Huishoudens in Utrecht **>> vraag 33**
- Geen van deze partijen

Vraag 27: Wat zou de Rijksoverheid meer kunnen doen? (Antwoord niet verplicht)

_____

Vraag 28: Wat zou de gemeente meer kunnen doen? (Antwoord niet verplicht)

_____

Vraag 29: Wat zouden bedrijven meer kunnen doen? (Antwoord niet verplicht)

_____

Vraag 30: Wat zouden winkeliers meer kunnen doen? (Antwoord niet verplicht)

_____

Vraag 31: Wat zouden publiekstrekkers meer kunnen doen? (Antwoord niet verplicht)

_____

Vraag 32: Wat zouden bewoners- en buurtorganisaties meer kunnen doen? (Antwoord niet verplicht)

_____

Vraag 33: Wat zouden huishoudens meer kunnen doen? (Antwoord niet verplicht)

_____

U bent bijna klaar. Nu volgen er nog enkele vragen over wie u bent. Hierdoor kunnen we o.a. inschatten hoe representatief onze streekproef is.

Vraag 34: Wat zijn de 4 cijfers van uw postcode?

_____

Vraag 35: Wat is uw geslacht?

- Man
- Vrouw
- Anders/wil ik niet zeggen

Vraag 36: In welke categorie valt uw leeftijd?

- 18 t/m 24 jaar
- 25 t/m 34 jaar
- 35 t/m 44 jaar
- 45 t/m 54 jaar
- 55 t/m 64 jaar
- 65 jaar en ouder

Vraag 37: Met wie woont u in uw woning?

- Ik woon alleen
- Ik woon samen, zonder kinderen
- Ik woon samen, met kind(eren)
- Ik woon alleen, met kind(eren)
- Ik woon bij mijn ouders/verzorgers
- Anders

Vraag 38: Wat past het best bij uw persoonlijke situatie?

- Ik ben student/ga naar school
- Ik heb betaald werk bij een baas
- Ik heb een eigen bedrijf zonder personeel
- Ik heb een eigen bedrijf met personeel
- Ik heb een uitkering
- Ik heb geen eigen inkomen
- Ik ben met pensioen
- Anders

Vraag 39: Wat is de hoogste opleiding waar u een diploma van heeft?

- Geen opleiding
- Basisschool, lagere school
- Vmbo, mavo, mulo of vergelijkbaar
- Mbo, mts, meao of vergelijkbaar
- Havo, vwo, gymnasium of vergelijkbaar
- Hogeschool/hbo, universiteit/wo, postdoctoraal
- Anders

U bent klaar. Dank! Om de uitkomsten van deze vragenlijst verder te verdiepen, zijn we op zoek naar mensen die openstaan voor een vraaggesprek over bepaalde onderzoeksuitkomsten.

- Indien u wilt deelnemen, laat u dan alstublieft hier uw e-mailadres achter. (Uw e-mailadres wordt alleen voor dit onderzoeksdoel gebruikt).
  _____
- Indien u een digitale versie van het onderzoeksrapport wilt ontvangen, laat dan hier uw e-mailadres achter. (Uw e-mailadres wordt alleen voor dit doel gebruikt).
  _____
- Ik kies geen van de bovenstaande opties.

U bent klaar. Hartelijk dank voor uw deelname aan dit onderzoek.

Vragenlijst bedrijven & organisaties

Onderzoek naar minder, anders en schoner reizen in Utrecht

Veel steden ontmoedigen het gebruik van de auto in de stad. Een groeiend aantal auto's zorgt immers voor dichtslibbende wegen, slechte luchtkwaliteit en aantasting van de leefbaarheid. De gemeente Utrecht stimuleert daarom minder, anders en schoner reizen. Dit onderzoek richt zich op de vraag hoe tegen deze verandering van mobiliteit in de stad wordt aangekeken. Gemeenten kunnen die kennis gebruiken voor aanscherping van hun beleid.

Dit onafhankelijke wetenschappelijke onderzoek wordt uitgevoerd in het kader van de Master City Developer aan de Erasmus Universiteit. Ik werk voor de gemeente, maar voer dit onderzoek uit op persoonlijke titel. De gemeente Utrecht is geen opdrachtgever van dit onderzoek, maar ondersteunt het wel. Als u vragen of opmerkingen, neemt u dan alstublieft contact op met mij, Sebastiaan van der Hijden via het e-mailadres: 517731sh@eur.nl

Uw gegevens worden anoniem verwerkt en in alle vertrouwelijkheid behandeld volgens de regels van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG). De resultaten worden alleen gebruikt voor wetenschappelijk onderzoek. Door op het pijltje voor volgende te klikken geeft u toestemming voor de verwerking van uw data.

De vragenlijst invullen kost u max. 10 minuten.

Alvast hartelijk dank voor uw bijdrage!

Vraag 1: Is uw organisatie in Utrecht gevestigd?

- Ja
- Nee

We vragen u om de volgende vragen vanuit het gezichtspunt van uw organisatie te beantwoorden, uitgaande van de situatie voor Corona.

Vraag 2: Wat ervaart uw organisatie als belangrijke problemen op het terrein van mobiliteit in Utrecht? (Max. 3)

- Verkeersveiligheid
- Luchtkwaliteit
- Kwaliteit van het openbaar vervoer
- Parkeren (mogelijkheden, tarieven, etc.)
- Beperkte ruimte voor lopen en fietsen
- Verkeersdrukte
- Bevoorrading/logistiek bedrijven en winkels
- Anders, namelijk: _____

Vraag 3: Bent u in staat om een inschatting te maken van hoe werknemers naar uw vestigingslocatie reizen?

- Ja **>> vraag 4**
- Nee

Vraag 4: Hoe reizen werknemers naar uw (belangrijkste) vestigingslocatie? (Geef schatting in percentages)

- Lopen: _____
- Fietsen/e-bike: _____
- Openbaar vervoer (trein, tram, bus): _____
- Combinatie openbaar vervoer en fietsen/scooter/bromfiets: _____
- Auto: _____
- Combinatie auto en fietsen/openbaar vervoer (P+R overstap):_____
- Total: 100%

Vraag 5: Op welke wijze stimuleert uw organisatie werknemers tot gezonde en duurzame reiskeuzes? (Meerdere antwoorden)

- We stimuleren thuiswerken (ook voor Corona), spitsmijden, carpoolen, etc.
- We bieden een OV- of multimodale reiskaart, vergoeding aanschaf (e-)fiets, fietsenstalling, etc.
- We zorgen voor elektrische lease- en bedrijfsauto's, maximering CO_2-uitstoot leaseauto, etc.
- We bieden geen (gratis) parkeergelegenheid
- Onze organisatie neemt geen specifieke maatregelen op dit terrein
- Anders, namelijk:_____
- Weet niet/geen antwoord

Vraag 6: Bent u in staat om een inschatting te maken van hoe bezoekers/klanten naar uw vestigingslocatie reizen?

- Ja **>> vraag 7**
- Nee

Vraag 7: Hoe reizen bezoekers/klanten naar uw locatie? (Geef schatting in percentages)

- Lopen: _____
- Fietsen/e-bike: _____
- Openbaar vervoer (trein, tram, bus): _____
- Combinatie openbaar vervoer en fietsen/scooter/bromfiets: _____
- Auto: _____
- Combinatie auto en fietsen/openbaar vervoer (P+R overstap):_____
- Total: 100%

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht zet in op:

- **minder reizen: dagelijkse voorzieningen binnen 10 minuten bereikbaar;**
- **anders reizen: meer lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit; en**
- **schoner reizen: elektrisch vervoer.**

Vraag 8: Was u voor deze vragenlijst op de hoogte van het bestaan van dit gemeentebeleid?

- Ja
- Nee

Vraag 9: Welke doelstelling binnen het mobiliteitsbeleid vindt u het meest belangrijk? (Sleep naar juiste positie)

- Gezondheid
- Schone lucht
- Aantrekkelijke leefomgeving
- Gelijke toegang tot mobiliteit voor iedereen
- Verkeersveiligheid

Vraag 10: In welke mate bent u voor of tegen deze 5 maatregelen?

	Sterk tegen	Enigszins tegen	Neutraal	Enigszins voor	Sterk voor
Maximumsnelheid 30 kilometer in de stad	O	O	O	O	O
Doorgaande autoroutes in de stad onmogelijk maken	O	O	O	O	O
In 1x invoeren van betaald parkeren/vergunningplicht in hele gebied binnen de snelwegring	O	O	O	O	O

Verhogen van tarieven voor kort parkeren en parkeervergunningen	O	O	O	O	O
Aanscherpen milieuzone om vervuilende auto's en vrachtwagens te weren	O	O	O	O	O

Vraag 11: (4x) Bent u voor of tegen...?

	Tegen	Neutraal	Voor
Op afstand parkeren voor werknemers in een P+R langs de snelwegring	O	O	O
Vergroten aanbod deelvervoer in wijken, bij P+R's en bij OV-stations	O	O	O
Betalen voor het gebruik van auto's in de stad (bijv. een spitsheffing)	O	O	O
Financiële compensatie voor bewoners en ondernemers die geraakt worden door maatregelen om autogebruik te ontmoedigen en/of schoner te maken	O	O	O

Vraag 12: De gemeente neemt maatregelen om autogebruik te ontmoedigen en te zorgen gezonde en duurzame reiskeuzes. Waar maakt u zich - vanuit het perspectief van uw organisatie - zorgen om? (Meerdere antwoorden)

- Teveel bestemmingen in de stad worden onbereikbaar met de auto
- Er is weerstand in de samenleving tegen maatregelen om autogebruik te ontmoedigen
- De logistieke bevoorrading van bedrijven en andere organisaties wordt moeilijker
- Stad wordt hierdoor minder aantrekkelijk voor bedrijven
- Dit beleid leidt tot omzetverlies voor lokale ondernemers
- De kwaliteit van alternatieven voor de auto (OV, deelvervoer) schieten tekort
- Bedrijven en andere organisaties worden te weinig betrokken bij dit beleid
- Geen zorgen over dit beleid
- Anders, namelijk:_____

Vraag 13: Wie kan er meer doen om gezonder en duurzamer reizen in de stad te bevorderen? (1 antwoord)

- Rijksoverheid **>> vraag 14**
- Gemeente **>> vraag 15**
- Bedrijven **>> vraag 16**
- Winkeliers **>> vraag 17**
- Publiekstrekkers (musea, poppodia, bioscopen, etc.) **>> vraag 18**
- Bewoners-/buurtorganisaties **>> vraag 19**
- Individuele huishoudens in Utrecht **>> vraag 20**
- Geen van deze partijen
- Anders

Vraag 14: Wat zou de Rijksoverheid meer kunnen doen? (Antwoord niet verplicht)

_____

Vraag 15: Wat zou de gemeente meer kunnen doen? (Antwoord niet verplicht)

_____

Vraag 16: Wat zouden bedrijven meer kunnen doen? (Antwoord niet verplicht)

_____

Vraag 17: Wat zouden publiekstrekkers meer kunnen doen? (Antwoord niet verplicht)

_____

Vraag 18: Wat zouden winkeliers meer kunnen doen? (Antwoord niet verplicht)

_____

Vraag 19: Wat zouden bewoners- en buurtorganisaties meer kunnen doen? (Antwoord niet verplicht)

_____

Vraag 20: Wat zouden huishoudens meer kunnen doen? (Antwoord niet verplicht)

_____

U bent bijna klaar. Nu volgen er nog 3 vragen over uw organisatie. Hierdoor kunnen we o.a. inschatten hoe representatief onze streekproef is.

Vraag 21: In welke categorie valt uw organisatie?

- Overheid
- Onderwijs
- Gezondheids- en welzijnszorg
- Industrie
- Zakelijke dienstverlening
- Ontwikkelaars en corporaties
- Detailhandel
- Horeca
- Publiekstrekkers (poppodia, musea, bioscopen, etc.)
- Transport
- Anders

Vraag 22: Hoeveel medewerkers heeft uw organisatie?

- Minder dan 10 medewerkers
- Meer dan 10 medewerkers, minder dan 100 medewerkers
- Meer dan 100 medewerkers, minder dan 250 werknemers
- Meer dan 250 medewerkers

Vraag 23: Wat zijn de vier cijfers van de postcode van uw (belangrijkste) vestigingslocatie?

_____

U bent klaar. Dank! Om de uitkomsten van deze vragenlijst verder te verdiepen, zijn we op zoek naar mensen die openstaan voor een vraaggesprek over bepaalde onderzoeksuitkomsten.

- Indien u wilt deelnemen, laat u dan alstublieft hier uw e-mailadres achter. (Uw e-mailadres wordt alleen voor dit onderzoeksdoel gebruikt).

  _____
- Indien u een digitale versie van het onderzoeksrapport wilt ontvangen, laat dan hier uw e-mailadres achter. (Uw e-mailadres wordt alleen voor dit doel gebruikt).

  _____
- Ik kies geen van de bovenstaande opties.

U bent klaar. Hartelijk dank voor uw deelname aan dit onderzoek.

Vragenlijst politieke partijen (raadsleden)

Onderzoek naar minder, anders en schoner reizen in Utrecht

Veel steden ontmoedigen het gebruik van de auto in de stad. Een groeiend aantal auto's zorgt immers voor dichtslibbende wegen, slechte luchtkwaliteit en aantasting van de leefbaarheid. De gemeente Utrecht stimuleert daarom minder, anders en schoner reizen. Dit onderzoek richt zich op de vraag hoe tegen deze verandering van mobiliteit in de stad wordt aangekeken. Gemeenten kunnen die kennis gebruiken voor aanscherping van hun beleid.

Dit onafhankelijke wetenschappelijke onderzoek wordt uitgevoerd in het kader van de opleiding Master City Developer aan de Erasmus Universiteit. De gemeente Utrecht is geen opdrachtgever van dit onderzoek. Als u vragen of opmerkingen heeft over het onderzoek, neemt u dan alstublieft contact op met Sebastiaan van der Hijden via het e-mailadres: 517731sh@eur.nl

Uw gegevens worden anoniem verwerkt en in alle vertrouwelijkheid behandeld volgens de regels van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG). De resultaten worden alleen gebruikt voor wetenschappelijk onderzoek. Door op het pijltje voor volgende te klikken geeft u toestemming voor de verwerking van uw data.

Door Corona is het reisgedrag van mensen tijdelijk veranderd. Vult u de vragenlijst alstublieft in uitgaande van de situatie voor Corona.

De vragenlijst invullen kost u max. 10 minuten.

Alvast hartelijk dank voor uw bijdrage!

Zou u de volgende vragen vanuit het perspectief van uw partij willen beantwoorden?

Vraag 1: Wat zijn volgens uw partij de 3 belangrijkste opgaven waar de gemeente Utrecht op dit moment aandacht aan moet besteden?

- Criminaliteit
- Armoede
- Luchtvervuiling
- Ruimte voor lopen en fietsen
- Ruimte voor leefkwaliteit (groen, spelen, etc.)
- Werkgelegenheid
- Autobereikbaarheid
- Klimaatverandering
- Woningaanbod
- Anders, namelijk: _____

Vraag 2: Wat ziet uw partij als de belangrijkste problemen op het terrein van mobiliteit in Utrecht? (Max. 3)

- o Verkeersveiligheid
- o Luchtkwaliteit
- o Kwaliteit van het openbaar vervoer
- o Parkeren (mogelijkheden, tarieven, etc.)
- o Beperkte ruimte voor lopen en fietsen
- o Verkeersdrukte
- o Bevoorrading/logistiek bedrijven en winkels
- o Stallingsruimte voor fietsen
- o Aantal geparkeerde auto's in relatie tot leefkwaliteit
- o Bereikbaarheid van bestemmingen
- o Gelijke toegang tot mobiliteit (ongeacht inkomen, leeftijd, etc.)
- o Anders, namelijk... _____

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht zet onder meer in op:

- **minder reizen: dagelijkse voorzieningen binnen 10 minuten bereikbaar;**
- **anders reizen: meer lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit; en**
- **schoner reizen: elektrisch vervoer.**

Vraag 3: Welke doelstelling binnen dit specifieke Utrechtse mobiliteitsbeleid vindt u het meest belangrijk? (Sleep naar juiste positie)

- o Gezondheid
- o Schone lucht
- o Aantrekkelijke leefomgeving
- o Gelijke toegang tot mobiliteit voor iedereen
- o Verkeersveiligheid

Vraag 4: In welke mate is uw partij voor- of tegenstander van deze 6 maatregelen?

	Sterk tegen	Enigszins tegen	Neutraal	Enigszins voor	Sterk voor
Maximumsnelheid 30 kilometer in de stad en autovrije zones rondom scholen	O	O	O	O	O
Doorgaande autoroutes in de stad onmogelijk maken	O	O	O	O	O
In het hele gebied binnen de snelwegring betaald parkeren invoeren	O	O	O	O	O
Verhogen tarieven parkeervergunning, geen vergunning tweede auto	O	O	O	O	O
Verhogen van tarieven voor kort parkeren bezoekers	O	O	O	O	O
Aanscherpen milieuzone om vervuilende auto’s en vrachtwagens te weren	O	O	O	O	O

Vraag 5: (6x) Is uw partij voor of tegen...?

	Tegen	Neutraal	Voor
Op afstand parkeren voor bewoners en werknemers in een P+R langs de Ring	O	O	O
Nieuwbouw in de stad zonder (of met beperkte) parkeergelegenheid	O	O	O
Vergroten aanbod deelvervoer in wijken, bij P+R's en bij OV-stations	O	O	O
Betalen voor het gebruik van de auto in de stad (bijvoorbeeld een spitsheffing)	O	O	O
Meer invloed van bewoners en ondernemers op mobiliteitsplan eigen wijk	O	O	O
Financiële compensatie voor bewoners en ondernemers die geraakt worden door maatregelen om autogebruik te ontmoedigen en/of schoner te maken	O	O	O

Vraag 6: Waar maakt uw partij zich zorgen om ten aanzien van het mobiliteitsbeleid gericht op minder, anders en schoner reizen? (Meerdere antwoorden)

- o Teveel bestemmingen in de stad worden onbereikbaar met de auto
- o Er is weerstand in de samenleving tegen maatregelen om autogebruik te ontmoedigen
- o De logistieke bevoorrading van bedrijven en winkels wordt nog moeilijker
- o Stad wordt hierdoor minder aantrekkelijk voor gezinnen
- o Stad wordt hierdoor minder aantrekkelijk voor bedrijven
- o Dit beleid leidt tot omzetverlies voor lokale ondernemers
- o De kwaliteit van alternatieven voor de auto (OV, deelvervoer) schieten tekort
- o De toegang tot mobiliteit voor minder draagkrachtigen, ouderen, etc. komt in het geding
- o De samenleving wordt te weinig betrokken bij dit beleid
- o De overlast door grote aantallen fietsers
- o Het huidige beleid levert te weinig resultaat op
- o Anders, namelijk... _____
- o Geen zorgen over dit beleid

Vraag 7: Wie kunnen meer doen om gezonder en duurzamer reizen in de stad te bevorderen? (Max. 3)

- o Rijksoverheid
- o Bedrijven
- o Winkeliers
- o Publiekstrekkers (musea, poppodia, bioscopen, etc.)
- o Bewoners-/buurtorganisaties
- o Individuele huishoudens in Utrecht
- o Geen van deze partijen
- o Anders, namelijk: _____

Vraag 8: Wat zou de Rijksoverheid meer kunnen doen?

_____

Vraag 9: Wat zouden bedrijven meer kunnen doen?

_____

Vraag 10: Wat zouden publiekstrekkers meer kunnen doen?

_____

Vraag 11: Wat zouden winkeliers meer kunnen doen?

_____

Vraag 12: Wat zouden bewoners- en buurtorganisaties meer kunnen doen?

_____

Vraag 13: Wat zouden huishoudens meer kunnen doen?

_____

Tot slot volgen nog 3 vragen, o.a. over de positionering van uw partij. Het invullen van deze vragen is niet verplicht, maar helpt ons wel de uitkomsten te verdiepen.

Vraag 14: Hoeveel zetels heeft uw partij in de Utrechtse raad?

- o Minder dan 5 zetels
- o Meer dan 5 zetels

Vraag 15: Waar plaatst u uw politieke partij op de as links-rechts? (Niet verplicht)

	Links	Centrum-links	Centrum	Centrum-rechts	Rechts
Mijn partij is...	O	O	O	O	O

Vraag 16: Waar plaatst u uw politieke partij op de as progressief-conservatief? (Niet verplicht)

	Sterk progressief	Progressief	Conservatief	Sterk conservatief
Mijn partij is...	O	O	O	O

U bent klaar. Hartelijk dank voor uw deelname! Indien u er prijs op stelt om na november 2021 een digitale versie van het onderzoeksrapport te ontvangen, dan kunt u hier uw e-mailadres achterlaten. Uw e-mailadres wordt alleen voor dit doel gebruikt.

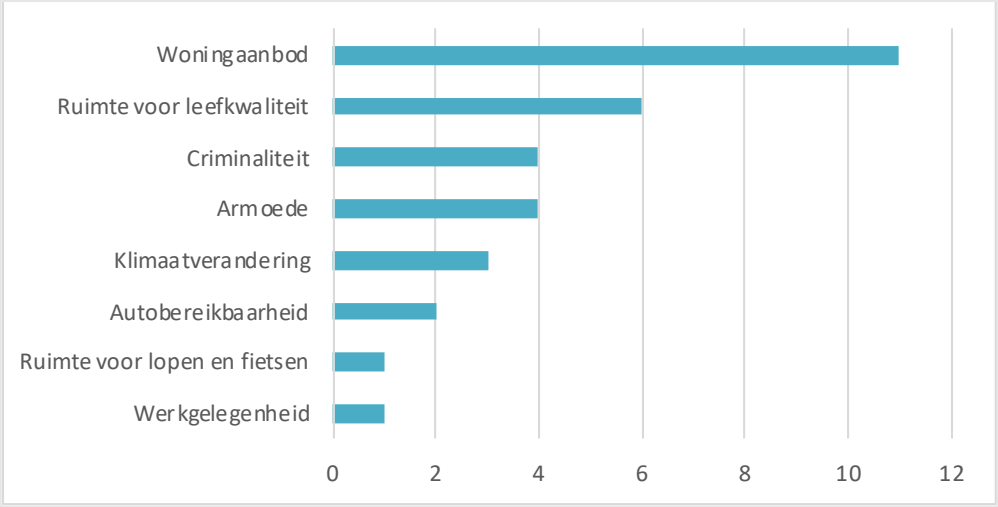
- o Ja, graag: _____
- o Nee, bedankt.

Hartelijk dank voor medewerking!

BIJLAGE VI: Overige uitkomsten survey

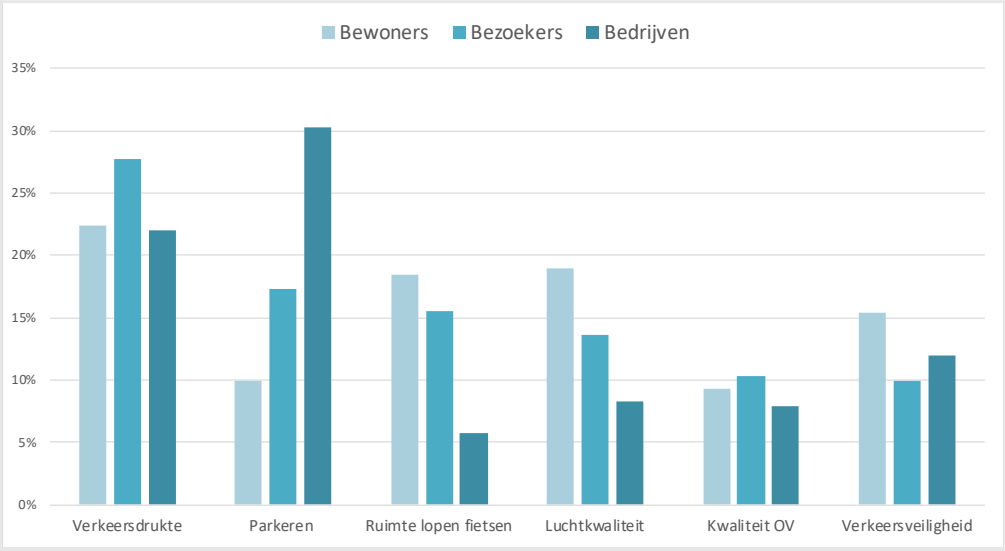
In bijlage VI zijn overige survey uitkomsten weergegeven die niet zijn opgenomen in hoofdstuk 7 en minder direct een rol spelen in de beantwoording van de centrale onderzoeksvraag.

VRAAG 1: Wat zijn volgens uw partij de 3 belangrijkste opgaven waar de gemeente Utrecht op dit moment aandacht aan moet besteden? (max. 3)
- Voorgelegd aan: raadsleden



Toelichting onderzoeksresultaten:
Hoe hoog staat de mobiliteitstransitie op de politieke agenda? Wat is het relatieve belang ten opzichte van andere opgaven die om aandacht vragen.
De raadsleden is gevraagd om namens hun partij aan te geven wat de 3 belangrijkste opgaven zijn waar de gemeente aandacht aan zou moeten besteden. Vrijwel unaniem (11 van de 12) zijn de politieke partijen over het feit dat woningaanbod de grootste urgentie heeft op dit moment. Een belangrijk deel van de woningbouwopgave zal gerealiseerd worden in de bestaande stad. Omdat mogelijk te maken is een mobiliteitstransitie in stedelijke mobiliteit randvoorwaardelijk. Een ander thema dat nog meer verbonden is aan de mobiliteitstransitie – ruimte voor leefbaarheid in de stad – scoort daarna het hoogste (6 van de 12) raadsleden. Andere verbonden thema's, zoals klimaat (3) en ruimte voor lopen en fietsen (2), scoren veel lager.

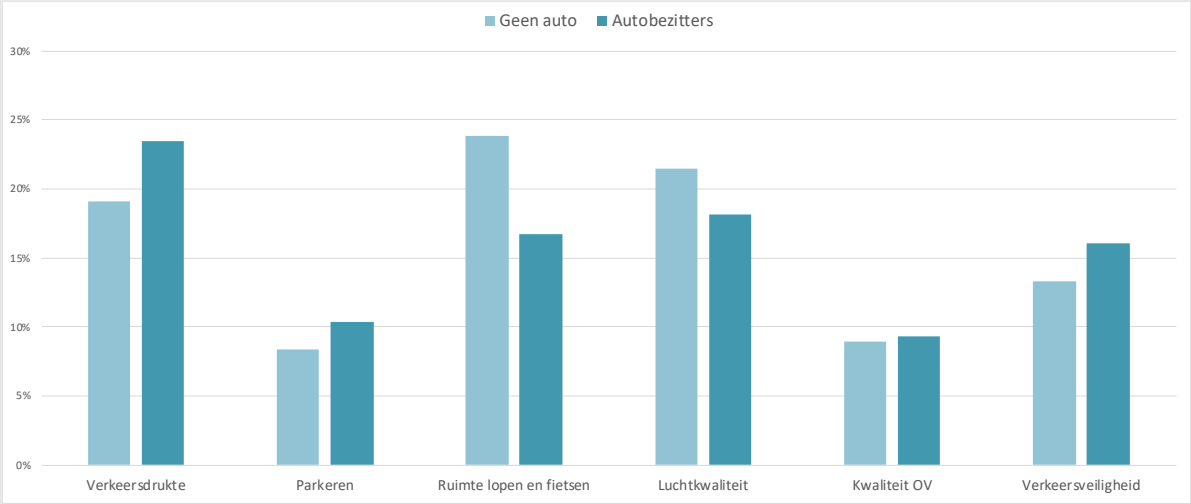
VRAAG 2a: Wat zijn voor u de belangrijkste problemen op het terrein van mobiliteit in Utrecht? (max. 3)
- Voorgelegd aan: bewoners, bezoekers, bedrijven/organisaties en raadsleden
- Antwoordcategorieën voor bewoners, bezoekers, bedrijven overlappen grotendeels, maar zijn ook deels afgestemd op verwachtingen, bijvoorbeeld: 'bevoorrading/logistiek bedrijven en winkels' als antwoordmogelijkheid is alleen gegeven aan bedrijven/organisaties. Wel is er aan alle stakeholdergroepen een 'Anders, namelijk...' mogelijkheid gegeven.



Toelichting onderzoeksresultaten:
In de bovenstaande figuur een overzicht van de 6 mobiliteitsproblemen die door stakeholdergroepen het meest worden genoemd. Onder bewoners en bezoekers van de stad wordt verkeersdrukte genoemd als het belangrijkste probleem op het terrein van mobiliteit. Voor bedrijven is dat parkeren. Voor de politieke partijen in de raad is verkeersveiligheid het belangrijkste probleem. Opvallend zijn de grote verschillen tussen bewoners/bezoekers en raad als het gaat om verkeersdrukte: bewoners 22,41% en bezoekers 27,68%, terwijl maar 2 raadsleden verkeersdrukte benoemen als mobiliteitsprobleem. Andersom als het gaat om verkeersveiligheid: bewoners 15,41% en bezoekers 9,96% versus raadsleden 9 van de 12 stemmen door raadsleden namens politieke partijen. (N.B. met het politieke gewicht – het aantal zetels in de raad – is geen rekening gehouden). Mede gebaseerd op de uitkomsten van focusgroep kan hier de link worden gelegd tussen stedelijke groei en verdichting en daarmee de toename van het aantal verkeersdeelnemers en de perceptie onder bewoners en bezoekers (en in mindere mate bedrijven) dat verkeersdrukte een groot (mobiliteits)probleem is. Overigens is er mogelijk ook een samenhang tussen door bewoners ervaren verkeersdrukte en het belang dat raadsleden toekennen aan verkeersveiligheid.

Niet weergegeven in de tabel: door bedrijven wordt bevoorrading van winkels genoemd (10,3%) en door raadsleden bereikbaarheid van bestemming (11,1%). In de categorie 'Anders, namelijk...' (129 reacties) zijn de volgende mobiliteitsproblemen genoemd:

- Meest genoemd: geluidsoverlast/lawaai van verkeer;
- Meermaals genoemd: dominante rol van de auto gaat ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte;
- Meermaals genoemd: het wordt steeds lastiger om de fiets te stallen in de binnenstad;
- Kritiek op gemeentebeleid: afname bereikbaarheid bestemmingen (vinden ook forenzen), slechte doorstroming (stadsboulevards) en te hoge parkeertarieven. Meerdere respondenten vinden beperkende maatregelen voor de auto te ver doorgeschoten.

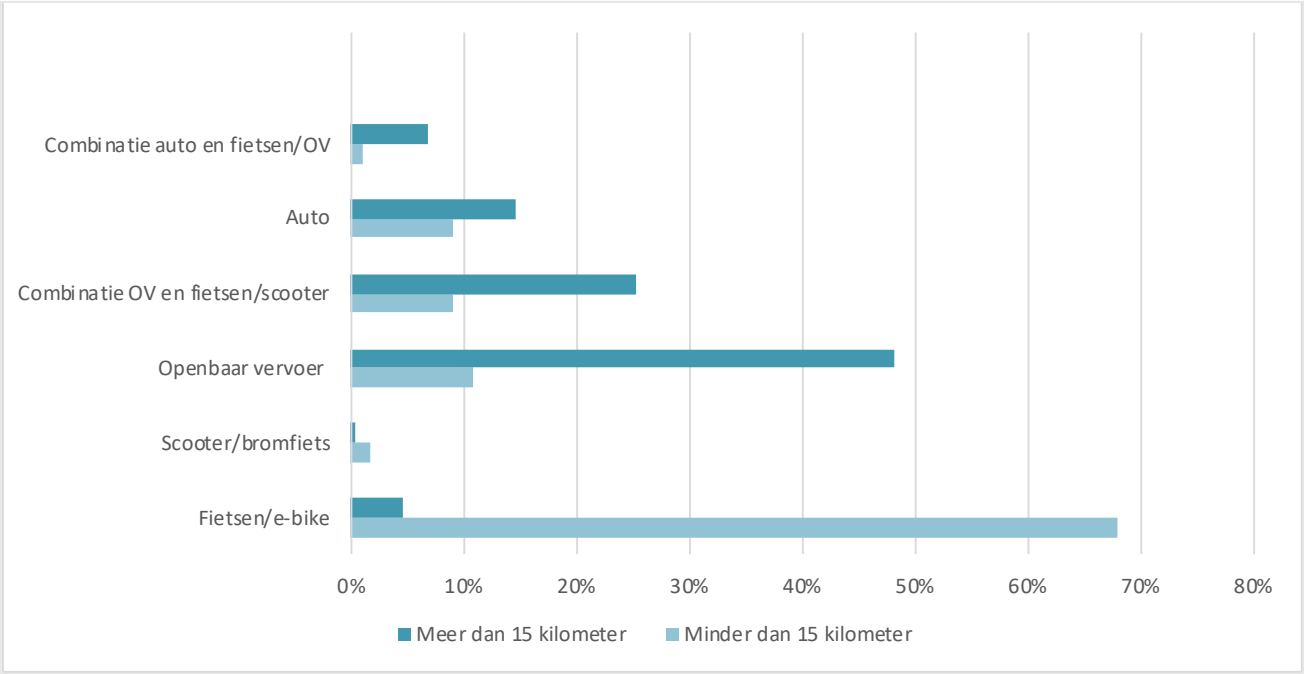


VRAAG 2b: INZOOMEN: Voor de stakeholdergroep bewoners (N=828) zoomen we verder in door te kijken in hoeverre de percepties over mobiliteitsproblemen onder huishoudens die auto's bezitten en huishoudens die geen auto bezitten verschillen. Uit de figuur is af te lezen dat relatief meer respondenten uit een huishoudens met één of meer auto's verkeersdrukte zien als een belangrijk mobiliteitsprobleem in Utrecht, terwijl meer respondenten uit huishoudens zonder auto, ruimte voor lopen en fietsen en luchtkwaliteit zien als belangrijkste mobiliteitsproblemen. Dit ligt in de lijn der verwachting: vanuit de vervoerswijze die deze groepen kiezen en de ervaringen die daarbij horen, zijn dat verklaarbare keuzes. Een andere reflectie op deze uitslag is dat in het verlengde van deze uiteenlopende percepties tussen autobezitters en mensen die geen auto bezitten, als we kijken naar parkeren als mobiliteitsprobleem, de respondenten kennelijk een andere interpretatie hebben van parkeren als probleem. Automobilisten vinden parkeren wellicht te duur en kunnen geen plek vinden voor hun auto, terwijl mensen die geen auto bezitten, wellicht bedoelen dat zij de dominante positie van de geparkeerde auto in het straatbeeld bedoelen. Eenzelfde soort uiteenlopende interpretatie kan gelden voor verkeersdrukte: congestie (autobezitters) vs. drukte en bijna-ongelukken op overvolle fietspaden.

VRAAG 3a: Hoe groot is de afstand tussen uw woning en uw werk- of studieplek?
- Voorgelegd aan: bewoners (N=408) en forenzen (N=319)

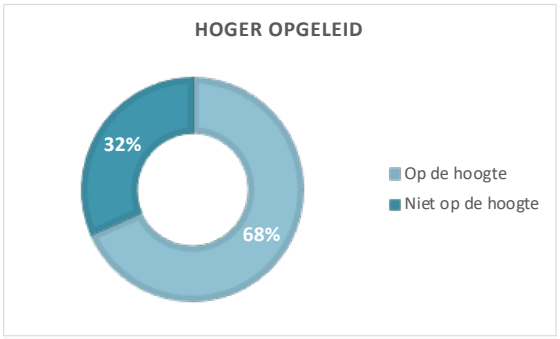
VRAAG 3b: Hoe reist u meestal naar werk of studielocatie in Utrecht?
- Voorgelegd aan: forenzen (N=319)

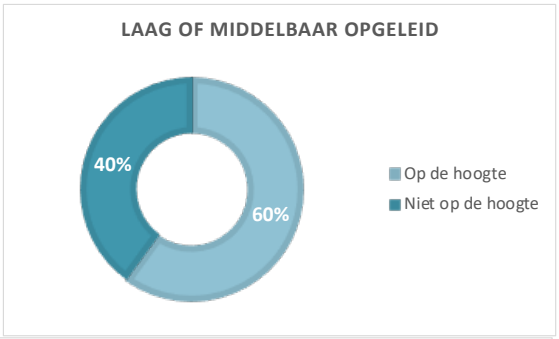
Toelichting onderzoeksresultaten:
Zie figuur: Van de bewoners in de steekproef die buiten Utrecht werken (N=408) woont 52,4% binnen 15 kilometer van het werk (N.B. deze groep respondenten is niet gevraagd hun vervoerswijze naar werk kenbaar te maken). Van de forenzen die in Utrecht werken (N=319) woont 33,5% binnen 15 kilometer van het werk. Van deze groep forenzen die binnen de 15 kilometer van het werk woont reist de overgrote meerderheid van 68% met (elektrische) fiets, en nog eens 11% met het OV. Minder dan 10% van de forenzen die in Utrecht werken reist ook met werk op minder dan 15 kilometer met de auto direct naar hun werklocatie in Utrecht.

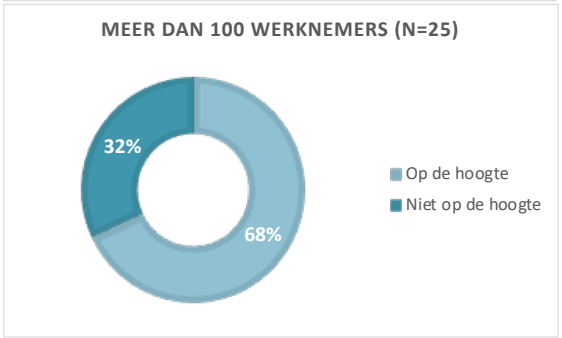


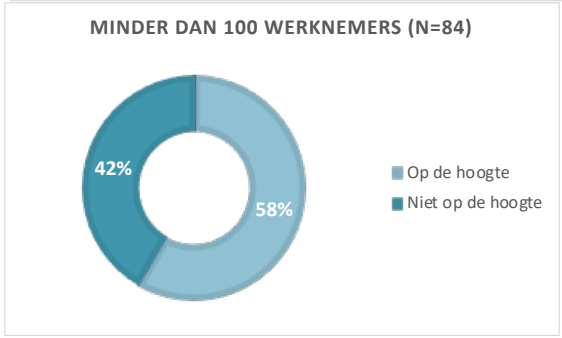
VRAAG 4: Was u voor deze vragenlijst op de hoogte van het bestaan van dit gemeentebeleid gericht op 'minder, anders en schoner reizen'
- Voorgelegd aan: bewoners (N=518) en bedrijven (N=109)

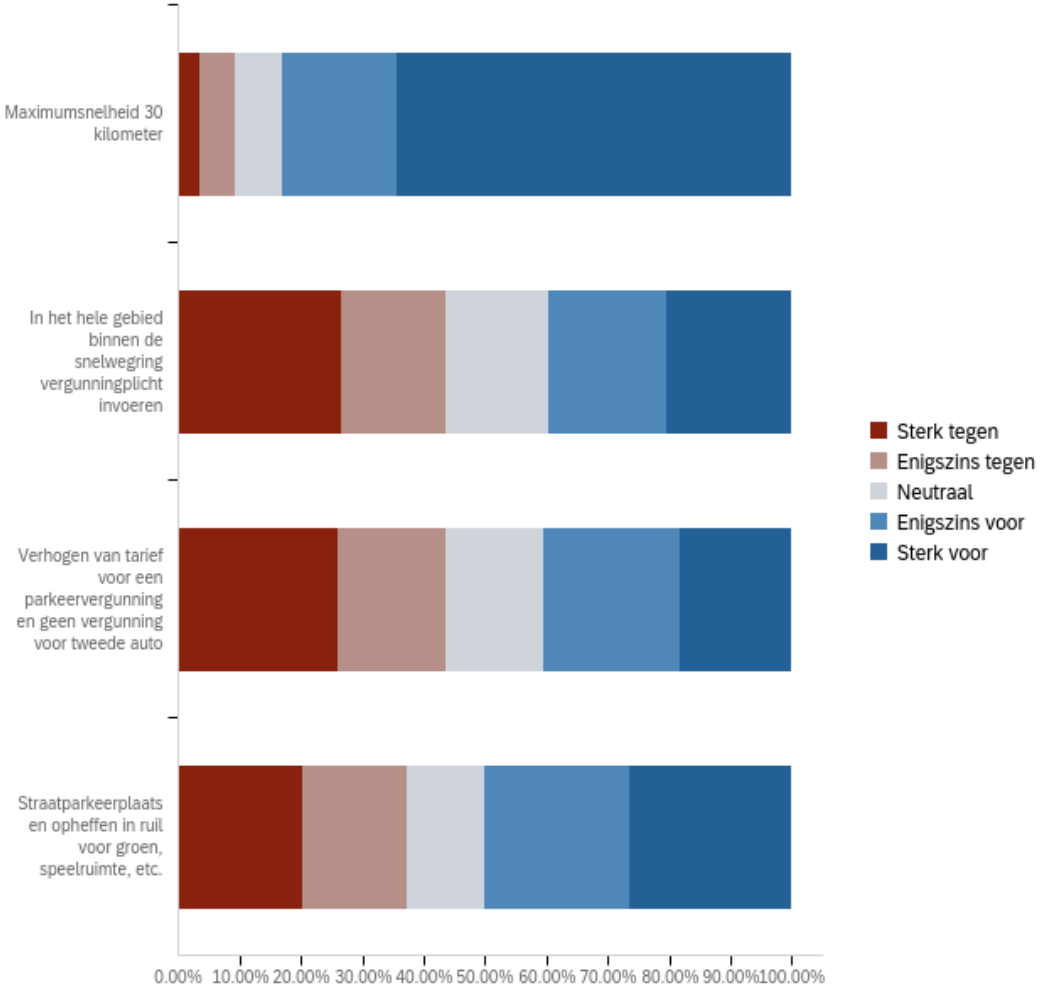
Toelichting onderzoeksresultaten:
Zie figuur: Ruim tweede derde (67,2%) van de respondenten geeft aan op de hoogte te zijn van het beleid van de gemeente Utrecht. Wanneer we inzoomen dan lijken hoger opgeleiden (68%) net iets beter op de hoogte te zijn dan bewoners met een laag of middelbaar opleidingsniveau (60%).
Zie figuur: 62% van de bedrijven in de steekproef is op de hoogte van het beleid van de gemeente Utrecht. Wanneer we inzoomen op bedrijfsgrootte dan lijken in omvang grotere bedrijven (= meer dan 100 werknemers) net iets beter op de hoogte te zijn van het beleid dan kleinere bedrijven: 68% vs. 58%.





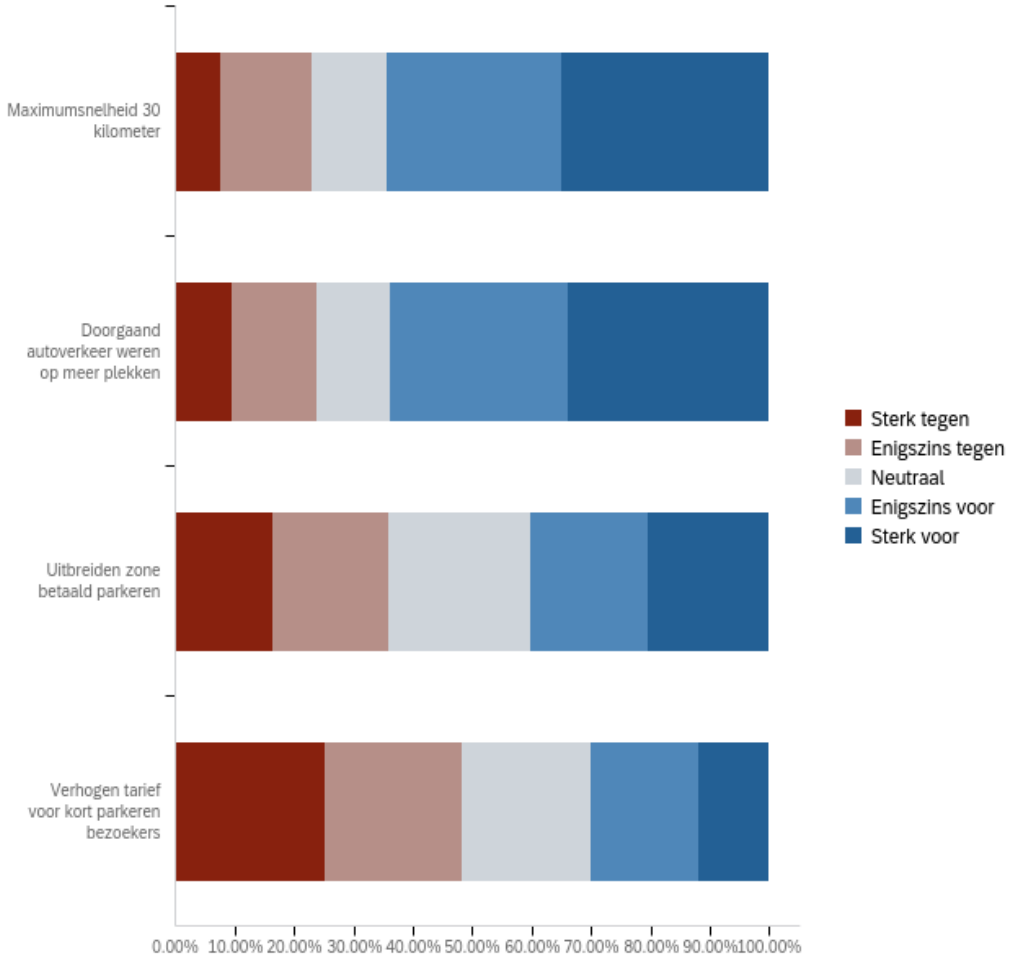






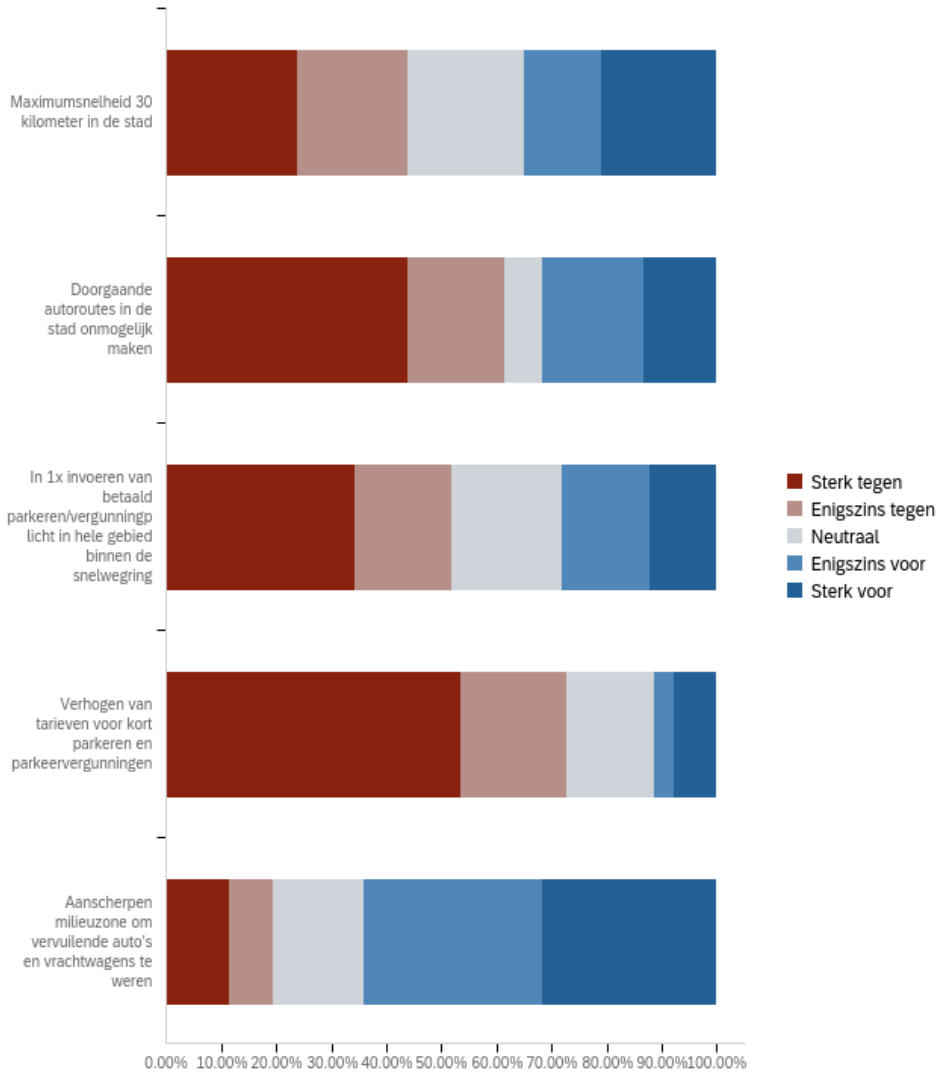
VRAAG 5: In welke mate bent u voor of tegen de volgende vier maatregelen?
- Voorgelegd aan: bewoners (N=828)

Toelichting onderzoeksresultaten:
Zie figuur: Een zeer ruime meerderheid van respondenten (83,1%) is enigszins of sterk voor het verlagen van de maximumsnelheid in Utrecht van 50 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur. De helft van de respondenten (50,2%) is enigszins of sterk voor het inruilen van straatparkeerplaatsen voor functies die de leefkwaliteit verbeteren, zoals groen, speeltoestellen, etc. Maar ruim 35% is daar geen voorstander van. Deze maatregel gaat over het verdeelvraagstuk van de schaarse ruimte en of je de ruimte die door geparkeerde auto's wordt ingenomen ziet als probleem of niet.
De meningen zijn verdeeld over maatregelen zoals het uitbreiden van het gebied betaald parkeren (43,6% tegen versus 39,7% voor) en het verhogen van tarieven voor een parkeervergunning en onmogelijk maken van een vergunning voor een tweede auto (43,6% tegen versus 40,6% voor).



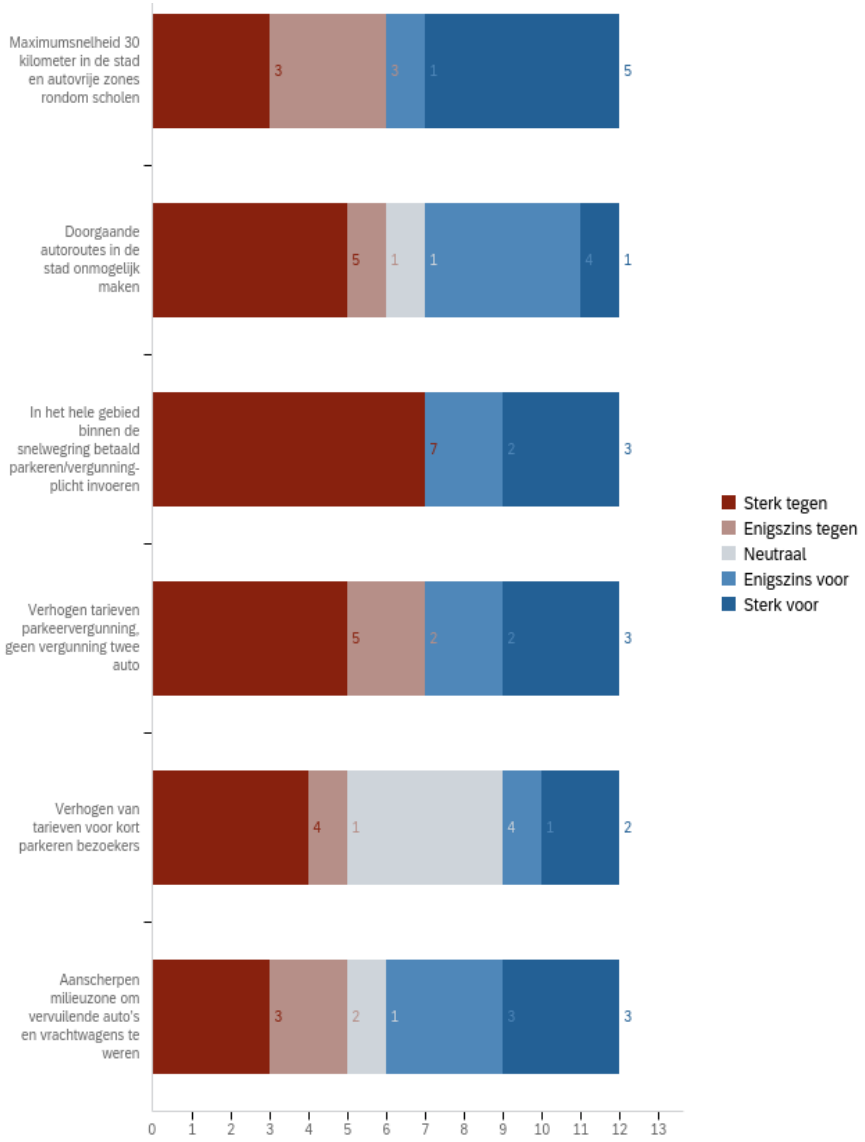
VRAAG 6: In welke mate bent u voor of tegen de volgende vier maatregelen?
- Voorgelegd aan: forenzen en incidentele reizigers (N=390)

Toelichting onderzoeksresultaten:
Zie figuur: Een ruime meerderheid van respondenten (64,4%) is enigszins of sterk voor het verlagen van de maximumsnelheid in Utrecht van 50 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur. Eveneens een ruime meerderheid (63,9%) is voorstander van het weren van doorgaand verkeer op meer plaatsen in de stad. Er zijn meer forenzen en incidentele reizigers enigszins of sterk voor (40,3%) het uitbreiden van de zone betaald parkeren dan tegen (35,9%). Wel is een duidelijke meerderheid van deze groep tegen het verhogen van de parkeertarieven voor bezoekers (voor 30% versus 48,2% tegen).



VRAAG 7: In welke mate bent u voor of tegen de volgende vijf maatregelen?
- Voorgelegd aan: bedrijven/organisaties (N=115)

Toelichting onderzoeksresultaten:
Zie figuur: Een meerderheid van de bedrijven en organisaties in de steekproef is enigszins of sterk tegen het verlagen van de maximumsnelheid (43,9% tegen versus 35,1% voor), het onmogelijk maken van doorgaande routes in de stad (61,4% tegen), het invoeren van parkeervergunningplicht (51,8% tegen versus 28,1% voor), en het verhogen van de parkeertarieven (72,8% tegen). Alleen het instellen van een milieuzone kan op instemming rekenen van een ruime meerderheid van de geënquêteerde bedrijven en organisaties.



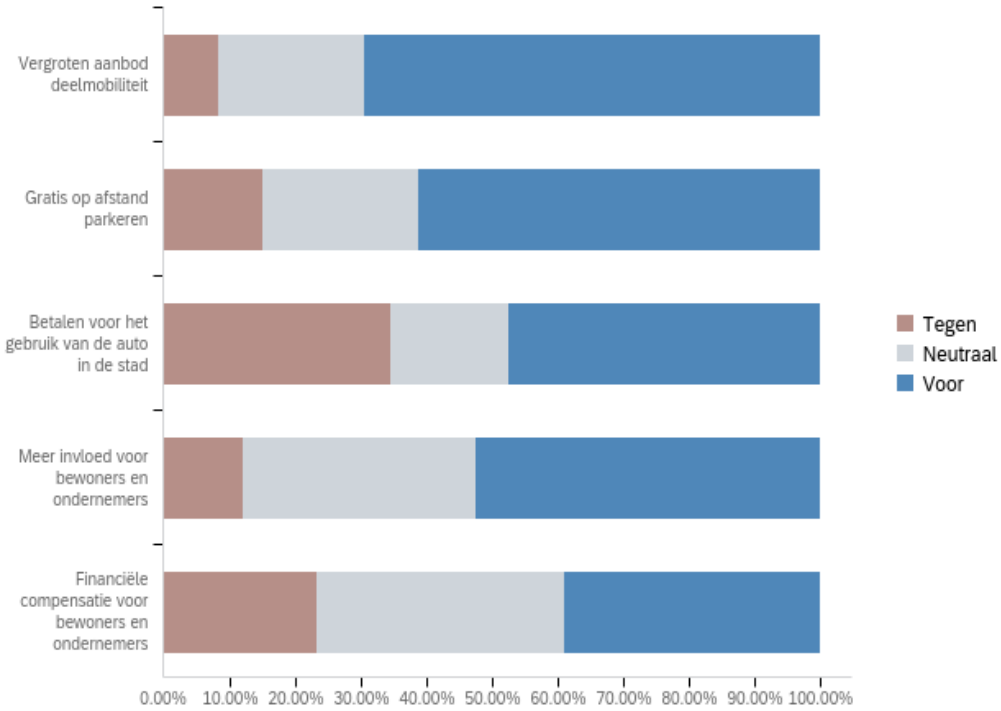
VRAAG 8: In welke mate bent u voor of tegen de volgende maatregelen?
- Voorgelegd aan: Raadsleden (N=12), zonder politieke weging

<u>Toelichting onderzoeksresultaten</u>:
Zie figuur: Geeft inzicht in de steun voor maatregelen door politieke partijen (zonder politiek gewicht). Uit de figuur blijkt dat de raad verdeeld is over maatregelen in het kader van de mobiliteitstransitie:

- Maximumsnelheid naar 30 kilometer: 6 tegen, 6 voor
- Doorgaande routes: 6 tegen, 5 voor
- Uitbreiding betaald parkeren ring: 7 tegen, 5 voor
- Verhogen tarieven, geen tweede vergunning: 7 tegen, 5 voor
- Verhogen tarieven kort parkeren: 7 tegen, 3 voor, 4 neutraal
- Aanscherpen milieuzone: 5 tegen, 6 voor

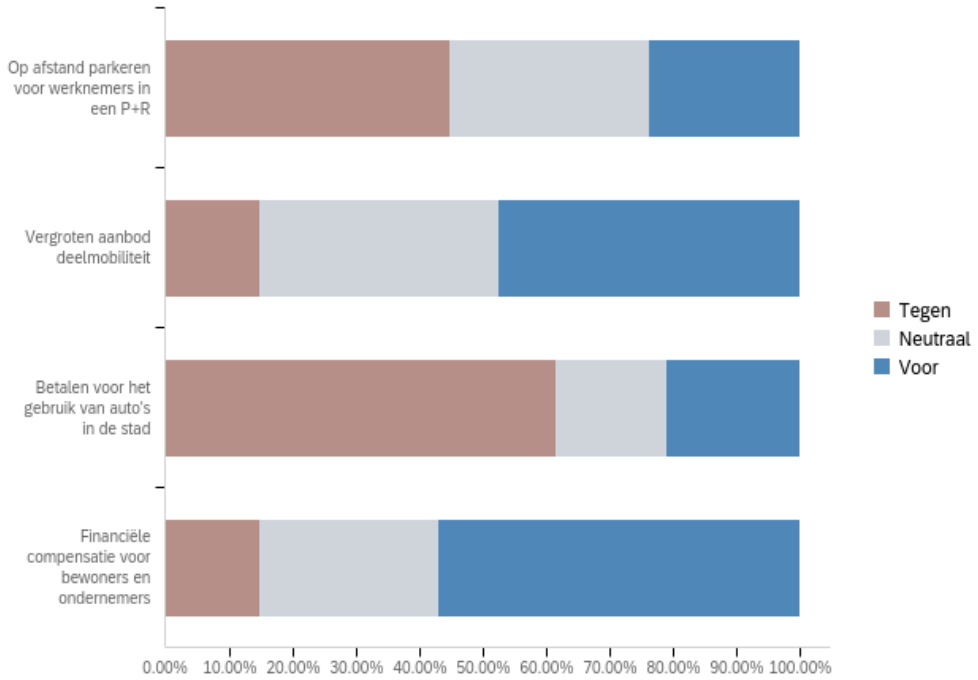
VRAAG 9: Bent u voor of tegen de volgende oplossingen?
- Voorgelegd aan: bewoners (N=828)

Toelichting onderzoeksresultaten:
Zie figuur: Over het algemeen is er steun voor een aantal specifieke oplossingen in het kader van de mobiliteitstransitie die aan de respondenten zijn voorgelegd. Het vergroten van het aanbod aan deelauto's, deelfietsen en e-deelbakfietsen in wijken en nabij OV-stations als oplossing is afgaande op de steekproef redelijk onomstreden (69,4% voor, slechts 8,5% tegen). Ook voor het gratis parkeren van de auto aan de rand van de wijk of in een P+R aan de Ring bestaat veel steun (61,1%). Voor het betalen voor het gebruik van de auto in de stad bestaat een meerderheid (47,5% voor, 34,6% tegen). Onder forenzen en incidentele reizigers is de steun hiervoor nog groter: 59,5%. Voor de nog niet bestaande maatregelen 'meer invloed van bewoners en ondernemers op een wijkplan' en voor 'financiële compensatie voor bewoners en ondernemers die geraakt worden door maatregelen', geldt voor een deel dat respondenten er mogelijk nog niet helemaal uit zijn, gezien het de hogere percentages neutraal. Wel zijn de meeste respondenten voorstander van beide oplossingen, met name van meer invloed/meer inspraak.



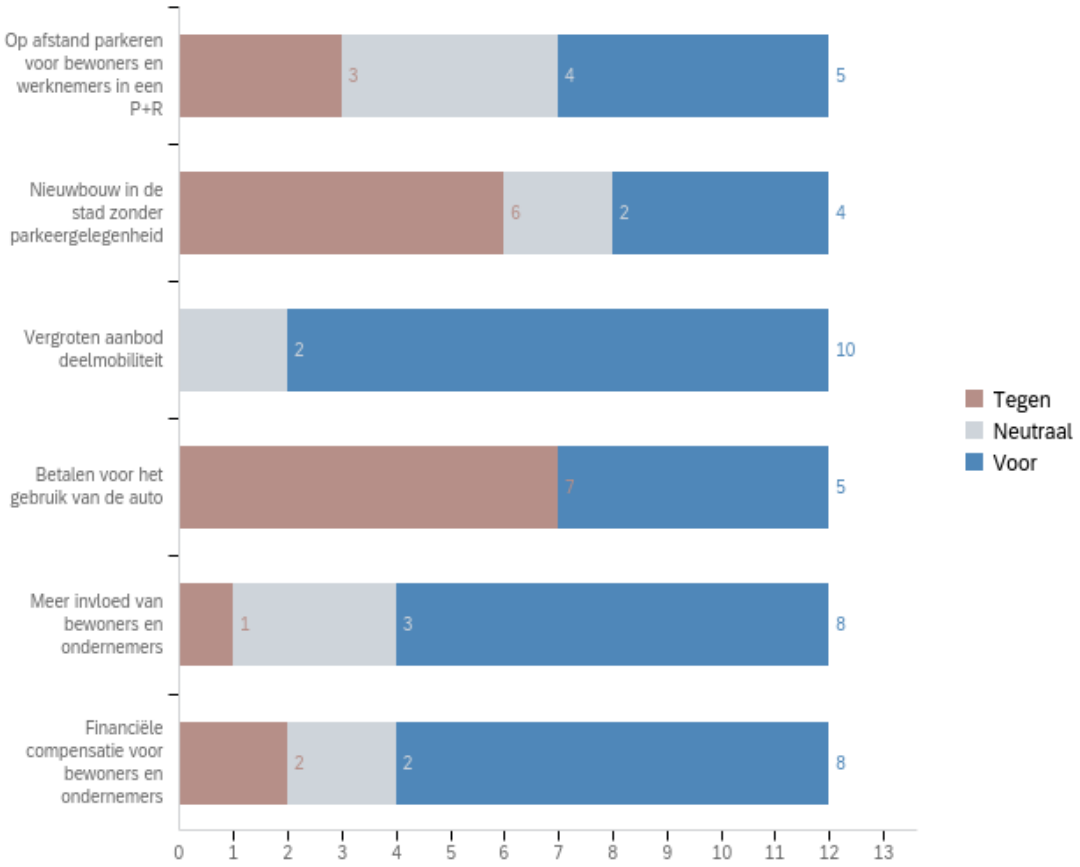
VRAAG 10: Bent u voor of tegen de volgende oplossingen?
- Voorgelegd aan: bedrijven (N=115)

Toelichting onderzoeksresultaten:
Zie figuur: Er is ruime steun voor het vergroten van het aanbod aan deelauto's, deelfietsen en e-deelbakfietsen in wijken en nabij OV-stations (47% voor, 15% tegen). Voor financiële compensatie voor bewoners en ondernemers die geraakt worden door maatregelen is nog ruimere steun (57% voor, 15% tegen). Onder bedrijven is in meerderheid geen draagvlak voor het op afstand parkeren voor werknemers (47% tegen, 23% voor) op een P+R en betalen voor het gebruik van de auto in de stad (61% tegen, 21% voor).

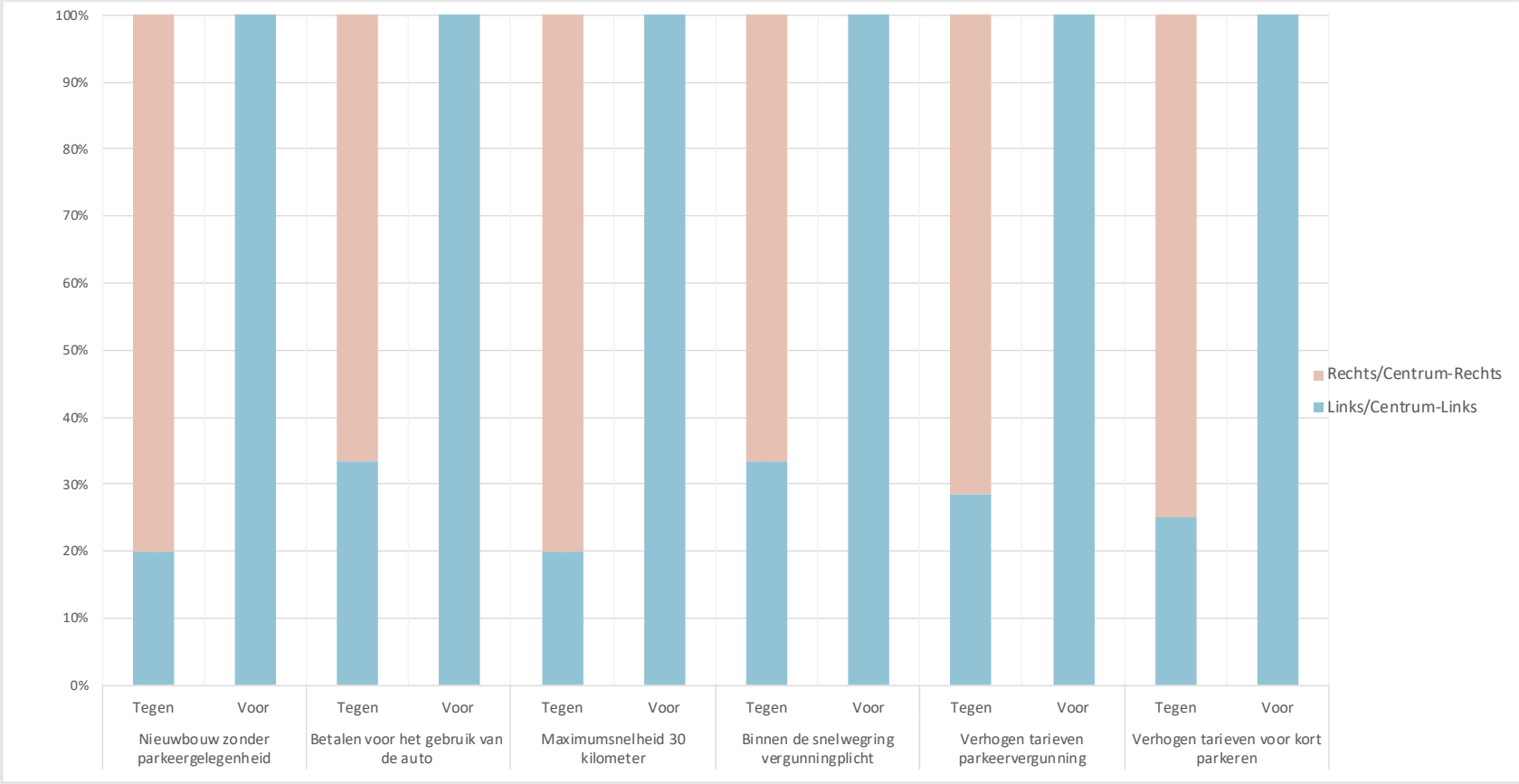


VRAAG 11: Bent u voor of tegen de volgende oplossingen?
- Voorgelegd aan: Raadsleden (N=12)

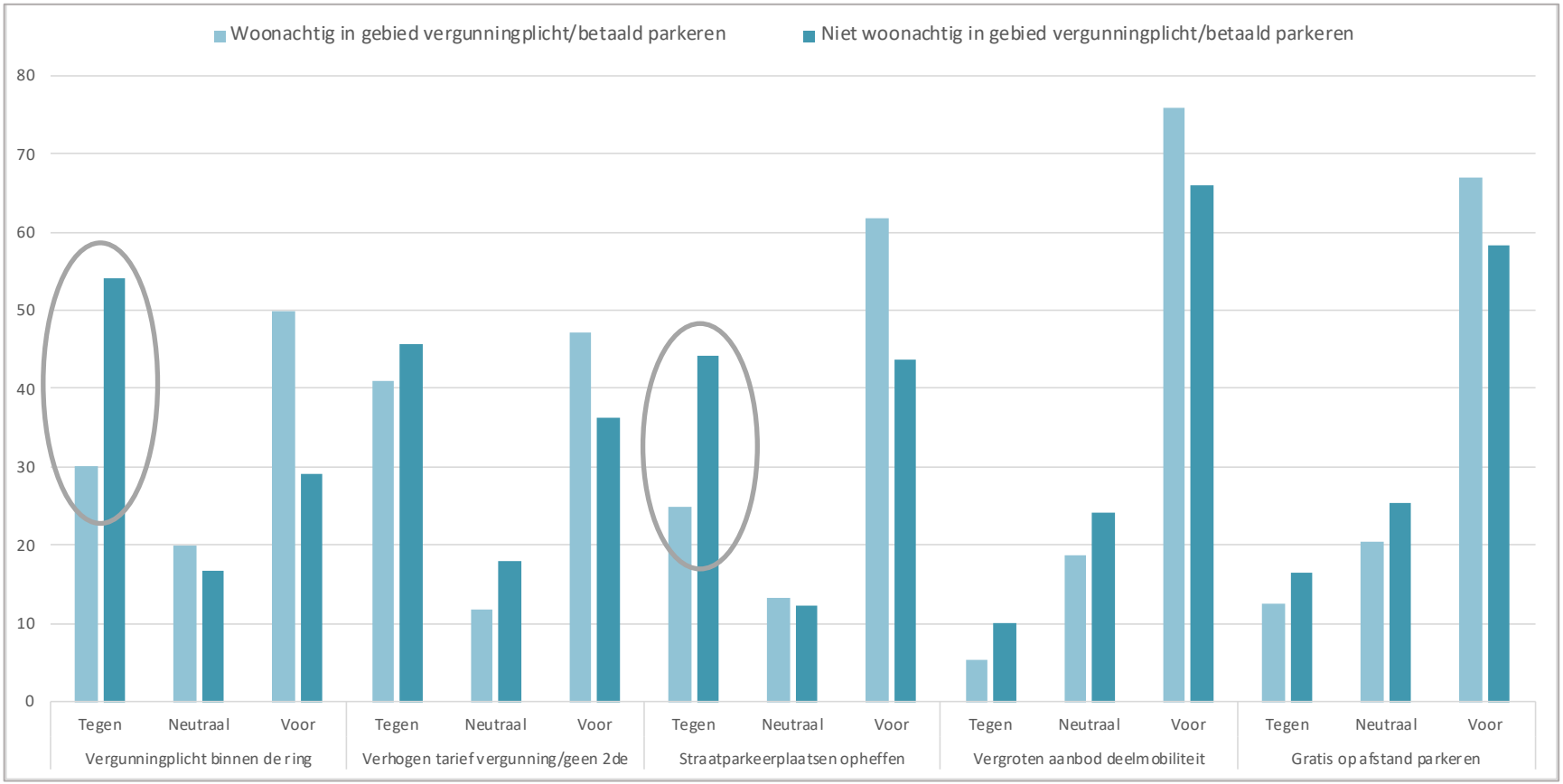
<u>Toelichting onderzoeksresultaten</u>:
Zie figuur: Voor 3 specifieke oplossingen zijn meer partijen voor dan tegen. Op 2 partijen na, die neutraal hebben aangegeven, zijn alle politieke partijen voor het vergroten van het aanbod van deelvervoer. Verder zijn er ruimschoots meer partijen voor meer invloed voor bewoners en ondernemers, en voor financiële compensatie voor bewoners en ondernemers die geraakt worden door de maatregelen om autogebruik te ontmoedigen, of te verschonen. Voor nieuwbouw in de stad zonder (of met beperkte) parkeergelegenheid, en voor betalen voor het gebruik van de auto in de stad, is geen meerderheid.



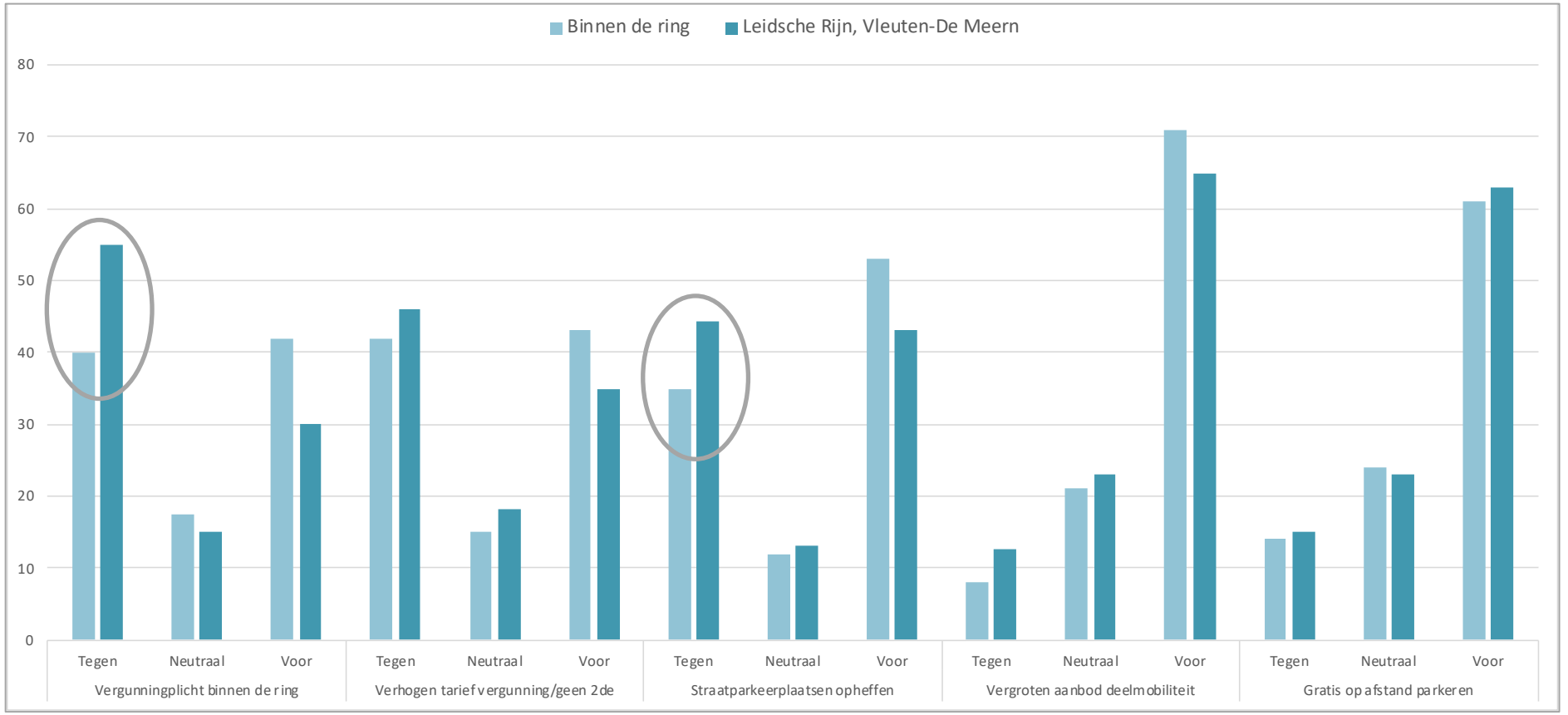
Vraag 12: INZOOMEN: Standpunten politieke partijen x links/rechts-oriëntatie (N=12): uit de onderstaande figuur blijkt dat als we kijken naar de maatregelen waar de raad het meest verdeeld over is, dit samenhangt het verschillen in links-rechts oriëntatie van de politieke partijen. Waar linksgeoriënteerde partijen voornamelijk voorstander zijn van (ook meer restrictieve) maatregelen die autogebruik- en bezit in de stad ontmoedigen, zijn rechtsgeoriënteerde partijen hier over het algemeen tegen. Wanneer we kijken naar voor- en tegenstemmen gekruist met de oriëntatie progressief-conservatief komt daar een veel minder duidelijk beeld uit naar voren: zowel conservatieve als progressieve partijen zijn voor en tegen maatregelen.



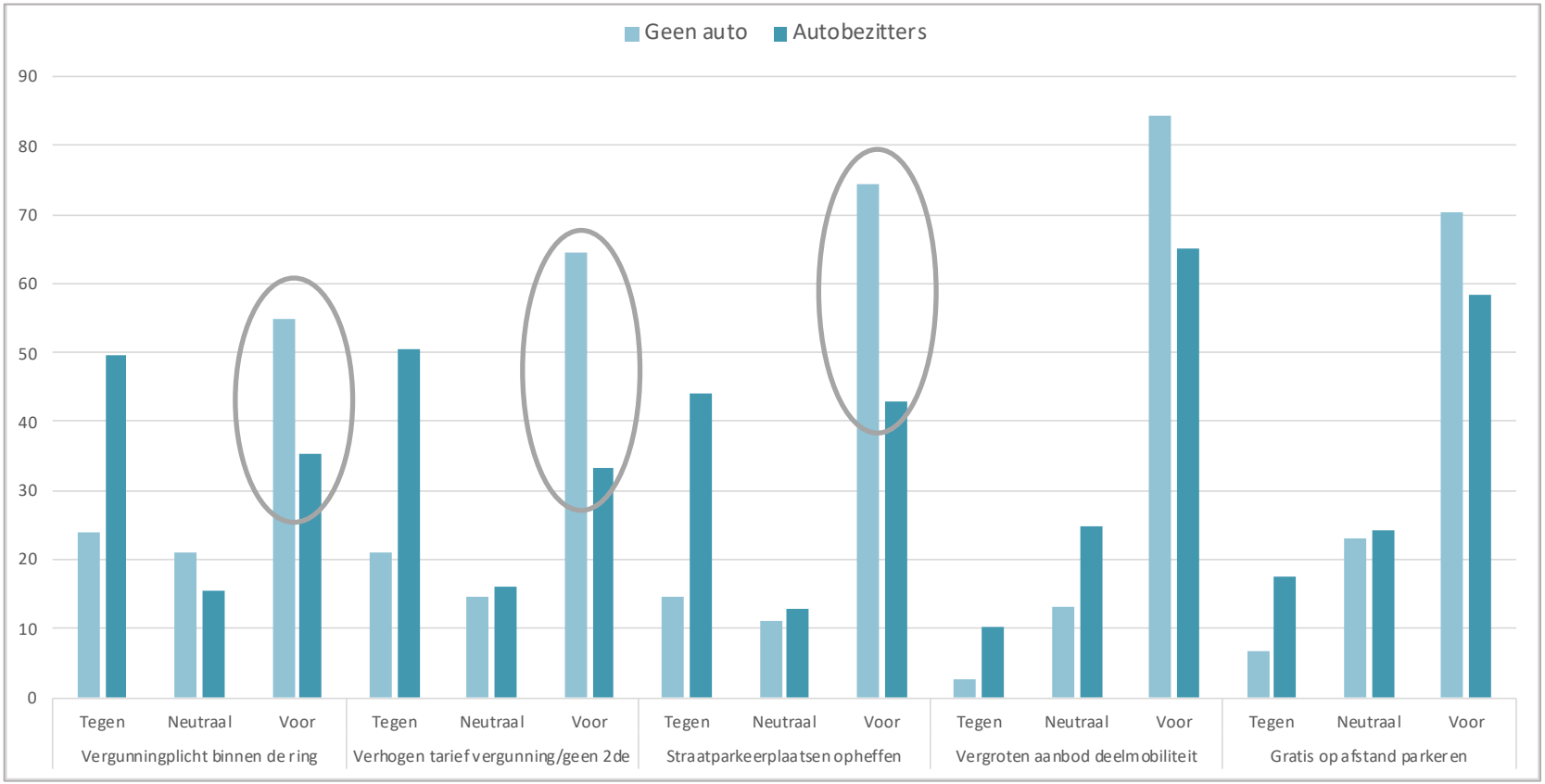
Vraag 13: INZOOMEN: Steun maatregelen onder bewoners (%) x woonachtig binnen gebied vergunningplicht vs. buiten gebied vergunningplicht (N=828): uit de onderstaande figuur blijkt dat de steun voor maatregelen buiten gebied vergunningplicht/betaald parkeren kleiner is dan onder bewoners woonachtig in gebied vergunningplicht/betaald parkeren, over de hele breedte, maar sterk v.w.b. de maatregelen invoeren van vergunningplicht binnen de snelwegring en het opheffen van straatparkeerplaatsen.



Vraag 14: INZOOMEN: Steun maatregelen onder bewoners (%) x Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (N=245) vs. binnen de ring (N=568): uit de onderstaande figuur blijkt dat de steun voor maatregelen in Leidsche Rijn en Vleuten-de Meern kleiner is dan in het gebied binnen de snelwegring. Dat geldt voor alle maatregelen, maar vooral voor de maatregelen invoeren van vergunningplicht binnen de snelwegring en het opheffen van straatparkeerplaatsen in ruil voor groen, speeltoestellen, etc.

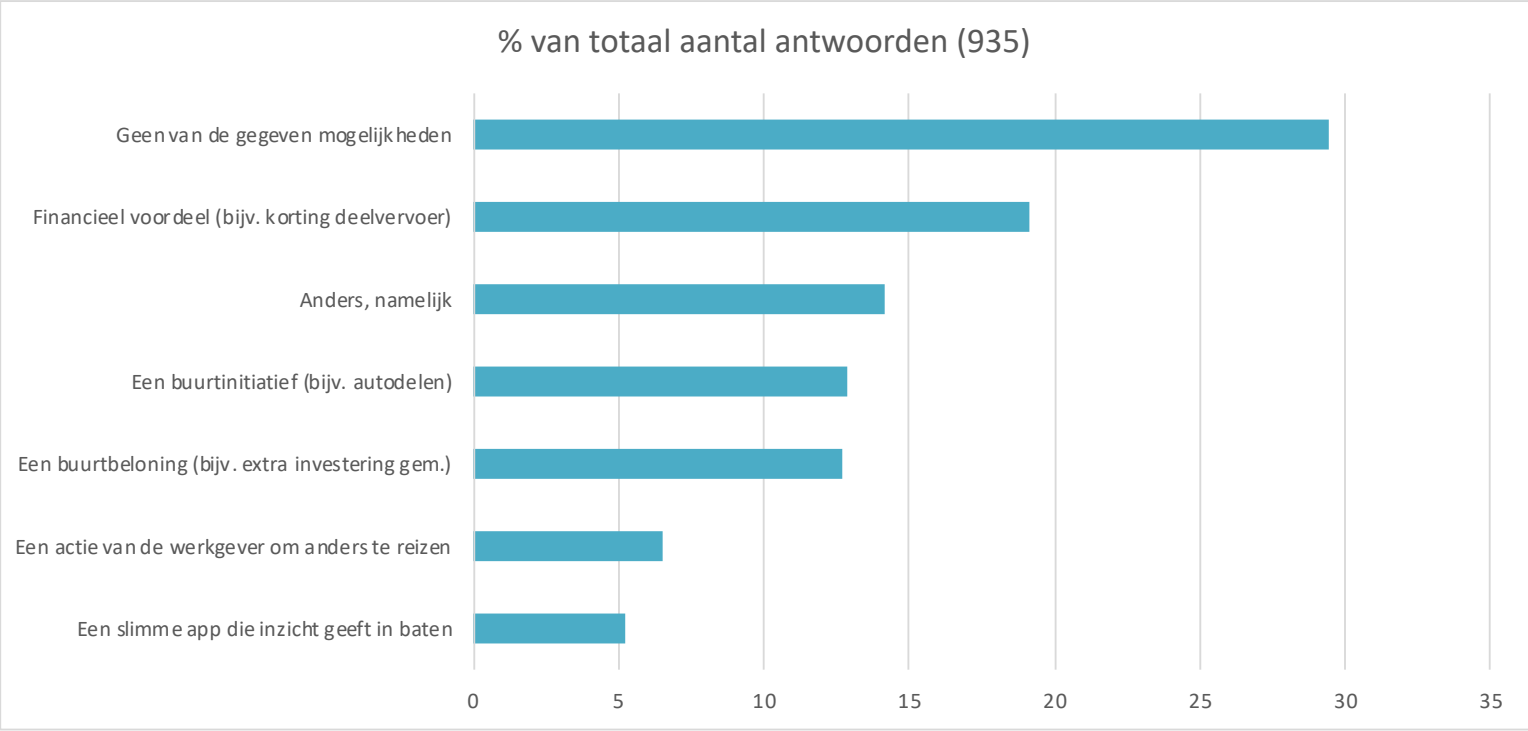


Vraag 15: INZOOMEN: Steun maatregelen onder bewoners (%) x geen auto (N=191) vs. autobezitters (N=637): uit de onderstaande figuur 23 blijkt dat de steun voor maatregelen die autobezit en -gebruik in de stad ontmoedigen fors lager is onder bewoners die in het bezit zijn van een auto. Bewoners die geen auto bezitten zijn over de volle linie positiever over deze maatregelen, met name als het gaat om maatregelen om autobezit en -gebruik te ontmoedigen, maar ook specifieke oplossingen.



VRAAG 16: Wat zou voor u een (extra) motivatie kunnen zijn om anders te gaan reizen? (max. 2)
- Voorgelegd aan: bewoners (N=828)

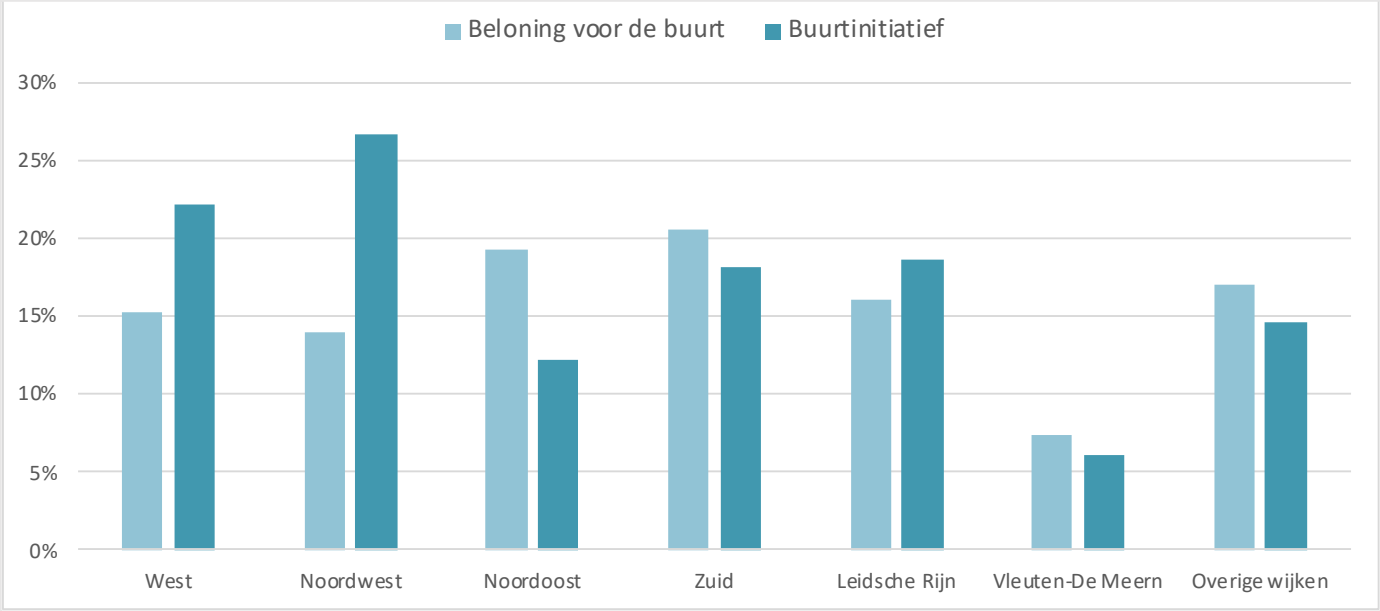
Toelichting onderzoeksresultaten:
Zie figuur: het grootste deel van de respondenten in de steekproef geeft aan dat de gegeven antwoordmogelijkheden hen niet extra motiveren om gezonder en duurzamer te gaan reizen. Financieel voordeel – bijvoorbeeld korting op deelauto's, deelfietsen, etc. bij het inleveren van de parkeervergunning – is onder de respondenten de sterkste (extra) motivatie om het reisgedrag aan te passen. Voor 10 tot 15% van de respondenten geldt dat zij ook extra gemotiveerd kunnen worden door op het niveau van de buurt actie te ondernemen, zoals een initiatief van buurtbewoners om auto's te gaan delen, of een 'beloning' vanuit de gemeente, bijvoorbeeld extra investeringen in groen of speeltoestellen bij het opgeven van parkeerplaatsen.



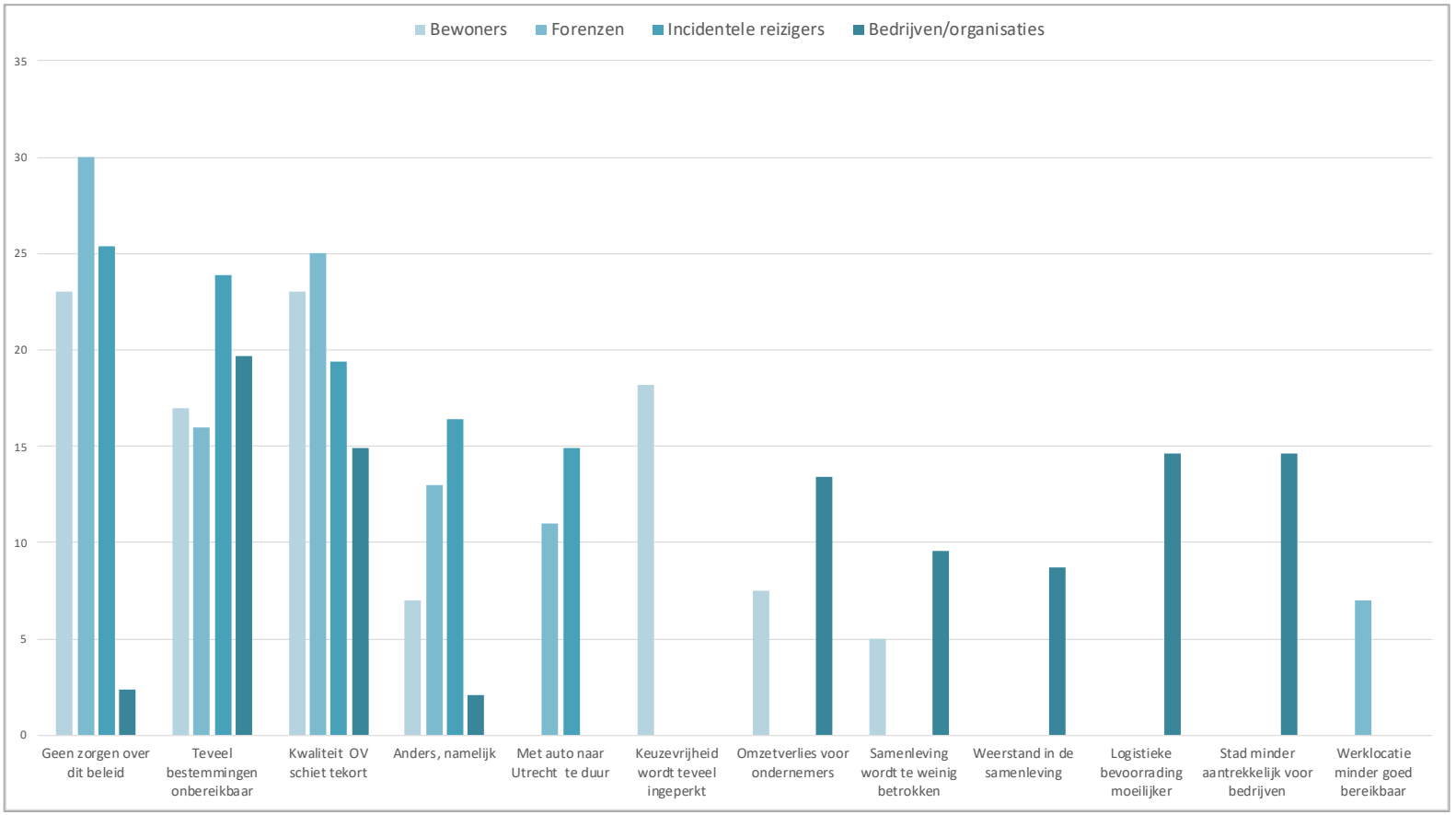
Uit een analyse van de gegeven antwoorden in de categorie ‘Anders, namelijk...’ blijkt dat respondenten ook door de volgende redenen extra gemotiveerd zouden worden:

- Als het OV betaalbaar of zelfs gratis zou zijn, en de kwaliteit ervan zou verbeteren (betrouwbaar, aansluitingen, veilig, comfortabel, kortere reistijden dan met de auto, meer haltes). Alternatief zou zijn meer vaker kleine busjes meer bushaltes in de wijk. Met kinderen blijft de meest aantrekkelijke keuze voor velen de auto.
- Radicaal alternatief plan: waarom zijn er wel subsidies voor de aanschaf van een elektrische auto, maar geen subsidie voor het niet hebben van een auto. Bijv. 1000 euro te besteden aan gezond alternatief (sportschool-, zwembad- of yoga-abonnement sportclub o.i.d.). Of voorrang op een woning in het Jaarbeursgebied, omdat ik geen auto heb/aanschaf/gebruik. Met andere woorden: wat doe je voor de mensen die (al) het juiste gedrag vertonen?
- Er zijn mensen die willen overstappen, maar dan moeten alternatieven zoals deelvervoer wel op orde zijn, en dat zijn ze niet. Als het gaat om deelmobiliteit moeten mensen erop kunnen vertrouwen dat er altijd een gewenst type auto voor hen klaarstaat. Via een gratis proefabonnement zouden mensen zelf de voordelen kunnen ervaren; dat kan hen over de streep trekken.
- Sommige respondenten geven aan intrinsiek gemotiveerd te zijn, reizen al bewust autoloos, of gebruiken de auto (in de stad) alleen als het echt nodig is, of delen een voertuig. Een deel van de mensen is echt auto-afhankelijk, bijvoorbeeld vanwege een beperking, of vanwege werk. Daar moet de gemeente rekening mee houden in haar beleid. Sommige respondenten benadrukken dat het kiezen van een vervoersmiddel een eigen verantwoordelijkheid zou moeten zijn: de overheid moet zich hier zo min mogelijk mee bemoeien.

Vraag 17: INZOOMEN: Kansrijke wijken voor 'buurtbeloning' en 'buurtinitiatief' (N=716): onderstaand figuur 25 laat zien waar bewoners, afgaande op de steekproef, in meer of mindere mate openstaan voor een 'buurtbeloning' of initiatieven van buren. In West (bijv. postcodegebied 3533, Oog in Al) en Noordwest geven relatief meer mensen aan geïnteresseerd te zijn in een buurtinitiatief. In Zuid (bijvoorbeeld postcodegebied 3522, Rivierenwijk) voor een 'buurtbeloning'. In de wijken Overvecht, Oost, Binnenstad en Zuidwest was sprake van minder dan 50 ingevulde surveys. Daarom is zijn deze wijken samengevoegd in de categorie 'overige wijken'.



VRAAG 18: De gemeente ontmoedigt autogebruik en stimuleert lopen, fietsen, OV en deelvervoer. Welke zorgen/gedachten roept dit bij u op?
- Voorgelegd aan: bewoners (N=828), forenzen (N=332), incidentele reizigers (N=59), bedrijven/organisaties (N=115) en politieke partijen (N=12)



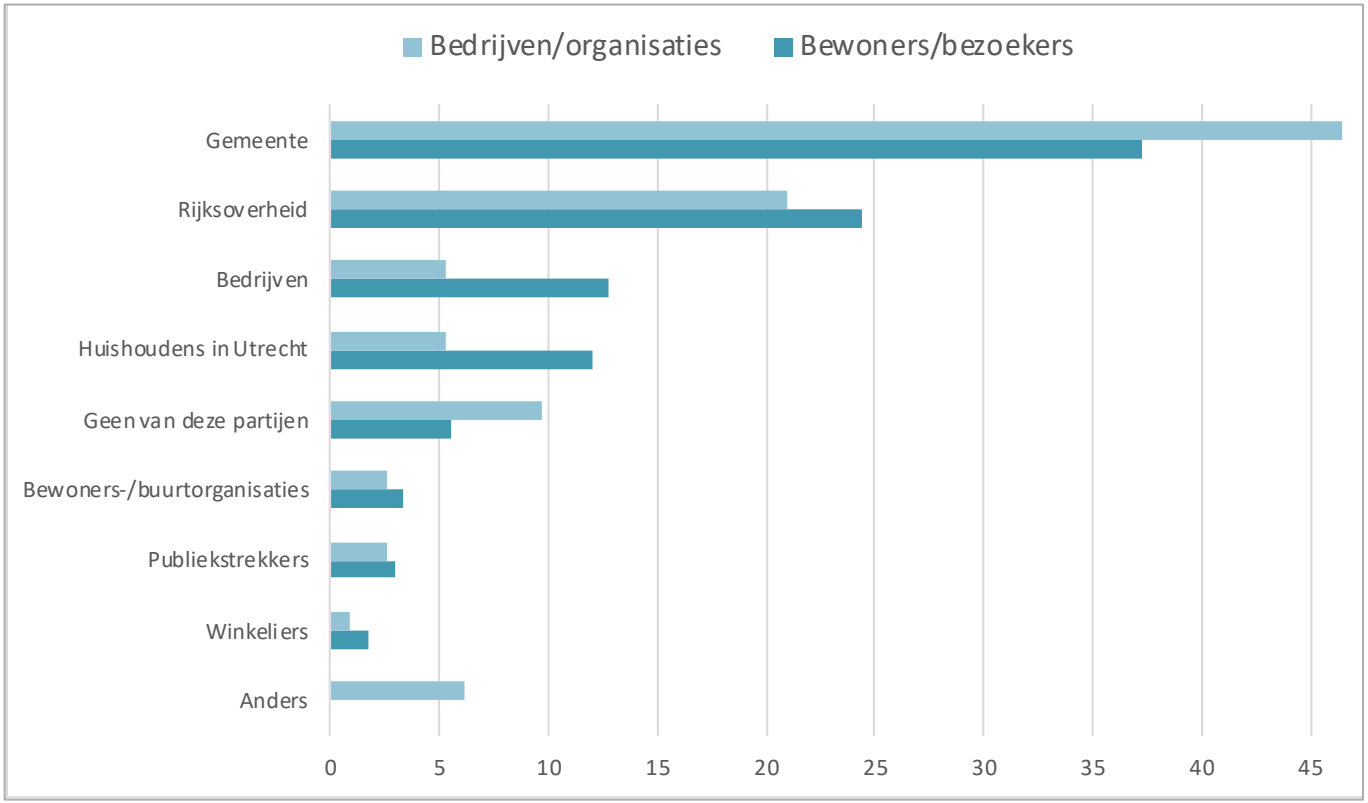
Toelichting onderzoeksresultaten:
Zie figuur: Bewoners, forenzen en incidentele reizigers hebben naar eigen zeggen veel minder zorgen over het gemeentelijke beleid dan bedrijven en organisaties. De uiteenlopende stakeholdergroepen hebben niet allemaal dezelfde antwoordcategorieën gehad, omdat deze niet altijd relevant waren voor die specifieke groep. Waar geen score is weergegeven in de figuur is dit het geval. Door alle stakeholdergroepen wordt een steeds lastigere bereikbaarheid met de auto van bestemmingen in de stad, plus het tekortschieten van OV als alternatief voor de auto genoemd als belangrijkste zorgpunten. Wanneer we de zorgen van de

stakeholdergroepen naast de zorgen van de politieke partijen leggen dan zien we dat de politieke in meerderheid bezorgd zijn over de kwaliteit van OV (9 partijen), weerstand in de samenleving (8 partijen) en toegang tot mobiliteit voor iedereen ongeacht inkomen, leeftijd, etc. (9 partijen). (N.B. Een koppeling aan politiek gewicht in zetels is hier niet gemaakt). In de categorie 'Anders, namelijk...' werden aanvullend de volgende zorgen genoemd:

- Vaak genoemd door bewoners is het risico van dit mobiliteitsbeleid is dat het tegenstellingen in de samenleving vergroot: door de restrictieve maatregelen wordt autobezit en -gebruik een luxeproduct dat alleen voor rijkere mensen bereikbaar is, omdat het voor minder draagkrachtige mensen te duur wordt. Respondenten geven aan dat bijv. de bouwvakker en fabrieksarbeider (die in ploegendiensten werkt) afhankelijk zijn van de auto, een vaak geen keuze. Aangegeven wordt het risico dat je maar één menstype over zal houden in de stad: de hoogopgeleide, progressieve bewoner met voldoende middelen. De tegenstellingen binnen de stad, bijvoorbeeld tussen binnenstad en omliggende wijken en Leidsche Rijn en Vleuten de Meern worden hierdoor aangezet. Risico van dit mobiliteitsbeleid is ook dat de stad minder inclusief wordt. Om veel meer redenen dan alleen werk zijn bepaalde groepen mensen afhankelijk van de auto: mensen die oud zijn, of minder goed ter been vanwege een handicap of ziekte, of mantelzorgers die dag en nacht voor anderen moeten zorgen. Maar bijvoorbeeld ook vrouwen die zich 's avonds in het OV onveilig voelen.
- Voor velen geldt dat zij soms de auto voor hun deur nodig hebben om zware spullen te vervoeren, of de caravan aan te koppelen. Of ze hebben op een dag veel bestemmingen en dan is de auto de meest efficiënte optie. Dit moet mogelijk blijven. Minder mogelijkheid tot gebruik auto betekent dat je straks veroordeeld bent tot OV en veel langere reizen. OV-bereikbaarheid van bepaalde bestemmingen is slecht. Ga maar eens vanuit Lunetten naar bedrijventerrein Overvecht. Dit geldt in het algemeen voor wijken buiten de stadsring.
- Een ander zorgpunt is de enorme toename van fietsers. Dat leidt tot onveilige situatie op fietspaden, maar ook tot stallingsproblemen. De gemeente doet te weinig aan de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers. Handhaving van snelheid in de wijken buiten het centrum is een issue.
- Voor een klein deel van de bewoners voelt dit mobiliteitsbeleid als opgedrongen, is er weinig draagvlak terwijl er geen goede alternatieven zijn. Anderen zijn juist bang dat de gemeente geen voet bij stuk zal zouden, en door de weerstand de teugels zal laten vieren of te langzaam zal gaan.
- Forenzen wijzen er vooral op dat de regio slecht is verbonden met de stad, zeker voor wat betreft OV, en dat dit meer voelbaar wordt door dit beleid. Er is onvoldoende parkeergelegenheid in de P+R's en de last mile verbinding van de P+R's met de binnenstad is onder de maat. Er moeten veel meer P+R-locaties komen. Forenzen zijn ook afhankelijk van het aanbod van OV in hun woonplaats in de regio of daarbuiten. Door de bezuinigingen in het OV is de dienstregeling buiten Utrecht teruggeschroefd. Mensen zijn daardoor soms verplicht om met de auto te komen. Alternatieven zijn niet regionaal georganiseerd: je hebt niets aan een OV-fiets die je weer op de oorspronkelijke locatie moet inleveren, idem voor de deelauto. OV wordt gezien als duur, inefficiënt en oncomfortabel. Als het gaat om midden beroepen, zoals leraren, die vaak al geen woning kunnen vinden in de stad zelf, is de invoering van betaald parkeren rondom de werkplek, funest voor behoud van medewerkers. Er zijn ook veel bedrijfslocaties minder goed bereikbaar met OV; is het mogelijk om ook buiten piektijden flexibel en veilig te kunnen reizen?

VRAAG 19: Wie kan er meer doen om gezonder en duurzamer reizen in Utrecht te bevorderen? (max 1.)

- Voorgelegd aan:
  - Bewoners en forenzen (N=1.161): de gemeente wordt 433x aangevinkt, de Rijksoverheid 283x, bedrijven 149x en huishoudens 139x
  - Bedrijven (N=115): de gemeente wordt 50x gevinkt, de Rijksoverheid 23x



Toelichting onderzoeksresultaten:

Wat kunnen deze partijen doen om gezonder & duurzamer reizen te bevorderen?
Volgens bewoners/bezoekers en bedrijven/organisaties. Raadsleden separaat aangegeven.

Wat kan de gemeente doen:

- Meest genoemd: verbeteren van het OV, dat wil zeggen: betere betaalbaarheid (goedkoop/gratis?), betere verbindingen, een fijnmaziger netwerk, betrouwbare dienstregeling en meer frequente bediening. Dit geldt vooral voor buiten het centrum. Sommige bestemmingen zoals bedrijventerrein Overvecht zijn vreselijk slecht met OV bereikbaar en onveilig voor fietsers, buiten kantoortijden. Ook genoemd: de OV-verbinding tussen stad en regio is de afgelopen decennia minder goed geworden. Daarin zou geïnvesteerd moeten worden. Meerdere respondenten doen een suggestie voor hop-on/hop-off elektrische shuttles die betaalbaar zijn en frequent zouden kunnen rijden. Quote: de alternatieven moeten eerst op orde zijn, voordat je de focus legt op minder autoverkeer.
- Daarna meest genoemd: investeren in fietsvoorzieningen: in aantrekkelijke, doorgaande routes, in bredere fietspaden, in veiligheid, meer prioriteit voor fietsers op kruisingen, betere fietsstallingen. Quote: het moet duidelijk zijn dat je de meest aantrekkelijke en voordelige vervoerswijze kiest als je op de fiets stapt.
- Ook deelvervoer en parkeren op afstand worden genoemd. Bij POA moet de mogelijkheid worden gecreëerd om gratis te parkeren en een deelfiets en OV te pakken. P+R 24 uur open. De pendel tussen P+R en bestemming op ongebruikelijke uren zijn niet goed. P+R-voorzieningen nog niet op orde.
- Ook genoemd: werken aan een veel breder draagvlak, mensen meenemen in het verhaal en de voordelen laten zien. De nadruk meer leggen op verleiden/motiveren/investeren/financiële prikkels in plaats van restrictief autobeleid.

Wat kan de Rijksoverheid doen:

- Meerdere keren genoemd: vraagt de stedelijke mobiliteitstransitie niet om landelijke regie/een nationale aanpak richting meer gezonde en duurzame mobiliteit? Dus meer centrale sturing op dit onderwerp, één landelijke visie met een langjarige looptijd (conform de Klimaataanpak). Door deze van boven op te leggen, ontstaat minder verdeeldheid in gemeenten, krijg je geen lappendeken van lokale oplossingen (denk aan de milieuzones) en komen nationale doelstellingen sneller dichterbij. Ook steun voor de landelijke invoering van rekeningrijden. Met name bedrijven zijn voor een landelijke aanpak om concurrentie(nadelen) tussen steden te voorkomen.
- Het Rijk moet ophouden het verkeerde signaal te geven door wel landelijke snelwegen te blijven verbreden. Daarbij vaak genoemd ter illustratie: A27 bij Amelisweerd. De middelen die naar OV en auto gaan moeten beter in balans: minder geld naar auto-infrastructuur, meer naar OV. Ook wordt er, naast mobiliteit, aandacht voor andere branches die in de CO_2/stikstof discussie buiten schot lijken te blijven, zoals de vliegbranche en landbouw. Het Rijk moet er bovendien voor zorgen dat thuiswerken wordt beloond en we niet terugvallen in pre-corona gedrag.
- Het Rijk moet de gemeente beter faciliteren om het beleid goed te kunnen uitvoeren, door meer middelen voor verbetering van de kwaliteit van het Utrechtse OV, voor grote projecten zoals het aanleggen van tramverbindingen in de stad, en met de regio (zeker in de dorpen in het OV afgeschaald). Veel respondenten geven ook aan dat het Rijk een rol zou moeten pakken bij het goedkoper of gratis maken van het openbaar vervoer.
- Het Rijk moet belastingvoordelen voor (lease)auto's aanpakken, en juist fiscale voordelen op gezonde en duurzame vervoersmiddelen zoals de e-bike. Meer belasting op fossiel autorijden, hogere subsidie op elektrisch. OV moet lonen, maar de auto vaak goedkoper en zorgt voor betere bereikbaarheid.

- Raadsleden: (7x ingevuld): meerdere partijen: Utrecht zit in een afhankelijke positie; de Rijksoverheid zou meer moeten investeren in het openbaar vervoer in de stad en de regio, om te zorgen dat het OV-systeem kwalitatief veel beter wordt, maar ook zodat het goedkoper kan voor de gebruikers. Ook genoemd: voortouw nemen bij deelmobiliteit, stimuleren verschoning en spitsheffing. Bovendien: fiscale aftrekposten voor leaseauto's afbouwen en een vrij te besteden mobiliteitsbudget vanuit werkgevers stimuleren.

Wat kunnen bedrijven doen:

- Meerdere keren aangegeven door respondenten: bij bedrijven is op het terrein van het bevorderen van gezonde en duurzame mobiliteit nog relatief veel winst te behalen. Voor veel bedrijven is een leaseauto nog steeds de norm. Er is een breed palet van maatregelen dat werkgevers kunnen inzetten: van thuiswerken en flexibele werktijden, tot stoppen met leaseauto's en parkeerplaatsen onder de 15km woon-werkafstand, en werknemers een mobiliteitskaart geven of een e-bike. De uitdaging is om te komen tot een bedrijfscultuur waarin medewerkers worden beloond voor goed reisgedrag.
- Raadsleden: (6x ingevuld): meer investeren in werken op afstand, kritischer nadenken over werktijden en reisbewegingen, en extra stimuleringsmaatregelen OV en fiets.

Wat kunnen huishoudens doen:

- Huishoudens moeten bewuster gaan nadenken welk vervoersmiddel het beste past bij de reis die zij maken. Eigen verantwoordelijkheid nemen door gewoontegedrag te doorbreken, bijvoorbeeld door meer thuiswerken, meer de fiets te pakken, door bij lokale winkels in de wijk te kopen.

Wat kunnen bewoners-/buurorganisaties doen:

- Utrechtse wijken zijn allemaal anders. Het is wenselijk te komen met maatwerkoplossingen die aansluiten bij de behoeften en knelpunten die specifiek in de betreffende wijk spelen. Bewoners-/buurtorganisaties weten wat er speelt. Zij kunnen helpen bij het creëren van draagvlak, en bij het motiveren en enthousiasmeren van buurtgenoten. Bijvoorbeeld als het gaat om deelauto's en de voordelen zijn van minder geparkeerde auto's op straat.

Wat kunnen publiekstrekkers doen:

- Vaak genoemd: geen parkeergelegenheid dichtbij bieden, maar gratis last mile vervoer vanaf P+R's of een toegangsbewijs met gratis OV-ticket. Ook informatievoorziening over hoe je op een gezonde en duurzame manier (fiets, OV, etc.) bij de locatie kunt komen.

Wat kunnen winkeliers doen:

- Geen gratis parkeermogelijkheid aanbieden. (Elektrische) bezorgservice. Korting geven bij fiets of OV.

BIJLAGE VII: Gespreksverslagen (vertrouwelijk)

De volgende verslagen zijn vertrouwelijk en niet in deze openbare versie opgenomen:

- Interviews bewoners Overvecht
- Focusgroep bewoners
- Focusgroep bedrijven
- Gesprek met vertegenwoordigers van ondernemers in de binnenstad
- Expertsessie met strategisch adviseurs van de G5
- Verslagen gesprekken experts uit wetenschap, markt en overheid

Sebastiaan van der Hijden

MCD
master city developer