



# MINDER MOBILITEIT EN TOCH BEREIKBAAR

**Om klimaatdoelstellingen te halen is het verduurzamen van mobiliteit noodzakelijk. Beleid en maatregelen voor duurzame mobiliteit zijn vaak gericht op meer elektrisch rijden en meer fietsen. Maar kunnen we ook uit met een beetje minder mobiliteit? En hoe kan de inrichting of structuur van steden daar een rol in spelen?**

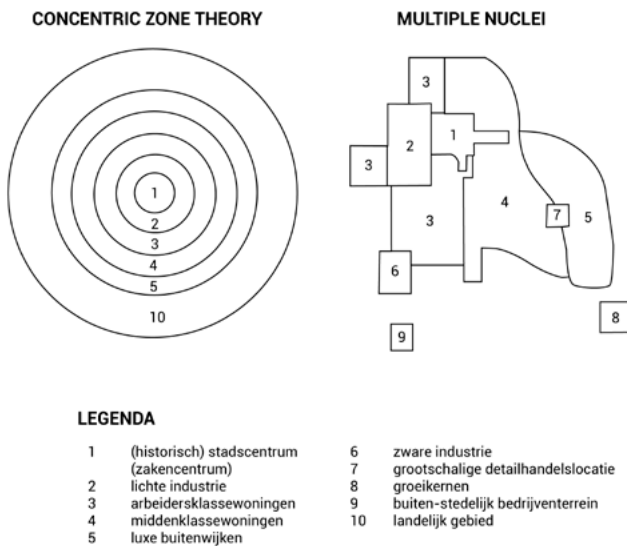
Bijna éénvijfde van de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt veroorzaakt door mobiliteit. Na de industrie- en elektriciteitssector is mobiliteit de grootste uitstoter. Er is dus veel aan gelegen om mobiliteit te verschonen, willen we de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen voor 2030 en 2050 halen. Duurzaam mobiliteitsbeleid is vaak vooral gericht op verduurzamen van verplaatsingen, door bijvoorbeeld vaker de fiets te pakken, en door elektrisch rijden te stimuleren. Maar vaak wordt vergeten dat de manier waarop onze steden zijn ingericht voor een groot deel bepaalt hoe wij mensen ons verplaatsen. Dit artikel verkent op welke manier de structuur – of ruimtelijke ordening – van een stad bij kan dragen aan het verduurzamen van de mobiliteit.

## **De beperkte focus van het huidige duurzaam mobiliteitsbeleid**

Een in Nederland en België veel gebruikt concept binnen duurzaam mobiliteitsbeleid is de *trias mobilica*, ofwel de 3V's voor een duurzame mobiliteit. *Trias mobilica* stamt af van het politiek-bestuurlijke begrip *trias politica* en is omgevormd tot een kapstok voor de ontwikkeling van duurzaam mobiliteitsbeleid. De *trias mobilica* bestaat uit verminderen, veranderen en verschonen.

Verminderen gaat over kortere en minder frequente verplaatsingen, veranderen over verplaatsen op een andere wijze (bijvoorbeeld met de fiets in plaats van de auto) en verschonen betreft het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot voor verplaatsingen die alsnog met de auto worden gemaakt (bijvoorbeeld elektrisch rijden).

Beleid vanuit de Nederlandse overheid, waaronder het Klimaatakkoord, is sterk gericht op het faciliteren en stimuleren van de derde V: verschonen via het realiseren van laadinfrastructuur, subsidies voor elektrische voertuigen en het aanjagen van innovaties met waterstof. Daarnaast is ook een klein deel van het Klimaatakkoord gericht op de tweede V, veranderen. Dit onderdeel beperkt zich echter tot *Anders Reizen* en een fietsstimuleringsprogramma, recent hiervoor door het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat een flink programma opgetuigd. Beide onderdelen zijn vooral gericht op het verduurzamen van woon-werkverkeer. De verantwoordelijkheid hiervoor wordt bij werkgevers gelegd. Waar in het Klimaatakkoord en in het recente beleid volledig aan wordt voorbijgegaan, is het eerste aspect van de *trias mobilica*: verminderen.



Figuur 1: schematische weergave van het 'concentric zone' en 'multiple nuclei' model. Bron: Harris & Ullman, 1945

### Kan het ook wat minder?

Het is geen populair standpunt. Je zult het ook niet veel tegenkomen in visies, strategieën en beleidsplannen. Het verminderen van mobiliteit is echter wel essentieel om onze klimaatdoelstellingen te halen. Het klinkt misschien alsof het onze (bewegings)vrijheid beperkt, het te radicaal en bovendien niet realistisch is. Maar het is helemaal niet zo gek om je voor te stellen dat je minder vaak of minder lang reist als je de juiste voorzieningen maar in je omgeving hebt. Het verminderen van onze mobiliteit hoeft dus niet te betekenen dat we minder voorzieningen kunnen bereiken. Voorwaarde is dan wel dat we onze steden zó inrichten dat de noodzaak om die lange verplaatsing vaak te maken, zo klein mogelijk is.

Harris & Ullman beschouwden als eerste de stad als een structuur met meerdere (economische) centra. In 1945 introduceerden ze hun *multiple nuclei* model als tegenhanger van de *concentric zone theory*, de toenmalige dominante visie die steden opvatte als gebouwd rondom één centrum (monocentrische steden). Harris & Ullman waren de grondleggers van het concept van de polycentrische stad. Pas enkele decennia later is het concept opgepikt in stedelijke en regionale ruimtelijke planning. Een polycentrische stad is een stad met een bewust gepland systeem van stedelijke subcentra.

## Kunnen we ook uit met een beetje minder mobiliteit?

### Mobiliteit in een polycentrische stad

Een vanuit mobiliteitsperspectief belangrijk gevolg van een polycentrische stedelijke structuur is het fenomeen *cross commuting*. In een polycentrische stad zijn werklocaties meer verspreid over de stad en daardoor ontstaat ook een meer gevarieerd mobiliteitspatroon. In een klassieke monocentrische stad is er één stadscentrum omringd door woonwijken en is het woon-werkverkeer eenzijdig daarop gericht (*one way commuting*). Aangezien stedelijke mobiliteit voor meer dan de helft uit woon-werkverkeer bestaat, heeft dit een significant effect. Het creëert een randvoorwaarde voor een beleidsdoelstelling die voor openbaar

vervoer wordt gebruikt: het versterken van de tegenspiets, of met andere woorden, het vergroten van het aantal reizigers dat in de minder populaire richting reist, zodat investeringen in het openbaar vervoer beter renderen.

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de polycentrische stad. De stedelijke subcentra worden gekenmerkt door hogere dichtheden en functiemenging en dus zijn er hier meer reisbewegingen in een klein gebied. Hierdoor ontstaat er een groter draagvlak voor goede openbaar vervoerverbindingen. De subcentra kunnen onderling verbonden worden met frequent en snel openbaar vervoer. Ook is er minder noodzaak om naar één specifiek centrum te reizen en neemt de gemiddelde afstand tot een stedelijk (sub)centrum af in een polycentrische stad. Het resultaat: een vermindering van de mobiliteit, één van de pijlers van de trias mobilica, terwijl voorzieningen nog steeds goed bereikbaar blijven.

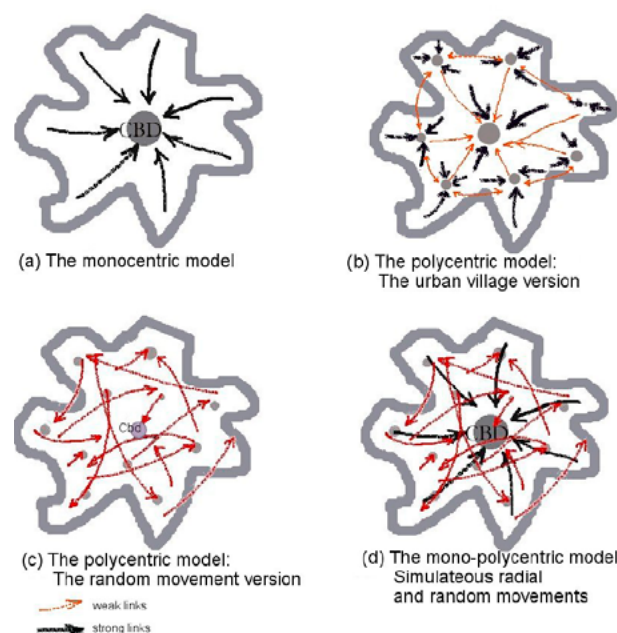
De polycentrische stad heeft raakvlakken met *Transit Oriented Development* (TOD). TOD is een planningsconcept dat gaat over het realiseren van hogere dichtheden en een diversiteit van functies rondom openbaar vervoerhaltes. Bij polycentrische steden gaat het echter óók over de onderlinge relaties tussen de subcentra en de diversiteit aan reispatronen, wat bijdraagt aan minder files en minder lange reisafstanden. Net als TOD en de compacte stad, hebben polycentrische steden potentieel nog bijkomende voordelen: meer ruimte voor groen (belangrijk om hittestress tegen te gaan), opvangen van CO<sub>2</sub>, opslaan van regenwater en simpelweg een hogere kwaliteit van de leefomgeving.

### Het omarmen van polycentrisme in stadsplanning

Is polycentrische stadsplanning dan al een wijd omarmd concept? Op regionale schaal wel. Dit wordt ook wel polycentrisme op een inter-urbane schaal genoemd. Hierbij gaat het om een regio bestaande uit meerdere steden waartussen veel uitwisseling plaatsvindt. De Randstad is misschien wel het beste voorbeeld van een polycentrische regio. Maar op stedelijk (intra-urbaan)

Figuur 2: schematische weergaven van verplaatsingspatronen in een monocentrische en polycentrische stad, waarbij 'cross-commuting' plaatsvindt. Bron: Bertaud, 2001

### Schematic Representation of Trips Patterns Within a Metropolitan Area





Figuur 3: visiekaart Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, met naast de oude binnenstad de vier 'nieuwe stadscentra': Leidsche Rijn Centrum, Overvecht, Utrecht Science Park en Papendorp-Westraven. Bron: Gemeente Utrecht

schaalniveau wordt het concept nog niet zo veel toegepast. Er zijn inmiddels een paar steden in Nederland en België – Rotterdam, Utrecht en Brussel – die in hun beleid hebben opgenomen zich te willen ontwikkelen tot een meer polycentrische stad.

De gemeente Rotterdam geeft in haar Omgevingsvisie aan dat ze inzet op verstedelijking rond knooppunten van openbaar vervoer, om Rotterdam als polycentrische stad te versterken. Dat doet de gemeente door het toevoegen van wonen, werken en voorzieningen in hoge dichtheden, waardoor een hoge mate aan functiemenging moet ontstaan. De bedoeling is om interactiemilieus te realiseren voor ontmoeting en uitwisseling, en een betere toegankelijkheid van de knooppunten voor voetgangers en fietsers. Zo ontstaat, in de woorden van de gemeente Rotterdam "een stad om de hoek". Brussel heeft in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) aangegeven een polycentrische stedelijke dynamiek te willen ontwikkelen. Door stedelijke ontwikkeling in meerdere 'polen' te concentreren, verschuift de monocentrische visie naar een multipolair denken. Ook de gemeente Utrecht zet in op nabijheid en noemt dit de '10 minutenstad', geïnspireerd door het werk van Carlos Moreno (de bedenker van het concept de 15 minuten stad). Utrecht kiest voor vier nieuwe centra waar verdichting rondom knooppunten moet gaan plaatsvinden (zie figuur 3), zodat belangrijke voorzieningen binnen de 10 minuten voor iedereen te bereiken zijn op duurzame wijze (te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer).

De voorbeelden van Rotterdam, Brussel en Utrecht laten zien dat het concept van de polycentrische stad een oplossing kan bieden voor de vele opgaven waar steden voor aan de lat staan: de woonopgave, de klimaatcrisis, sociale veiligheid én het bereikbaar houden van de stad. Wel moet nog blijken of het polycentrisme in deze steden vooral morfologisch (sociale en ruimtelijke kenmerken) van aard is, of ook in functioneel opzicht betekenisvol gaat zijn, en

of er dus daadwerkelijk sprake van gelijkwaardige uitwisseling van bijvoorbeeld woon-werkverkeer tussen de centra is.

Het is goed dat wordt ingezet op de transitie naar zero-emissie voertuigen en het stimuleren van fietsen, al dan niet via werkgevers. Maar besef ook dat onze mobiliteitsbehoeften, onze verplaatsingspatronen, altijd worden geschapt doordat we andere mensen willen ontmoeten, naar ons werk willen, of een bepaalde voorziening willen bezoeken. Als dat dicht bij elkaar kan worden gebracht, dan kunnen we best met een beetje minder mobiliteit uit de voeten.

#### Literatuurselectie

- Bertaud, A. (2001). *Metropolis: A Measure of the Spatial Organization of 7 Large Cities*.
- Davoudi, S. (2003). Polycentricity in European Spatial Planning: From an Analytical Tool to a Normative Agenda. *European Planning Studies*, 11(8), 979-999.
- Hall, P. (2014). *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design Since 1880* (4 ed.). John Wiley & Sons, Incorporated.
- Harris, C., & Ullman, E. (1945). *The Nature of Cities*. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 7-17.
- Van Meeteren, M., Boussauw, K., Derudder, B., & Witlox, F. (2016). *Metropoolvorming in België en Vlaanderen. De polycentrische ruimtelijke structuur van de arbeidsmarkt*. Universiteit Gent.

**Stijn Altena** (MSc) (stijn.altena@hotmail.com) is planoloog en adviseur ruimte en bereikbaarheid bij Sweco Nederland.