

Radicaal kiezen voor de juiste balans

Whitepaper: Gebiedsontwikkeling & mobiliteit

Op **16 april** organiseerden we het congres **Living Mobility**. Centraal stond dé opgave voor Nederland voor het komende decennium: er voor zorgen dat onze steden duurzaam kunnen groeien, we de Parijse duurzaamheidsafspraken halen én mensen zich kunnen blijven verplaatsen. We zagen een groot palet aan kansen. Innovatieve mobiliteitsconcepten, nieuwe vormen van elektrisch (openbaar) deelvervoer, de deelauto-parkeernorm, *curb management*, nabijheid als filosofie voor stadsmaken, de integratie van stedenbouw en mobiliteit en andere vormen van bekostiging.

Maar het meest bijgebleven is dat het begint bij jou en onszelf. Dat we lef tonen. Keuzes maken. Dat we ons niet altijd aan onze ‘opdracht’ houden. Dat we over de grenzen van onze eigen organisatie kijken. En accepteren dat niet alles in één keer goed gaat. Trial and error. Zodat we vooruit gaan. De mogelijkheden hebben we. Laten we de mouwen opstropen en 3 concrete projecten oppakken.



“Doe je mee?”

@Living_Mobility | #LivingMobility

ABEL REFRANT PAK DE ZWIJ



Noodzaak tot duurzame verstedelijking én duurzame mobiliteit

Nederland is een klein land met veel inwoners. Inwoners die ruimte nodig hebben. Om te wonen, te werken, te reizen en te leven. Het aantal inwoners groeit. De druk op de ruimte wordt groter. Om elkaar te ontmoeten, spullen te produceren, energie op te wekken, voedsel te verbouwen, natuur aan te leggen, ons te verplaatsen. Voor 2030 moeten er 1 miljoen huizen bijkomen. Net zoveel als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag bij elkaar.



Verstedelijking in de 'duurzaam definitie' van de wereldcommissie: "een ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen". Gebiedsontwikkeling vanuit een nieuw perspectief. Lees onze [visie op duurzame verstedelijking](#), en de 'verhaallijn' voor de ontwikkelvisie en ontwikkelstrategie zoals wij die zien.

Vanuit internationaal perspectief doet Nederland het goed. We zijn welvarend en gelukkig. We gaan efficiënt met onze ruimte om, de kwaliteit van onze leefomgeving is hoog en mobiliteit is goed geregeld. Maar het kan beter. En het moet ook beter als we kijken naar dé opgave voor Nederland voor het komende decennium: er voor zorgen dat onze steden duurzaam kunnen groeien, we de Parijse duurzaamheidsafspraken halen én mensen zich kunnen blijven verplaatsen.

Een behoorlijke uitdaging. Maar nodig. Want er komen steeds meer mensen bij en het wordt daardoor druk: dringen in het OV, de wegen slibben dicht en de huizenmarkt zit op slot. De vergrijzing zorgt daarbij voor een veranderende samenstelling van de bevolking, met andere behoeften aan huisvesting en mobiliteit.

Verbeter de kwaliteit van de leefomgeving via de publieke buitenruimte



Verbeter de kwaliteit van de leefomgeving via de publieke buitenruimte

Of het nou over wonen, mobiliteit of ander gebruik gaat. Voorop staat dat we ons eerst afvragen wat voor stad, dorp of plek we willen maken. Voor wie? Welke functies? Wat voor leefomgeving? De publieke buitenruimte is daarvoor erg bepalend. Die zorgt voor ontmoeting. Voor kwaliteit van leven. Die creëert samenhang tussen op zich staande gebouwen. De publieke buitenruimte biedt ook letterlijk de ruimte om opgaven te combineren, zoals het bevorderen van de sociale cohesie, vergroten van de biodiversiteit en klimaatbestendig maken van de bebouwde omgeving.

Mobiliteit vindt altijd plaats in die ruimte. Publieke buitenruimte is voor iedereen toegankelijk. Door iedereen te gebruiken. Sinds de introductie van de auto hebben we echter steeds meer ruimte weggegeven aan geparkeerde auto's en bestelbussen. Onevenredig veel. Een geparkeerde auto is, gemeten naar *curb productivity*, meer dan 24x zo ruimte-inefficiënt als een stadsbus. Een auto staat namelijk 95% van de tijd ongebruikt geparkeerd.

Vanuit zowel maatschappelijke als financiële waarde is dat gek. De publieke openbare ruimte is een schaars goed, dus vertegenwoordigt een hoge waarde. En toch kost het bijna niets om je auto te parkeren en kunnen bestelbusjes kosteloos goederen afleveren. Springco's Grote Omgevingstest Zuid-Holland leert ons dat de tijd rijp is voor een herverdeling van de publieke buitenruimte. Een verbeterde mobiliteit én een verhoogde kwaliteit van de leefomgeving: de mogelijkheden hebben we.



“First life, then spaces, then buildings – the other way around never works”

– Jan Gehl



Vergroot efficiënt ruimtegebruik door ‘betalen voor gebruik’

Als we 1 miljoen huizen willen bijbouwen, onze steden duurzaam willen laten groeien, vasthouden aan de Parijs-ambities én ons willen blijven verplaatsen dan móeten we onze ruimte efficiënter gebruiken. Het goede nieuws is dat we daarvoor veel mogelijkheden hebben, die we tot nu toe voor een belangrijk deel onbenut laten. Bijvoorbeeld door het eerlijk beprijzen van de publieke buitenruimte en betalen voor gebruik daarvan. Dat we eerlijke concurrentie creëren tussen het gebruik van de particuliere auto en openbaar vervoer of (deel)alternatieven. Dat we privaatrechtelijk borgen dat nieuwe modaliteiten onderdeel zijn én langjarig blijven van ontwikkelingen. De introductie van een planologische bestemming maatschappelijk – mobiliteit is daarvoor misschien wel het juiste instrument. En dat we daarmee een transitie starten van een *parking city* naar een *pick-up/drop-off city*. Zodat we meer lucht, licht en ruimte krijgen om te leven.

“We are moving from parking to pick-up and drop-off. Pricing of the curb can speed up this transition.”

– Philippe Crist

Intensiveer en mix functies op plekken met een hoge mobiliteitskwaliteit



Intensiveer en mix functies op plekken met een hoge mobiliteitskwaliteit

Het OV-netwerk is de ruggengraat voor de duurzame ontwikkeling van ons land. We intensiveren ons ruimtegebruik op die plekken waar al hoogwaardig openbaar vervoer aanwezig is. We realiseren daar een diversiteit aan woonmilieus met een verscheidenheid aan functies. En verhogen tegelijkertijd de kwaliteit van de leefomgeving. Het [Dashboard Verstedelijking](#), door Rebel opgezet in opdracht van het College van Rijksadviseurs, helpt de overheid bij de afweging waar te verstedelijken.

Met het intensiveren van ruimtegebruik vergroten we het maatschappelijk en economisch draagvlak voor functies. Dit is de basis voor een fijnmazige stedelijke structuur én een maatschappelijk-financieel optimale functiemix. Multifunctioneel. In woningen, kantoren, bedrijfsruimten, voorzieningen en maatschappelijke functies. De publieke buitenruimte zelf wordt ‘programma’ en krijgt een waardevolle functie. Niet meer vooral voor het parkeren van auto's. Maar voor leven, ontmoeten, sporten.

Welke mix, welke mix waar en welke mobiliteitsoplossingen is maatwerk per gebied. Naast het Stedenbouwkundig Programma van Eisen introduceren we daarom het [MobiliteitsProgramma van Eisen \(MPvE\)](#). De door Rebel, in samenwerking met Springco, ontwikkelde [mobiliteitsmilieus](#) vormen daarvoor een goed startpunt.

***“Traffic congestion
is caused by vehicles,
not by people in
themselves”***

– Jane Jacobs

S



Stappen

T



Trappen

O



OV

M



MaaS

P



Privéauto

Realiseer een beloopbare en befietsbare stad

Geïnspireerd op het 'STOP' van onze zuiderburen, hanteren we STOMP als leidend mobiliteitsprincipe. Startend met een beloopbare en befietsbare stad. Nabijheid van wonen, werken en voorzieningen, zoals het College van Rijksadviseurs het in Panorama Nederland noemt, maakt dit mogelijk. De wijk Nordhavn in Kopenhagen krijgt 40.000 bewoners én 40.000 arbeidsplaatsen. Met lopen en fietsen als primaire modaliteit. Ongehinderd, comfortabel en veilig. In de Metropoolregio Amsterdam gaat al 61% van de verplaatsingen via actief vervoer (lopen en fietsen), maar voor nieuwe ontwikkelingen is dit geen zekerheid. En in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is dit überhaupt maar 44%. Daar is letterlijk ruimte voor verbetering.

De 'restmobiliteit' lossen we op met elektrisch openbaar vervoer, waar gewenst voor de *last mile* en *on call*, en elektrisch deelfervoer. Met (bak)fietsen, s-pedelects, scooters, steps, auto's en ongetwijfeld nog nieuwe vormen zijn er voldoende mogelijkheden. Geconcentreerd in multimodale én multifunctionele hubs. *City Service Centers*. Met een onderlinge hiërarchie, zoals bij iedere economische functie. Een groter aantal kleinere hubs in je eigen buurt en een beperkter aantal grotere hubs, met meer aanbod en diensten, op multimodale knooppunten. Om je elektrische deelfiets of deelauto op te halen, je boodschappen in te laden, je pakketjes achter te laten of met het openbaar vervoer verder te reizen. Om passagiersbussen en [automatische shuttles](#) op te laden. Of je eigen auto te parkeren.

Doorbreek de ‘wie eerst’ impasse tussen gebiedsontwikkeling en mobiliteit



Doorbreek de ‘wie eerst’ impasse tussen gebiedsontwikkeling en mobiliteit

Mobiliteitsgedrag is gewoontegedrag. Uit de psychologie weten we dat gewoontegedrag heel moeilijk te veranderen is. Gebieden moeten we daarom zo inrichten dat vanaf het begin nieuwe mobiliteit de norm wordt. Dat werk en voorzieningen bereikbaar zijn. Lopend, fietsend of met het openbaar vervoer. Dat elektrisch deelvervoer beschikbaar en betaalbaar is op het moment dat de eerste mensen er komen wonen of werken. Vanaf de eerste oplevering een optimale mobiliteitservaring, zoals Robin Berg van We Drive Solar het noemt.

Essentieel daarvoor is het doorbreken van de impasse tussen gebiedsontwikkeling en mobiliteit. Beide zijn randvoorwaardelijk voor elkaar. Het aantal woningen dat ontwikkeld mag worden, is afhankelijk van de mobiliteitsoplossingen, en de haalbaarheid van die oplossingen is op haar beurt afhankelijk van het aantal woningen. Een financiële “tang” is het gevolg. In samenwerking met de G4 werkt Rebel aan [oplossingen](#) om dit te doorbreken, en in concrete gebiedsontwikkelingen in veel van onze grootste steden passen we dit toe.

“Het is tijd voor een nieuw hoofdstuk in de Nederlandse ruimtelijke ordenings-traditie, waarin we het bestaande beter benutten en de agglomeratiekracht vergroten met minder mobiliteit.”

– Daan Zandbelt



De kwaliteit van de leefomgeving in Nederland is hoog en er gaat veel goed. Toch laten we kansen liggen om het beter te doen. De NOVI en de nieuwe omgevingswet kunnen ons helpen die kansen te benutten. Door synergievoordelen te creëren, baathebbenden te laten bijdragen aan de bekostiging en overheden over de grenzen van hun organisatie beter te laten samenwerken. Lees ons NOVI-essay voor een aantal concrete voorstellen.



Benodigd: andere houding van publiek én privaat

Ook nodig: gedragsverandering van ons professionals in stedelijke ontwikkeling en mobiliteit. Mobiliteit is vooralsnog vooral publiek domein. De overheid bedenkt hoe we ons moeten verplaatsen, maakt een Programma van Eisen en vraagt aan de markt om daarbinnen met een oplossing te komen. In ons NO-VI-essay noemen we dit de Vragende Overheid die een dubbelrol vervult door ook direct de rol van Oplossende Overheid te pakken. De overheid kan meer waarde creëren door de verleiding te weerstaan om meteen de oplossing te bedenken en zich, in plaats daarvan, in eerste instantie te beperken tot het samen met anderen inventariseren van de doelstellingen die zij met een bepaald gebied hebben. Samenwerking tussen publiek, privaat en particulier is randvoorwaardelijk om gebieden vanaf het begin optimaal te ontwikkelen. Net zoals voldoende schaal en vierkante meters programma om nieuwe oplossingen haalbaar te maken, het tenminste deels herinvesteren van in een bepaald gebied verdiend geld, bestuurs- en beleidcontinuïteit, langjarige betrokkenheid, en initiatief en verantwoordelijkheid van private partijen.

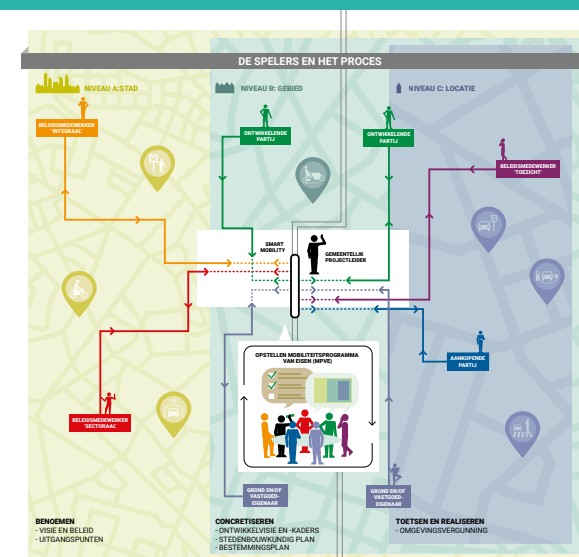
Door de sterk bepalende overheidsrol bij mobiliteit, en breder bij de publieke buitenruimte, is een andere houding van de overheid nodig. Regisserend aan de ene kant en uitnodigend en faciliterend aan de andere kant. Vrijheid binnen kaders. Het publieke loket staat open. Een goed idee mag, moet zelfs, geld opleveren. Anders is het niet levensvatbaar en niet op te schalen of te herhalen. Een andere houding van privaat is ook essentieel. Een bredere blik op de opgave waar we voor staan. Niet alleen kijkend naar je eigen project, maar breder bezien. Waar kan ik maatschappelijke waarde leveren zodat mijn ontwikkeling ook van betekenis is voor de omgeving.



Lees de **leidraad gebiedsontwikkeling en mobiliteit** en bekijk de **infographic**

LEIDRAAD GEBIEDSONTWIKKELING SMART MOBILITY

- BELEIDSGEDRONGEN INTEGRACIE**
 - Integratie van smart mobility
 - De structuur van de mobiliteitswet
 - De Rijksoverheid, regio (de MBO), verkeer (de VWA) of gemeente
- BELEIDSGEDRONGEN SECTORAAL**
 - Structuur van smart mobility
 - De Rijksoverheid, regio (de MBO), verkeer (de VWA) of gemeente
- GEMEENTELIJK PROJECTLEIDER**
 - Versterken gebiedsontwikkeling
 - Versterken gemeenschappelijk programma
 - Versterken de rol van de overheid
 - Concentratie van en beheersing van projecten
 - Reguleren van de verkeer
 - Maken (besteding) afspraken tussen partijen
- ONTWIKKELENDE PARTIJ**
 - Partijen met grond en/of vastgoed (of in opdracht)
 - Partij die verantwoordelijkheid neemt voor de ontwikkeling van de gebiedsontwikkeling
 - Partij die verantwoordelijkheid neemt voor de ontwikkeling van de gebiedsontwikkeling
- GROND EN/OF VASTGOEDGEDEELDE**
 - Kunnen zowel publieke (de Rijksoverheid, regio (de MBO), verkeer (de VWA)) als particuliere (de Rijksoverheid, regio (de MBO), verkeer (de VWA)) partijen zijn
 - Laat de gebiedsontwikkeling ontwikkelen, met een verantwoordelijkheid van de overheid
 - Laat de gebiedsontwikkeling ontwikkelen, met een verantwoordelijkheid van de overheid
- BELEIDSGEDRONGEN TOEGANG**
 - Tuist de overheid voor de gebiedsontwikkeling
 - Overeenkomst met de gemeente, maar andere overheden
 - Overeenkomst met de gemeente, maar andere overheden
 - Overeenkomst met de gemeente, maar andere overheden
 - Overeenkomst met de gemeente, maar andere overheden
- ANMOEDIGENDE PARTIJ**
 - Kunnen zowel publieke (de Rijksoverheid, regio (de MBO), verkeer (de VWA)) als particuliere (de Rijksoverheid, regio (de MBO), verkeer (de VWA)) partijen zijn
 - Kunnen zowel publieke (de Rijksoverheid, regio (de MBO), verkeer (de VWA)) als particuliere (de Rijksoverheid, regio (de MBO), verkeer (de VWA)) partijen zijn



metropool
regio amsterdam

WATSON

AMSTERDAM

WATSON

AMSTERDAM

WATSON

AMSTERDAM

WATSON

AMSTERDAM

WATSON

AMSTERDAM

WATSON

AMSTERDAM

WATSON

AMSTERDAM

WATSON

AMSTERDAM

WATSON

AMSTERDAM

WATSON

AMSTERDAM



No change without a Rebel

Tijdens ons Living Mobility-congres riepen onder meer Carolien Gehrels (Arcadis), Lennert Middelkoop (gemeente Utrecht) en Edvard van Luijn (Syntrus Achmea) de aanwezigen op om niet alleen te praten, maar vooral iets te doen. Om niet te verzanden in pogingen de instituties klaar te maken voor de toekomst, maar gewoon 3 concrete projecten op te pakken. Desnoods gebrand als *pilot*. Rebel neemt die uitdaging aan en gaat de komende tijd op zoek naar 3 pilots waarin we de verstedelijkingsopgaven op deze nieuwe, integrale manier aanpakken. We komen binnenkort bij je langs om ook jou uit te nodigen met ons mee te doen.



Robert Boshouwers

+31 6 50 85 46 56

robert.boshouwers@rebelgroup.com

Ewoud Dekker

+31 6 41 31 00 94

ewoud.dekker@rebelgroup.com



Wijnhaven 23
3011 WH Rotterdam
The Netherlands
+31 10 275 59 90

info@rebelgroup.com
www.rebelgroup.com