

Sporen van verandering

Inspirerende voorbeelden van transitie
in de regio naar nieuwe mobiliteit



Over CROW-KpVV

CROW-KpVV ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit. Het gaat om kennis die fundamenteel ondersteunt bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering.

Over CROW

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk.

CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.

Over DRIFT

Het Dutch Research Institute for Sustainability Transitions (DRIFT) is een toonaangevend onderzoeksinstituut op het gebied van duurzaamheidstransities. DRIFT staat (inter) nationaal bekend om haar unieke focus op transitie management, een aanpak waarbij wetenschappelijke inzichten over transities door middel van toegepast actieonderzoek worden vertaald in praktische handvatten en sturingsinstrumenten.

Inhoud

Inleiding	2
Trendsportal Noord-Limburg	4
Merwedekanaalzone Utrecht	8
Brede aanpak A50-corridor	11
Elektrische Deeldienstauto	14
Een slim e-laadplein in Culemborg	16

Samenvatting

Om tot een duurzaam mobiliteitssysteem te komen is een transitie nodig: het verminderen, veranderen en verduurzamen van de mobiliteit. Deze inspiratiegids presenteert vijf inspirerende voorbeelden uit Nederlandse regio's, beschreven vanuit het oogpunt van transitiekunde en reflexieve monitoring.

Hierbij worden verschillende methodes uit transitie management toegelicht die beleidsmakers helpen bij de transitie naar duurzame, veilige en inclusieve mobiliteit. Beleidsmedewerkers kunnen met deze kennis duurzaam mobiliteitsbeleid ontwikkelen en invulling geven aan een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) zoals in het Klimaatakkoord is afgesproken.

De praktijkvoorbeelden zijn daarnaast voorbeelden van samenwerking tussen gemeenten, regio, burgercoöperaties en bedrijven. Maar ook tussen mobiliteitsprofessionals, ruimtelijke planologen en energiedeskundigen. Dit zijn samenwerkingsvormen die nodig zijn voor een transitie naar duurzame mobiliteit.

Tot slot bevatten de casussen diverse voorbeelden van financiering zoals de 'MIRT nieuwe stijl', financiering vanuit regio's en coöperaties, of nieuwe laadpaaltechnieken om zonnedaken te financieren.

Goed om je heen kijken, meegaan met de flow, niet vooraf alles vast proberen te leggen, experimenteren en onderuit mogen gaan, het hoort allemaal bij transities en komt terug in deze praktijkvoorbeelden.

Inleiding

Op weg naar een duurzaam mobiliteitssysteem

Het woord mobiliteitstransitie is niet meer weg te denken uit het ruimtelijk domein. Onder druk van klimaatverandering, demografische veranderingen, technologische ontwikkelingen én opkomende alternatieven, lijkt het mobiliteitssysteem zoals we het kennen fundamenteel te gaan veranderen. De coronacrisis van 2020 heeft ons laten zien dat we in een tijd leven waarin plotselinge maatschappelijke disruptie op de loer ligt, en dat een crisis hele systemen plat kan leggen. Maar we passen ons ook snel aan, bijvoorbeeld door massaal thuis te werken en elkaar online op te zoeken.

Zowel steden als regio's grijpen dit momentum aan – soms van harte en soms omdat ze geen andere keuze zien – om mobiliteit integraal te verduurzamen. Op verschillende manieren en verschillende plekken wordt ingezet op het *verminderen van gereisde kilometers* (bijvoorbeeld door stedelijke verdichting), het *veranderen van vervoerskeuzes* (zoals het stimuleren van lopen, fietsen, ov-gebruik of deel-mobiliteit) en het *verschonen van energiebronnen van vervoersmiddelen* (zoals streekbussen op waterstof of de elektrificatie van het wagenpark). In de Inspiratiegids Duurzame Mobiliteit¹ van IPO en VNG zijn hiervan 15 interessante voorbeelden beschreven.

Deze inspiratiegids presenteert ter aanvulling hierop vijf nieuwe casussen uit Nederlandse regio's, met een focus op transitiekunde en reflexieve monitoring.

Het klimaatakkoord en regionale mobiliteitsprogramma's

Mobiliteit is inherent verbonden aan andere opgaves in de leefomgeving zoals wonen, gezondheid, economie en leefbaarheid. Daarom vraagt mobiliteit om een integrale aanpak én maatwerk, omdat opgaves per regio verschillen. In het Klimaatakkoord is daarom afgesproken om per regio op maat gemaakte Regionale Mobiliteitsprogramma's

(RMP) te ontwikkelen. De bedoeling is dat het RMP bijdraagt aan de transitie naar een 'duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem'. De RMP's dienen om in de regio een integrale en gezamenlijke mobiliteitsagenda op te bouwen. Richting het Rijk presenteren deze mobiliteitsvisies samen de basis voor een gesprek over systeemkeuzes op landelijke schaal. Het initiatief voor de RMP's ligt bij provincies en regio's. In elk RMP wordt vastgelegd welke verduurzamingsmaatregelen de regio reeds uitvoert, en worden nieuwe maatregelen geformuleerd die bijdragen aan de verduurzaming, leefbaarheid, bereikbaarheid en gezondheid van gebieden.

Inspirerende voorbeelden

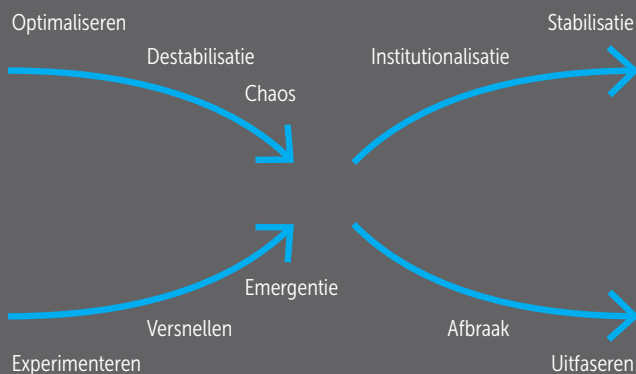
In deze inspiratiegids gaan we in op vijf diverse casussen van regio's die invulling geven aan duurzame mobiliteit. De casussen dienen ter inspiratie en reflectie voor regio's die bezig zijn met het maken van het RMP of het bijsturen daarvan. In de selectie van deze casussen hebben we gelet op een diversiteit aan mobiliteitsthema's, een spreiding door het land, de verschillende groottes van plaatsen in de regio, en verschillende aanliegroutes van duurzaamheid. We hebben voor elke casus naast het bestuderen van beschikbare documentatie ook trekkers in de regio's gesproken, om hun verhaal zo goed mogelijk te kunnen vertellen.

Verderop in deze gids presenteren we de vijf casussen: Trendspatial, Merwedekanaalzone, A50-corridor, Westerkwartier en het slimme laadplein. Van elke casus geven we aan of de maatregelen zich richten op het verminderen, veranderen of verschonen van mobiliteit. Ook duiden we de transitiedynamiek waarop de casus in probeert te spelen, zoals afgebeeld in de X-curve. En we reflecteren op elke casus vanuit transitieperspectief. Tussen de casussen door hebben we een aantal intermezzo's opgenomen die een aantal transitiethema's verder toelichten: de X-curve van transitiedynamiek, transitie-management en reflexieve monitoring. Deze methodes kunnen erg handig zijn voor beleidsmakers in het navigeren van de transitie naar duurzame, veilige en inclusieve mobiliteit.

¹ IPO & VNG (2020). Inspiratiegids Duurzame Mobiliteit. https://vng.nl/sites/default/files/2020-02/inspiratiegids-duurzame-mobiliteit-ipo_vng.pdf

Dynamieken van opbouw en afbraak in transitities

Het opbouwen van een nieuw systeem vraagt om creativiteit en visie om te innoveren en iets nieuws te laten ontstaan. Tegelijkertijd betekent het ook dat we stoppen met praktijken en gedrag die niet bij de nieuwe werkelijkheid horen. Er zal letterlijk en figuurlijk ruimte moeten worden gemaakt voor nieuwe alternatieven. Dit denkkader, waarin transitieprocessen van opbouw en afbraak zijn, is vervat in de conceptuele afbeelding van de X-curve².



De transitiedynamiek weergegeven in de X-curve vindt plaats in een context van autonome ontwikkelingen in demografie, technologie, economie en (geo)politiek die van invloed zijn op zowel de afbraak- als opbouwpatronen. Transitieprocessen zijn dan ook niet te managen of af te dwingen, maar zijn wel degelijk te beïnvloeden in termen van de richting en snelheid. Zo leren historische transitieprocessen ons dat visies, maatschappelijke urgentie, ondernemerschap en strategische beleidsinterventies een grote invloed hebben op het verloop van transitieprocessen. De X-curve biedt hierbij een taal om met elkaar te verkennen welke dynamieken spelen en hoe hier als persoon, organisatie, sector en samenleving mee om te gaan. Ze maken ook een meer subjectieve interpretatie van maatschappelijke transitieprocessen inzichtelijk. Waar bijvoorbeeld een vernieuwer in de fase van versnelling het gevoel heeft dat er eindelijk echte sprongen gemaakt worden zal degene wiens routines, organisatie of

belangen serieus onder druk komen te staan vooral weerstand en destabilisatie ervaren.

De volgende fases en bijbehorende onderliggende transitiedynamiek zijn te onderscheiden:

- De fase van *optimalisatie en experimenten*; waarin een systeem goed functioneert en innovatie vooral gericht is op het verbeteren van het bestaande. Tegelijk ontstaan er afwijkende geluiden en meningen van mensen en partijen die gaan experimenteren met radicaal andere visies, structuren en praktijken. De fase heeft een lange tijd nodig om zich te ontwikkelen.
- Een fase van *destabilisatie en versnelling*; waarin dominante systemen vast beginnen te lopen, er crises ontstaan en de vraag opkomt hoe houdbaar de dominante manieren van organiseren en werken zijn. De crises bieden ruimte voor versnelling van alternatieven en laten meer mensen hiernaar overstappen maar tegelijk neemt de weerstand tegen verandering toe.
- Een fase van *chaos en emergentie*; waarin dominante structuren, patronen en routines deels wegvallen en er voor de buitenwereld schijnbaar plotseling nieuwe oplossingen en structuren komen bovendrijven. De richting van verandering wordt duidelijker maar de weerstand verhardt zich tegen de afbraak die dreigt. De meeste spanning in transitieprocessen bevindt zich in deze fase.
- Een fase van *institutionalisering en afbraak*; waarin de verandering onomkeerbaar is, nieuwe regels en structuren ontstaan en nieuwe machtsverhoudingen zich vormen. Tegelijk worden er verliezers zichtbaar, brokkelen oude structuren verder af en verdwijnen bepaalde routines, beroepen, verbanden en patronen. In deze fase spreekt de verandering eigenlijk al vanzelf en ontstaat geleidelijk een nieuwe stabiliteit.
- De laatste fase van *stabilisering en uitfasering*. De voorheen alternatieve ontwikkelingen worden verder gedetailleerd tot een nieuwe gevestigde orde. De oude status-quo wordt uitgefaseerd, de verliezers zijn genomen en geaccepteerd en de restanten worden opgeruimd of vinden simpelweg geen vervolg.

² Figuur X-curve naar: Loorbach, D., N. Frantzeskaki & F. Avelino (2017). "Sustainability transitions research: transforming science and practice for societal change," *Annual Review of Environment and Resources*.

Trendsportal Noord-Limburg



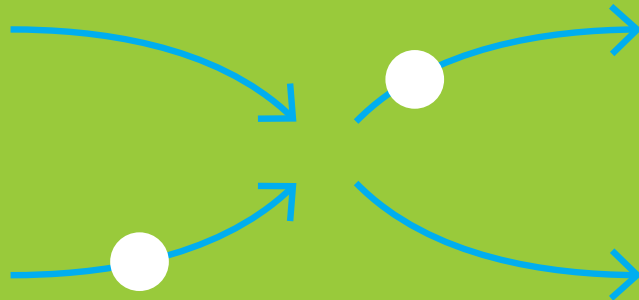
Regio:
8 gemeenten van het RMO Noord-Limburg



Samenwerking tussen:
8 gemeenten in Noord-Limburg, Provincie Limburg, bewoners en bedrijven Noord-Limburg



Maatregelen:
verminderen, veranderen, verduurzamen



Noord-Limburg is een grensregio waar naast logistieke dienstverlening ook recreatie en toerisme een belangrijk onderdeel zijn van de vervoersbewegingen. Anticiperend op een veranderende regio (o.a. sterke toename ouderen) en veranderende mobiliteit (o.a. de opkomst van micro-mobiliteit) hebben de acht gemeenten, samen een visie en uitvoeringsprogramma voor de toekomst van mobiliteit en logistiek opgesteld. De gebeurt al een aantal jaar onder de naam Trendsportal. Kenmerkend aan Trendsportal is dat niet alleen de acht gemeenten betrokken zijn, maar ook de 'omgeving'. In cocreatie met kennisinstellingen, bedrijven en bewoners is de visie tot stand gekomen en wordt uitvoering gegeven aan het programma.

"Trendsportal is een nieuwe mobiliteitsbeweging en visie voor Noord Limburg"

Peter van Wijlick
Programmamanager Trendsportal

Voor de cocreatie zijn burgers, initiatieven en bedrijven persoonlijk benaderd met de vraag of ze mee wilden doen met het vormgeven van de toekomst van mobiliteit in de regio. Met behulp van een praatplaat is tijdens een twee-

daagse creatieve workshop de eerste stap gezet in een participatief traject dat meer dan drie jaar geduurd heeft. In zowel lokale als regionale sessies hebben verschillende stakeholders, waaronder ook jongeren en mensen met een beperking, een bijdrage kunnen leveren. Vanuit het visievormingstraject is een netwerk ontstaan en een agenda geformuleerd van activiteiten voor de komende jaren. Dit ontstane netwerk is nog steeds actief betrokken bij het bewaken van de visie.

Daarnaast is Trendsportal onderdeel van de bredere regiovisie. In de regiovisie is het programma voor mobiliteit en logistiek faciliterend en voorwaardenscheppend voor de andere programma's energie en klimaat, ondernemen en innoveren, vitaal gezond, toerisme en leisure en landelijk gebied. Kenmerkend aan deze regionale samenwerking is de integrale benadering van mobiliteitsvraagstukken. Voor de betrokkenen in de regio is dat logisch. Een voorbeeld hiervan is het project Social Green. In dit project krijgen mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt toegang tot elektrische mobiliteit. De voertuigen worden opgeladen op een bedrijventerrein met zonnepanelen en mogen vervolgens mee naar huis genomen worden om het huis van stroom te voorzien. In ruil hiervoor treden de gebruikers op als vrijwilliger om mensen te vervoeren die slecht ter been zijn en wordt het voertuig als deelauto in de wijk ingezet.

“Dat is het voordeel van de verschillende projecten die we doen, die zitten op verschillende domeinen. Je kunt dan op verschillende manieren je doelen bereiken via andere thema’s.

Dat is het voordeel van integrale samenwerking in de regio, dat je op die manier projecten of programma’s op verschillende manieren kunt laten landen en financieren.”

Peter van Wijlick
Programmamanager Trendsportal

Vanuit transitieperspectief is zowel de cocreatie als de integrale werkwijze interessant. Trendsportal heeft met de participatieve visie-, agenda- en netwerkvorming een proces doorlopen dat erg lijkt op transitie management. In dit proces is Trendsportal uitgegaan van de urgentie die er destijds was en de kansen die een ander mobiliteits-systeem met zich mee zou brengen. Sterk aan de aanpak is dat overheden de visievorming niet bij zichzelf hebben gehouden, maar de ‘omgeving’ hierbij hebben betrokken en een netwerk hebben gevormd van personen die zich willen inzetten voor duurzame mobiliteit. Dit is een goede voorbereiding geweest voor de integrale uitvoering die nu aan de visie wordt gegeven.

Momenteel werkt Trendsportal o.a. aan duurzame deel-mobiliteit MOBIE, een werkgeversaankpak, een bezoekers-aankpak, SHARE regio, een logistieke aankpak en vele andere projecten.



Illustratie: Trendsportal

MOBIE is gestart als pilot in 2018 met deelmobiliteitsaanbod voor een groep werknemers van de gemeenten in de regio. Zij gebruikten verschillende soorten deelvervoer zoals ov, een elektrische fiets of elektrische deelauto voor zakelijke ritten in plaats van hun eigen voertuig. Vanaf 1 januari 2021 gaat het aanbod opschalen met meer elektrische auto's en elektrische fietsen voor alle werknemers. Een MaaS-app (Mobility as a Service) geeft de gebruiker verschillende opties om te reizen met combinaties van deelauto's, een elektrische deelfiets en ov. Via een beloning wordt het gebruik van bepaalde modaliteiten gestimuleerd om ervoor te zorgen dat er een spreiding is van vervoersmiddelen over verschillende locaties. Door te kiezen voor een duurzame oplossing spaart de medewerker kilometers die hij/zij met de deelauto of deelfiets privé mag rijden. De regio treedt voor MOBIE op als launching customer. Met haar werknemers heeft de regio voldoende volume voor een haalbare businesscase voor de aanbieder. Voorwaarde in de gunning is dat de aanbieder verder zal opschalen naar andere bedrijven of burgers. Met de verwachting dat het over de komende jaren verder terugtrekt uit het landelijk gebied, is het niet ondenkbaar dat uiteindelijk deelmobiliteit in concessies aangeboden zal worden.

Klimaatakkoord

In de regio Noord-Limburg bestaat sinds de jaren '90 van de vorige eeuw een samenwerking op het gebied van mobiliteit, in de vorm van het regionaal mobiliteitsoverleg. Hier is een aantal jaar geleden Trendsportal uit voortgevloeid. Trendsportal gebruikt de term Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) niet. Toch komt hun aanpak wel overeen met wat er van een RMP verwacht wordt en draagt de uitvoering van de projecten wel bij aan de doelstellingen uit het Klimaatakkoord zoals het verduurzamen van de logistiek, het verduurzamen van personenmobiliteit en het stimuleren van elektrisch (personen)vervoer. In een breder perspectief draagt Trendsportal ook bij aan de doelen van het elektriciteitssysteem en infrastructuur met vehicle-to-gridoplossingen met de auto als opslag voor en transport van energie.

Voor de gemeenten is het logisch om één mobiliteitsplan te maken omdat mobiliteit de gemeentegrenzen overstijgt. De regionale samenwerking komt vooral ten goede aan de werkvloer. Die zorgt ervoor dat gemeenten kennis met elkaar delen, elkaar helpen en versterken bij het indienen van plannen en indien nodig bij elkaar bijspringen. Gezamenlijk optrekken in mobiliteit zorgt voor betere discussies, betere projectvoorstellen en betere subsidieaanvragen. Aangezien de gemeenten zelf weinig contact

hebben met de provincie, fungeert Trendsportal ook als de ogen en oren van de gemeenten in de regio. Trendsportal schakelt snel met de provincie en kan daardoor makkelijk afstemmen tussen de verschillende schaalniveaus.

Lessen en uitdagingen

Hoewel de gemeenten in Trendsportal regionaal samenwerken op inhoud, vindt er nog weinig structurele evaluatie en monitoring plaats. De gemeenten voeren graag projecten uit. Vooral via 'learning by doing' doet Trendsportal ervaring op. Vanuit draagvlak en commitment zet Trendsportal de lijn uit. Als dit afwijkt van gestelde doelen wordt dat besproken met elkaar en worden of de doelen of de uitgezette lijn bijgesteld.

"Het mooie van generieke doestellingen is dat je daarin redelijk makkelijk kunt laveren en kunt bijstellen. Het is een heel grote wolk waar je naartoe groeit."

Peter van Wijlick
Programmamanager Trendsportal

De manier van werken binnen Trendsportal heeft een aantal lessen opgeleverd:

- Het proces is minstens zo belangrijk als de inhoud
- Gewoon beginnen is het credo, kijk waar het proces je brengt
- Omzetten van visie in programma en uitvoering blijkt lastig. Gemeenten zijn nu aan zet met tijd en budget. En het wordt nu concreet, wat het spannend maakt.
- Falen hoort erbij. Het bestuur heeft toestemming gegeven 'om met passie op onze plaat te gaan'.
- Betrekken van de omgeving blijft lastig. Een volle fte wordt beschikbaar gesteld om dat beter te doen.

Transities

Een transitie is een proces van fundamentele en onomkeerbare veranderingen van sociaal-maatschappelijke systemen, zoals energie, mobiliteit, landbouw of gezondheidszorg. Het duurt ongeveer 25 tot 50 jaar voordat een transitie volledig verwezenlijkt is. Ze zijn het resultaat van de co-evolutie van economische, culturele, technologische, ecologische en institutionele innovaties op verschillende niveaus. In het mobiliteitssysteem (of transportsysteem), hebben we vroeger transities gezien van bijvoorbeeld paard-en-wagen als primaire vorm van transport naar een systeem van voertuigen met een fossiele verbrandingsmotor, of van zeilschepen naar stoomschepen. Transities kenmerken zich door het ontstaan van nieuwe structuren, culturen en werkwijzen. Zo is er in een mobiliteitstransitie sprake van een verschuiving in dominante voertuigen en energiedragers, maar ook in infrastructuur, markten, diensten, normen, wet- en regelgeving, cultuur en gewoonten. In transities spelen allerlei verschillende partijen en actoren een rol, zowel overheid als markt, burger en maatschappelijk middenveld. Er heeft niet één partij de zogenaamde regie in handen, maar het is een samenspel van spelers, innovaties, disruptieve gebeurtenissen en veranderende structuren, waar ieder zijn eigen rol in kan nemen.

Duurzaamheidstransities

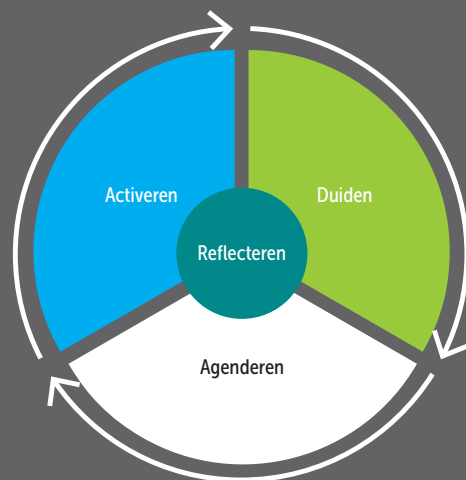
Transities leiden niet altijd tot een duurzamere situatie. Een transitie leidt pas tot duurzaamheid wanneer er sprake is van een structurele verbetering op sociaal, economisch en ecologisch gebied. Hiermee geeft een duurzaamheidstransitie een antwoord op een aantal *persistente problemen* die spelen in de moderne maatschappij. Vele partijen werken in Nederland op dit moment aan het versnellen van richting geven aan een transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem, vrij van fossiele brandstoffen en emissies, maar vaak ook met andere maatschappelijke baten. Deze transitie in wording is een antwoord op een lange reeks persistente problemen die ons huidige mobiliteitssysteem veroorzaakt, zoals klimaatverandering, luchtvervuiling, verkeersongelukken, files en extreme drukte op de weg en het spoor, geluidsoverlast en vervoersarmoede.

³ Figuur naar: Roorda, C. et al (2014). Transition management in the urban context: a guidance manual. DRIFT, Erasmus University Rotterdam.

Transitiemanagement

Transitiemanagement is een innovatieve governance-aanpak die persistente problemen aankaart door duurzame alternatieven te onderzoeken en versterken. De aanpak heeft als doel om een collectief leerproces in gang te zetten. Een aantal belangrijke uitgangspunten van transitiemanagement:

- transities vragen om verandering op verschillende lagen van de samenleving
- innovatie wordt vooral gedreven door koplopers binnen en buiten de status quo
- verandering vindt plaats doordat stakeholders gezamenlijke probleemdefinities en langetermijnvisie formuleren
- de fundamentele onzekerheid van transities door de complexe aard van systeemverandering vraagt om een aanpak van 'doen door leren, leren door doen'. Hierbij vormt een cyclisch proces van probleemstructurering en visieontwikkeling, het bouwen van coalities, experimenteren, monitoren en leren, het uitgangspunt³.



- **Duiden:** structureren van het probleem en formuleren van een visie in een participatief co-creatieproces met koplopers en welwillenden
- **Agenderen:** ontwikkelen van een transitieagenda en het bouwen van bredere coalities rondom paden naar een alternatieve toekomst
- **Activeren:** uitvoeren van transitie-experimenten en mobiliseren van bestaande netwerken, om alternatieven in de praktijk te brengen
- **Reflecteren:** op dynamische wijze monitoren, evalueren en leren van transitie-experimenten en de uitkomsten gebruiken om de visie, agenda en coalities bij te sturen.

Merwedekanaalzone Utrecht

**Regio:**

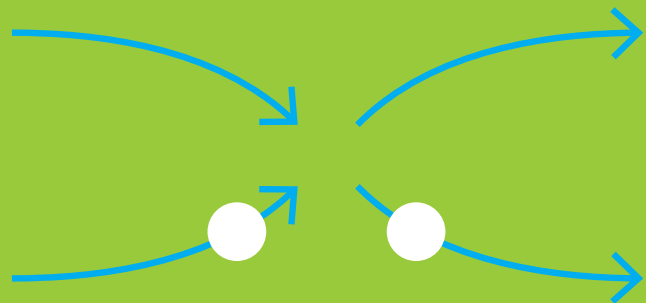
Stad Utrecht, Merwedekanaalzone

**Samenwerking tussen:**

Gemeente Utrecht, grondeigenaren, projectontwikkelaar

**Maatregelen:**

verminderen, veranderen, verschonen



In de Merwedekanaalzone (MWKZ) ten zuidwesten van het centrum van Utrecht worden in totaal 9000 nieuwe woningen gebouwd. Momenteel werkt de gemeente samen met grondeigenaren aan een stedenbouwkundig programma van eisen voor 6000 woningen in het deelgebied 'Merwede'. Het uitgangspunt is om een autoluwe, verkeerveilige ruimte met hoge kwaliteit voor langzaam verkeer te realiseren. Uit de milieu-effectenrapportage bleek echter dat met een traditionele parkeernorm het verkeersnetwerk in dit deelgebied vast zou lopen door het toegenomen verkeer (auto's en fietsers). De autobereikbaarheid van de omgeving en veilige oversteekplekken voor fietsers en voetgangers zouden in het gedrang komen. Zowel vanuit commercieel belang om hoge dichtheden te bouwen en het maatschappelijke belang om iets aan het woningtekort te doen, was de grote vraag: *Hoe kun je hoge dichtheden bouwen zonder grotere verkeersgeneratie?*

Om op deze vraag een antwoord te bieden, heeft de gemeente Utrecht gekozen voor een innovatief mobiliteitsconcept in het deelgebied Merwede (waar 6000 woningen worden toegevoegd). Dit concept bestaat uit:

- *Een lage parkeernorm*: 0,3 ten opzichte van een gemiddelde parkeernorm van 0,7. In het deelgebied Merwede, waar 6000 woningen worden gebouwd, komen in totaal 1800 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 1450 parkeerplaatsen voor privévoertuigen, 300 voor deelauto's en 50 voor

mindervaliden. De parkeercapaciteit voor fietsen moet hierom wel drastisch omhoog.

- *Mobiliteitshubs met deelvervoer*: Bewoners kunnen gebruikmaken van fossielvrij deelvervoer: elektrische deelauto's, bakfietsen en scooters.
- *Parkeren op afstand*: Wie (nog) geen afscheid kan nemen van de eigen auto, kan deze op afstand parkeren bij een P+R in Westraven.
- *Slim bestemmen*: Nabijheid van voorzieningen is essentieel. Voorzieningen worden op loop- en fietsafstand gepland.

Met dit innovatieve mobiliteitsconcept sluit de gebiedsontwikkeling aan op de mobiliteitstransitie die gaande is in Utrecht, waar de nadruk ligt op drie transformaties:

- 1 van passieve naar actieve mobiliteit (zoals lopen of fietsen),
- 2 van bezit naar gebruik (MaaS en hubs met deelmobiliteit) en
- 3 van statisch naar dynamisch ruimtegebruik. De woonopgave legt druk op de openbare ruimte en brengt de noodzaak met zich mee om efficiënt met schaarse ruimte om te gaan.

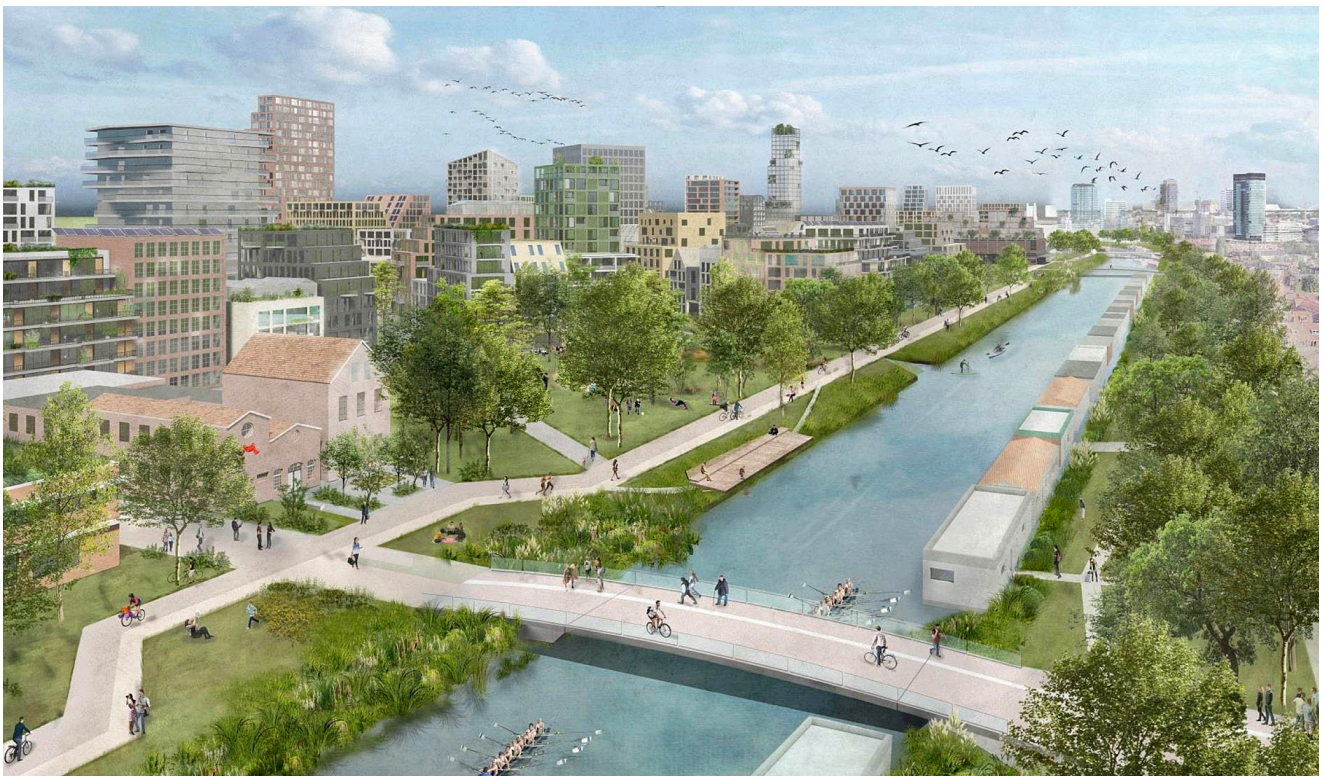
De gemeente Utrecht zoekt naar oplossingen die tot buiten het bestaande beleid reiken. Dit is iets wat nodig is bij transitie, omdat het een fundamentele verandering impliceert ten opzichte van het huidige. Het is hoopgevend om te zien dat het hier, aangejaagd door een verkeerskundige urgentie in combinatie met leefbaarheid en gezondheid, mogelijk is.

Klimaatakkoord

De ontwikkeling van het deelgebied Merwede en het bijbehorende innovatieve mobiliteitsconcept gebeurt door middel van een samenwerkingsverband 'het eigenaren-collectief Merwede'. Daarin zitten 10 marktpartijen samen met de gemeente. Ook na de realisatie zal in de beheerfase samengewerkt worden. Hiervoor is een publiek-private samenwerking (PPS), het 'Mobiliteitsbedrijf', in oprichting dat langjarig de exploitatie van de deelmobiliteit zal doen. Dat is een grote stap voor ontwikkelaars. Normaliter verkopen zij na de ontwikkeling hun deel aan een belegger. In dit geval is om hun betrokkenheid en investeringen gevraagd om het mobiliteitsconcept te blijven faciliteren. Hoewel de gemeente de link met het Klimaatakkoord en het RMP voor deze gebiedsontwikkeling minder nadrukke-

lijk maakt, draagt de lage parkeernorm bij aan een hoger gebruik van duurzamere vervoerwijzen. Vanuit het team schoon vervoer worden de mobiliteitsdoelstellingen uit het klimaatakkoord verder opgepakt. De grondeigenaren zijn wel ambitieus als het gaat om energieverbruik en groene daken. Dit is in lijn met het Klimaatakkoord zonder dat hier een directe link mee is gelegd. Voor de Merwedekanaalzone gaat het gesprek met de regio over een nieuwe tramverbinding naar Nieuwegein en met Rijkswaterstaat over de aansluiting met het hoofdwegennet. De samenwerking met de provincie is belangrijk in de concessie naar een MaaS-aanbieder die ook de link naar het ov moet leggen.

Vanuit transitieperspectief is het interessant dat er een andere rol gevraagd wordt van de stakeholders: namelijk langere betrokkenheid en facilitator van een mobiliteitsconcept. Kenmerkend aan transitie is dat er een rolverandering optreedt, en transitie gaat per definitie ook over machtsverschuivingen. Afhankelijk van de rol die bewoners krijgen in het mobiliteitsconcept, het business model en de governance mode die gekozen wordt, kan er sprake zijn van een machtsverschuiving tussen staat, markt en gemeenschap.



Lessen en uitdagingen

De innovatie bij de Merwedekanaalzone-ontwikkeling ontstond vanuit de urgentie dat vanuit de MIRT-rapportage bleek dat bouwen niet mogelijk was volgens de gebruikelijke 'business as usual'. Als dit niet het geval was geweest, had het zo kunnen zijn dat de private partijen minderen ambitieus waren geweest. Bovendien kent het gebied zes verschillende grondeigenaren die verschillende winstmarges hebben en daardoor met een ander belang in de gebiedsontwikkeling zitten. Door die verschillende belangen is het soms moeilijk om alle partijen in dezelfde richting mee te krijgen. De verkeerskundige noodzaak, zorgt er echter voor dat de neuzen dezelfde kant op staan.

“Om te voorkomen dat het netwerk overbelast wordt en om de leefbaarheid te behouden ondanks het toevoegen van duizenden woningen, moeten we de verkeersgeneratie in toom houden. Alle partijen zijn daarvan doordrongen en dus is het onomstreden dat we inzetten op een slim en duurzaam mobiliteitsconcept”.

Sebastiaan van der Hijden

Strategisch mobiliteitsadviseur, Gemeente Utrecht

Participatie van de toekomstige bewoners is nog een uitdaging. Er zijn focusgroepen georganiseerd over mobiliteitsgedrag en het mobiliteitsaanbod, vanuit de vraag onder welke condities doelgroepen bereid zijn gebruik te maken van het innovatieve mobiliteitsconcept. Bij aangrenzende wijken heerst angst dat nieuwe bewoners hun auto daar zullen parkeren als het niet in de MWKZ kan. Daarom moet in aangrenzende wijken betaald parkeren ingevoerd worden, iets waar de bewoners gemengde gevoelens bij hebben.

Ook is het nog de vraag welke rol de toekomstige bewoners krijgen in het mobiliteitsconcept: een sturende rol of een klantrol? Bij het project Kersentuin (dat wel heel andere kenmerken had) bleek eigenaarschap een belangrijke voorwaarde voor het slagen van deelmobiliteit. Bij de Kersentuin was de groep vrij homogeen, iets wat in Merwede anders zal zijn met een mix van woningaanbod in verschillende segmenten. Voor dergelijke uitdagingen leert de gemeente Utrecht met en van gebiedsontwikkelingen in andere steden zoals de Sluisbuurt in Amsterdam, CID

Binkhorst in Den Haag en M4H in Rotterdam. Deze steden zijn met vergelijkbare casuïstiek bezig en worstelen ook met vragen over governance en financiering van de hubs. De G5 proberen elkaar te inspireren en kennis met elkaar te delen, maar ook breder in het programma Krachtenbundeling Smart Mobility. Eén van sporen binnen de Krachtenbundeling richt zich op kennisuitwisseling over slimme mobiliteit in gebiedsontwikkeling. Daar bespreken steden en andere stakeholders casuïstiek zoals de hubs in Merwede.

De dreiging van een overbelast verkeersnetwerk heeft versnellend gewerkt om de mobiliteit in de gebiedsontwikkeling duurzamer dan voorheen te organiseren. Dit laat zien dat grote urgentie ervoor kan zorgen dat dingen die voorheen onmogelijk leken – zoals een parkeernorm van 0,3 – ineens mogelijk worden. Het creëren of vergroten van urgentie (bijvoorbeeld door een probleem juist niet op te lossen) kan een strategie zijn om grenzen van het gebruikelijke op te rekken. De vraag bij de Merwede-ontwikkeling is of Merwede zo een duurzaam plan was geworden als de verkeersgeneratie geen probleem had opgeleverd.

Brede aanpak A50-corridor



Regio:

De regio's rondom de A50



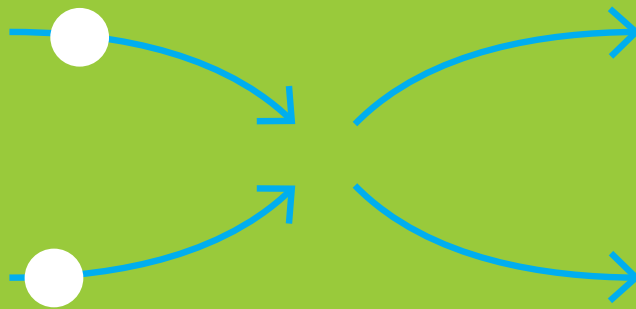
Samenwerking tussen:

Provincie Gelderland, Provincie Noord-Brabant, regio Noordoost-Brabant, gemeenten, Fietsersbond



Maatregelen:

veranderen, verduurzamen



Een aantal gemeenten rondom Nijmegen en Eindhoven en de provincies Gelderland en Noord-Brabant hebben de krachten gebundeld voor een gezamenlijke mobiliteitsaanpak rondom de 'corridor' die de steden verbindt: de A50. Rondom de snelweg bevindt zich een aantal economische kernen: de technologische industrie van Eindhoven, Den Bosch als dienstestad, Nijmegen en Boxmeer met onder andere grote farmaceutische bedrijven, en plaatsen zoals Uden, Oss en Veghel met een sterke transportsector.

Het rijkswegennetwerk wordt normaal gesproken via de MIRT-systematiek met name vanuit knelpunten bediend. De regio's zagen echter kansen om op een andere manier te werken aan de verbetering van de regionale infrastructuur, vooruitkijkend naar de omgevingsvisie. Gezamenlijk hebben de overheden gepleit voor een strategische agenda rondom de A50-corridor waarin verschillende uitdagingen worden aangepakt. Nu is een breed samenwerkingsverband ontstaan waarin beide provincies, het Rijk, alle gemeenten, lokale bedrijven en de Fietsersbond met elkaar samenwerken.

Van oudsher is er in deze regio jarenlang voor gekozen om de autobereikbaarheid centraal te zetten. De voorzieningen zijn weggetrokken naar de steden en het buitenstedelijke ov is uitgekleeft. De afstanden zijn vaak te groot om met een gewone fiets te overbruggen. Ook in de logistiek liggen grote uitdagingen. Hoe kan zo'n regio verduurzamen?



Foto: Provincie Gelderland

Met de strategische corridor-agenda wil de regio op verschillende manieren de infrastructuur verbeteren, om hiermee te werken aan het vestigingsklimaat, de bereikbaarheid van steden voor transport en werknemers, alternatieven voor de auto (ook op suburbane plekken), gezondheid, en het ontsluiten van het omliggende landelijk gebied. Ook werkt de regio aan de invulling van de agenda en een raakvlakkenanalyse met andere opgaves. Er wordt naar het aantal rijstroken gekeken, maar vanuit de integrale opgaves benadert de regio mobiliteit multimodaal en maakt ze meer ruimte voor duurzaamheid en smart mobility. Zo zullen de ov-bereikbaarheid en de snelfietsroutes worden uitgebreid,

gaat er aandacht uit naar het verduurzamen van automobilititeit en het versterken van deelmobiliteit, maar biedt de corridor ook kansen voor energieopwekking via geluidswanden.

Klimaatakkoord

Regionale samenwerking zit in Noordoost-Brabant in de genen. Al jarenlang werken de provincie, gemeenten en de andere regio's in Brabant samen in regionale uitvoeringsprogramma's, waarin gaandeweg steeds integraler beleid geformuleerd wordt. Een regionaal mobiliteitsprogramma is voor de regio vanzelfsprekend. Ze probeert ook op de andere regionale programma's (de Regionale Energiestrategie (RES) en de Omgevingsvisie) te anticiperen door een breder samenwerkingsprogramma te maken waarin alle thema's kunnen landen. De raden van alle betrokken gemeenten stellen de koers in dit programma vast. Zo probeert de regio in één proces alle schaalniveaus te bedienen.

"We hebben niet in alle coalitieakkoorden gekeken of ambities tot in den treure zijn uitgewisseld, maar gewoon met elkaar gezegd: 'we moeten vooruit binnen duurzaamheid, ook in mobiliteit.' We moeten meters gaan maken."

Harry van Rooijen
Gemeente Meierijstad

Reflecterend vanuit transitieperspectief heeft de regio een interessante, vernieuwende aanpak gekozen. Ze gebruikt een netwerkende aanpak die misschien niet de weg van de minste weerstand heeft, maar wel veel teweeg kan brengen door de verbinding tussen zowel een breed palet aan partijen, als een integrale benadering van beleidsopgaven. Met de corridoraanpak speelt de regio slim in op al bestaande transitiedynamiek: de MIRT-systematiek en rijksfondsen die aan verandering onderhevig zijn. Door het positioneren van de corridor als plek die niet alleen voor de bereikbaarheid, maar ook voor de duurzaamheid en de leefbaarheid van de omliggende regio's cruciaal is, is er een hefboom gecreëerd om grote stappen te maken. Hiermee draagt het initiatief ook bij aan de afbouw van bestaande instituties, zoals MIRT, die niet meer op de uitdagingen van de toekomst afgestemd zijn.

Lessen en uitdagingen

Hoewel regionale samenwerking een bekende praktijk is in deze regio, hebben betrokkenen de vernieuwende aanpak toch als avontuurlijk ervaren. Voor gemeenten is het vertrouwd om in te zetten op kleine successen op het eigen grondgebied, en die te delen met de eigen inwoners. Om de integrale, regionale samenwerking tot een succes te maken hebben de trekkers een 'regioreis' gemaakt. Alle gemeenteraden en gemeentesecretarissen hebben hierin kunnen deelnemen en uiteindelijk hebben de raden de samenwerkingsagenda vastgesteld. Uiteraard worden er op elk bestuurlijk niveau, zeker na verkiezingen, weer andere keuzes gemaakt die invloed kunnen hebben op de regionale samenwerking. Om de samenwerking over de verkiezingscycli heen te tillen, heeft de agenda de focus gelegd op het uitstippelen van een koers en een sterk transitieverhaal. Die zijn niet tot op detail ingevuld, maar geven genoeg haakjes voor gemeenten om hun eigen stempel op de uitvoering te drukken. Op deze manier kan de regio bijsturen wanneer lokale veranderingen daarom vragen.

"Je bent continu adaptief bezig, je ontwikkelt door. We zijn nooit bang om dingen fout te doen, want met proberen leer je het meest."

Rian Snijder
Regio Noordoost-Brabant

Ook bestaande institutionele structuren vormen een uitdaging. De MIRT-systematiek is niet gericht op het werken vanuit verbetering en verduurzaming los van knelpunten. Dit werkt volgens de regio belemmerend, zeker omdat elke beschikbare financieringsstructuur weer een ander afwegingskader heeft met eigen spelregels.

Lessen voor andere regio's:

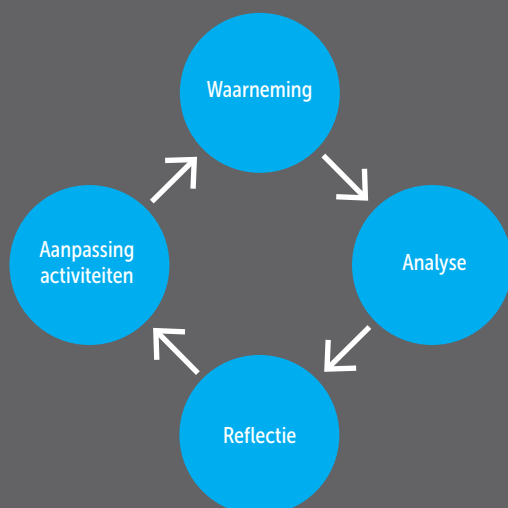
- Organiseer draagvlak tot diep in de gemeentelijke organisaties en gebruik de kennis die daar zit.
- Een flexibele, lichte organisatie op regionaal niveau draagt bij aan wendbaarheid en flexibiliteit.
- Blijf dicht bij huis en bouw bestaande samenwerkingsverbanden uit, met ruimte voor maatwerk.

Reflexieve monitoring

Voor projecten die werkelijke systeemverandering nastreven (in plaats van optimalisatie) is een andere manier van monitoring en evaluatie nodig dan de gangbare praktijken. Aangezien de transitie naar duurzame mobiliteit een complexe verandering is waar veel sectoren, personen en trends invloed op hebben, vraagt deze om een type monitoring die complexiteit omarmt en flexibel is. Een methode die hier antwoord op geeft is reflexieve monitoring. Transitieprocessen kenmerken zich door onzekerheid en controverse en vragen om een ander type monitoring en evaluatie dan het klassieke meten en afrekenen. Omdat transitieopgaven zich kenmerken door onverwachte obstakels en kansen, wordt vaak pas tijdens het proces duidelijk wat echt belangrijk is. Of een transitieprogramma, -experiment of -beleid daadwerkelijk bijdraagt aan structurele veranderingen wordt bovendien pas duidelijk op langere termijn. Dat maakt het lastig om op voorhand te bepalen wat en hoe gemonitord moet worden. Reflexieve monitoring richt zich op interactief leren en bijsturen, getoetst aan langetermijnambities voor systeemverandering. Het stelt je in staat om – samen met andere betrokkenen – vroege signalen te herkennen en benutten om zodoende transitiegericht te blijven werken. Niet alleen 'doen we het goed?', maar ook 'doen we de goede dingen?' en 'is onze visie nog wel de juiste?'⁴.

Reflexieve monitoring is een basishouding, die in acht neemt dat monitoren, reflecteren en leren in transitieprojecten een dynamisch proces is dat niet achteraf, maar tijdens het project een plek krijgt. De monitoring beïnvloedt de interventies, en de (onvoorspelbare) ontwikkelingen in de interventies beïnvloeden de monitoring. De monitor is een persoon. Ondersteund door een aantal instrumenten gaat de monitor constructieve gesprekken aan met betrokken partijen over geleerde lessen, en wordt de uitgestippelde koers gaandeweg bijgesteld. Vragen die de monitor hierbij kan stellen, zijn bijvoorbeeld:

- In hoeverre daagt de interventie gebruikelijke manieren van denken, doen en organiseren uit?
- Welke nieuwe manieren van denken, doen en organiseren zijn beloftevol?
- Draagt de interventie bij aan systeemverandering of is het een vorm van optimalisatie van het bestaande systeem?
- Kunnen we resultaten toeschrijven aan het eigen handelen?
- Hoe om te gaan met onverwachte en ongewenste effecten?



⁴ Figuur naar: Van Mierlo, B. et al (2010). Reflexieve monitoring in actie: handvatten voor de monitoring van systeeminnovatieprojecten. Wageningen University.

Elektrische Deeldienstauto

**Regio:**

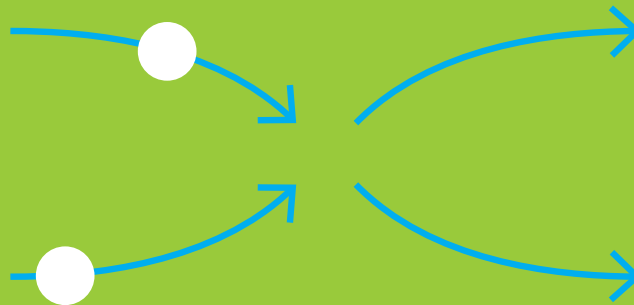
Gemeente Westerkwartier, Groningen

**Samenwerking tussen:**

Gemeente Westerkwartier, Mobiliteit van Ons en Mobi

**Maatregelen:**

verminderen, veranderen, verschonen



De gemeente Westerkwartier heeft in 2020 een pilot gedraaid met elektrische deelauto's voor gemeentemedewerkers en inwoners, genaamd 'Deeldienstauto'. De pilot Deeldienstauto bestaat uit 7 elektrische deelauto's verspreid over 5 locaties die 'back to station' worden gebruikt. De pilot loopt af in januari 2021 en wordt dan geëvalueerd.

Het initiatief voor de Deeldienstauto kwam vanuit de gemeente en was bedoeld om deelauto's in de gemeente tot een succes te maken. Medewerkers van de jonge fusiegemeente werken vanuit verschillende locaties waar de toekomstige mobiliteitsbehoefte nog onbekend is. Dit maakt een flexibel mobiliteitsconcept waardevol. Daarnaast merkte de gemeente ook bij bewoners veel belangstelling voor autodelen. Zo is het idee voor de Deeldienstauto ontstaan.

De Deeldienstauto heeft verscheidene doelen. Enerzijds gaat het om het verlagen van de CO₂-footprint door elektrische ritjes (zowel van medewerkers als van inwoners) en het stimuleren van bewoners om over te gaan op duurzame mobiliteit (door voor een elektrische auto te kiezen of nog liever de – tweede – auto weg te doen). Anderzijds gaat het ook over het verkleinen van het wagenpark van de gemeente en aantonen dat deelmobiliteit ook potentie heeft voor een plattelandregio. Al deze doelen zijn verenigd in de gecombineerde doelgroep van gemeentemedewerkers en inwoners, wat tevens voor een

passende businesscase kan zorgen. Mobiliteit van Ons is de aanbieder van de deelauto's en MOBI-noord de leverancier van het platform. Mobiliteit van Ons is een coöperatieve onderneming, een spin-off van de lokale coöperatie Energiemaatschappij. Zo doen een aantal gebruikers een deel van het beheer van de deelauto's zelf, bijvoorbeeld de auto's wassen of het oplossen van kleine technische mankementen. In ruil daarvoor kunnen zij voordeliger met de deelauto rijden. Deze inzet op eigenaarschap is volgens de gemeente erg belangrijk, omdat het gebruik van de deelauto hoger is bij betrokken communities. Om het gebruik van de deelauto's te stimuleren zijn er nog een paar andere prikkels ontwikkeld: voor nieuwe rijders is er 10 euro starttegoed, bij doorverwijzen van vrienden krijgt de gebruiker nogmaals 10 euro korting en er is een toeristische route ontwikkeld waarmee de gebruiker met de deelauto langs mooie plekken in de regio kan rijden.

De stroom waarop de auto's rijden komt van Energie Van Ons en betreft 100% groene, lokaal opgewekte stroom van energiecoöperaties. Daarmee heeft de pilot betrekking op verminderen (deelautogebruikers rijden minder auto), verschonen (elektrische auto) en well to wheel (duurzaam opgewekte stroom).

Tot dusver is de gemeente positief over de pilot. In een half jaar zijn ongeveer 175 ritten gemaakt en is ongeveer

10.000 km gereisd, waarvan de helft door gemeente-medewerkers. Op de locaties waar de auto het meest gebruikt wordt, is de energiecoöperatie actief. Volgens de gemeente bevestigt dit de aanname dat communities en eigenaarschap belangrijke voorwaarden zijn voor succesvolle deelautoprojecten.



Klimaatakkoord

De gemeente Westerkwartier is onderdeel van verschillende regionale samenwerkingsverbanden. Als het gaat om energie en mobiliteit zijn de RES Groningen en de regio Groningen-Assen het belangrijkste. De regio Groningen-Assen is een samenwerkingsverband tussen de Provincie Groningen, Drenthe en zeven gemeenten. Deze regio telt bij elkaar 500.000 inwoners. Samenwerking vindt plaats op vier verschillende thema's: economie, wonen, ruimtelijke kwaliteit en mobiliteit. Op het gebied van mobiliteit is vooral woon-werkverkeer een belangrijk onderwerp. In oktober 2020 is de regio een marktconsultatie gestart over deelmobiliteit. In de uitvraag voor de marktconsultatie is te lezen dat de regio potentie ziet in deelmobiliteit, maar dat er nog veel onduidelijk is: *Bij veel overheden ontbreekt het tot nu toe echter aan een gedeelde visie op deelmobiliteit, waardoor er weinig sturing is op wat wel en wat niet zou moeten kunnen, en een gedeeld beeld ontbreekt van de mogelijkheden.* (Marktconsultatie RGA september 2020). In de regio zijn er veel verschillende deelmobiliteitsinitiatieven (met name in de steden) en uit eerder uitgevoerd onderzoek blijkt dat er potentie is voor deelmobiliteit in de regio.

Ook het 1000-laadpalenplan wordt in de regio opgepakt. Het doel is een dekkend netwerk van laadpalen. Op dit vlak is er potentie om meer samenwerking met de RES te zoeken. Een voorbeeld is het uitwerken van een laadpalenkaart naar een laadnetwerk waarin duidelijk te zien is waar behoefte is aan laadpalen en hoe het gebruik ervan is.

Daarnaast lopen er verschillende trajecten zoals een e-bikeproject om autoverkeer te ontlasten in de spits.

Lessen en uitdagingen

De grootste uitdaging voor de Deeldienstauto is het verhogen van het gebruik en het vergroten van de groep gebruikers. Voor deelmobiliteit is het belangrijk dat een gebruiker de deelauto niet alleen incidenteel gebruikt, maar regelmatig de deelauto in stapt. De Deeldienstauto is er met name ter vervanging van de tweede auto op het platteland, en als extra aanvulling op het ov-netwerk.

Als het gaat om de regionale samenwerking, heeft de regio een belangrijke rol in kennisontwikkeling en kennisdeling. Een voorbeeld hiervan is de eerdergenoemde marktconsultatie. Een uitdaging is echter dat door gebrek aan tijd bij de gemeente de kennis, lessen en inzichten uit kennisontwikkelingstrajecten niet altijd op de juiste plek in de organisatie landt. Er komt namelijk veel op hen af naast mobiliteit en energie. Desalniettemin is de regionale samenwerking cruciaal om voortgang te boeken op dergelijke thema's.

Het is interessant dat de gemeente Westerkwartier met de pilot Deeldienstauto kennis probeert te ontwikkelen over de toepassing van deelmobiliteit. Dit past erg bij een transitie managementaanpak om 'al doende te leren'. In de uitvraag van de marktconsultatie valt op dat de regio zich bewust is van het gebrek aan een gedeeld toekomstbeeld over deelmobiliteit en een gebrek aan sturing. Dit past erg bij de optimalisatie of chaosfase in de X-curve. Er is nog veel onduidelijk en er zijn nog veel barrières. Juist dan is het belangrijk om over een gewenst toekomstbeeld na te denken, omdat er anders acties in gang gezet kunnen worden die van het gewenste toekomstbeeld af bewegen. Dit kan zowel op regionaal niveau, als op lokaal niveau. En dit kan zeker samen met bewoners, ondernemers, bedrijven en kennisinstellingen, vooral met hen die zelf al initiatieven ontwikkelen in het kader van duurzame mobiliteit.

Een slim e-laadplein in Culemborg



Regio:

Eva Lanxmeer, Culemborg



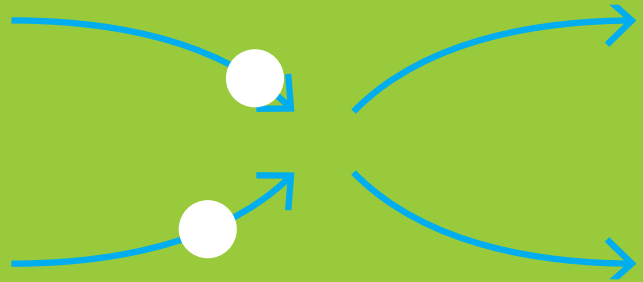
Samenwerking tussen:

Coöperatie Vrijstad Energie en gemeente Culemborg



Maatregelen:

verminderen, veranderen, verduurzamen



Het idee voor een laadplein in de wijk Eva Lanxmeer ontstond geleidelijk. Het begon in 2015 met een idee van wijkbewoners om een zonnedak (een overkapping met zonnepanelen) boven het parkeerterrein in de wijk te bouwen. De gemeente Culemborg heeft daar toen een kleine subsidie beschikbaar voor gesteld zodat de bewoners het plan konden uitwerken. Inmiddels was de uitvoering van het project ondergebracht bij Coöperatie Vrijstad Energie. Het grootste obstakel bleek het rondkrijgen van de financiering vanwege de dure constructie. Zo ontstond het idee om het parkeerterrein met laadpalen te combineren om opbrengsten uit de laadinfra te genereren. Met behulp van een lening van bewoners, een investeringssubsidie van de provincie Gelderland, een duurzaamheidsprijs van de gemeente en een SDE+ subsidie kon het laadplein in 2019 gerealiseerd worden.

In 2020 werd het laadplein onderdeel van een landelijk project Proeftuin Slimme laadpleinen waarin 46 laadpleinen tegelijkertijd werden ontwikkeld, met als doel deze 'slim' te maken. De gemeente Culemborg en Vrijstad Energie hebben samen de innovatieve ideeën van de coöperatie omgeschreven tot een subsidieaanvraag, en zo werd Culemborg onderdeel van het nationale project.

Als onderdeel van het project Proeftuin Slimme laadpleinen ontstonden er ideeën om het laadplein in Culemborg slimmer te maken door gebruikers in staat te stellen hun

laadbeurten 'groener' te laten verlopen. Daarvoor is een app ontwikkeld die aangeeft wat het optimale moment is om te laden met een prijsprikkel als extra stimulans: laden bij zon is goedkoper. Daarnaast is het mogelijk om een laadkabel bij een volgeladen auto weg te halen. Hiermee behoort laadpaalkleven tot het verleden en wordt het gebruik van de laadpaal geoptimaliseerd. Ook voor de leverancier is dit een voordeel. De laadpalen zijn zo geplaatst dat er zes tot acht auto's rondom een laadpaal met twee oplaadpunten kunnen opladen. De bedoeling is dat het laadplein in de toekomst nog slimmer wordt, door mogelijk te maken dat auto's ook kunnen terugleveren aan het net of andere gebruikers van het laadplein.

De gemeente Culemborg verwelkomt dit soort initiatieven van bewoners. Door de ervaring met dit laadplein, kan de gemeente nu laadpleinen en slimme laadpalen op andere locaties faciliteren.

"De Coöperatie Vrijstad Energie denkt mee in oplossingen in plaats van problemen, waardoor we snel tot elkaar komen."

Neil Goss
beleidsadviseur verkeer

Aangezien Vrijstad Energie al langer bezig is met het idee van een slim laadplein hebben ze inmiddels een groot netwerk opgebouwd van enthousiaste deelnemers en partners. Er is veel enthousiasme ook bij de leverancier van de lader en de bouwer van de app. Het bezoek van de Staatssecretaris gaf een extra boost om de dingen verder door te ontwikkelen.

De samenwerking tussen Vrijstad Energie en de gemeente Culemborg is mooi. Het is duidelijk dat de gemeente zelf een hoge ambitie heeft als het gaat om duurzaamheid en dat ze vooral gebruikmaakt van innovatieve organisaties die daar al mee bezig zijn. Zo hoeft de gemeente het niet zelf te doen, maar is ze wel actief bezig met het verbinden van de coöperatie met mogelijke subsidies en zoekt de grenzen van het eigen beleid of maakt aanpassingen waar nodig.

Dat nog niet alle auto's de mogelijkheid hebben om terug te leveren en het juridisch ook nog niet geregeld is, laat zien dat zoiets als een slim laadplein onderdeel is van een systemische verandering waarbij er én een link is met de energietransitie én een link met de auto-industrie.

Governance, klimaatakkoord en RMP

In januari 2021 zal de gemeente Culemborg samen met regio Rivierenland starten met de ontwikkeling van een Regionaal Mobiliteitsplan (RMP). In ieder geval staat daar beleid voor een regionale aanpak laadinfrastructuur op de agenda. Verder wil de gemeente Culemborg vooroplopen wat betreft de uitvoering van het Klimaatakkoord. De gemeente stelt hogere eisen aan de bouw en mobiliteit. Bij mobiliteitsplannen voor nieuwbouwgebieden richt ze zich op minder autogebruik en minder autobezit. Daarvoor zet ze volop in op deelmobiliteit, goede fietsroutes en de aansluiting op ov.

Voor Vrijstad Energie speelt het klimaatakkoord en regionale samenwerking ook een belangrijke rol. Vanuit het Klimaatakkoord zijn budgetten beschikbaar gesteld, bijvoorbeeld voor energiebesparing. Hier kan Vrijstad Energie gebruik van maken. Op deze manier ondersteunen de middelen uit het Klimaatakkoord de activiteiten van een lokale energiecoöperatie. Ook bestaat er een regionale koepel voor energiecoöperaties in de regio 'Energie Samen Rivierenland'. De koepelorganisatie voorziet in de behoefte aan het effectief en efficiënt inhuren van betaalde krachten/professionals door de energiecoöperaties, die grotendeels draaien op vrijwilligers.

Lessen en uitdagingen, reflexieve monitoring

Bij het landelijk project Proeftuin Slimme Laadpleinen was Culemborg de kleinste gemeente die een toezegging heeft gekregen. Kennisdeling was een van de belangrijkste pijlers van het project. Vanwege de doelstellingen en het innovatieve karakter van het project was de uitdaging om de ontwikkeling van de hardware (laadinfrastructuur) en software (app) efficiënt te laten verlopen en de kosten onder controle te houden. Bepaalde slimme hardware was nog niet beschikbaar of leveranciers waren nog niet allemaal in staat om hetzelfde type hardware te leveren. Ook op het gebied van software moest worden bepaald wat precies 'slim' gemaakt kon worden aan het laadplein en aan de wijze van opladen/terugleveren. De integratie tussen software en hardware maakt het voor gebruikers mogelijk om zo veel mogelijk controle uit te oefenen op het laadproces en de duurzaamheid/kosten daarvan.

Uiteindelijk moeten alle laadpalen op het laadplein de slimme technieken hardware- en softwarematig ondersteunen, zodat het laadplein optimaal gebruikmaakt van de opgewekte stroom.

Ook bij het ontwikkelen van het zonnedak/laadplein waren er enkele obstakels. Zo paste de dakconstructie met zonnepanelen niet bij het bestemmingsplan en was het geen gebouw en geen verkeersobject. Het was daarom voor de coöperatie heel fijn dat de gemeente voor de interne coördinatie een projectleider aanstelde:

"Dat gaf ons opeens korte lijnen met alle afdelingen om de planologische hindernissen op te kunnen lossen."

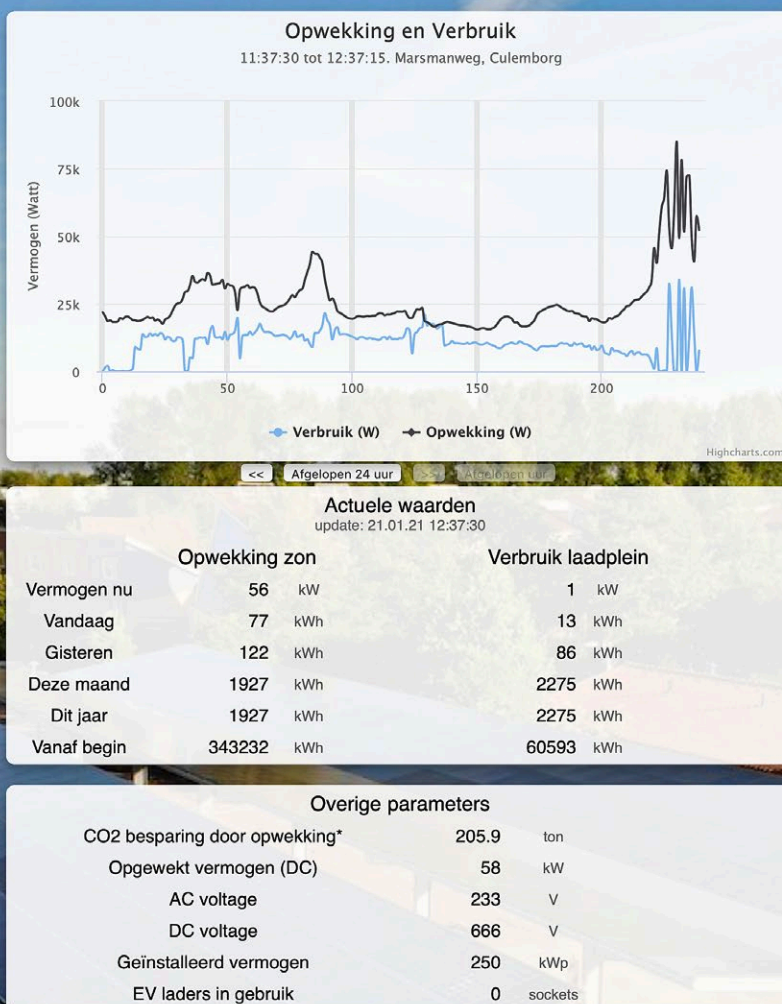
Sandra de Wolff

(bestuurslid Vrijstad Energie)

Een laatste uitdaging die Vrijstad Energie noemt is de financiering van laadpleinen. De combinatie van zonnedak/laadpleinen hebben volgens Vrijstad Energie potentie omdat het inspeelt op meervoudig ruimtegebruik en zonnepanelen op daken. Het is echter nog lastig te financieren. Daarom zou het volgens Vrijstad Energie mooi zijn als hier een proeftuin aan gewijd kan worden, zodat het voor anderen die een slim laadplein willen ontwikkelen makkelijker wordt.

Wat betreft monitoring en evaluatie betreft de verkeersafdeling van de gemeente Culemborg de burgers en marktpartijen om knelpunten te bespreken en ook gezamenlijk het gesprek te voeren hoe die knelpunten opgelost kunnen worden. Dit is moeilijk omdat er verschillende belangen spelen, van burgerbelang tot commercieel belang. Daarnaast geeft de beleidsmedewerker aan dat het vraagstuk zo dynamisch is, en er nog zo veel onbekend is, dat ze niet met KPI's werken maar met de flow meegaan, omdat de realiteit anders beleid inhaalt. Een voorbeeld dat de beleid-

smaker geeft is dat volgens het huidige beleid laadpalen op 500 meter afstand van elkaar geplaatst moeten worden. De gemeente vreest echter voor een wildgroei aan laadpalen met een woud van verkeersborden en veel afgekruste parkeerplaatsen. Om dit te voorkomen, plaatst de gemeente de laadpalen van en in overleg met Vrijstad Energie op de minst populaire parkeerplaatsen zodat een verkeersbesluit niet nodig is. Dit heeft als bijkomend voordeel dat dit voorsorteert op de ambitie om de laadpalen ook voor teruglevering te gebruiken. Op dit moment is het namelijk zo dat laadplekken niet gebruikt mogen worden voor teruglevering. Hiermee hoopt de gemeente de uitrol van de slimme laadpaal makkelijker te maken.



Door: [Coöperatie Vrijstad Energie](#)

Het zonne-laadplein combineert energie-opwekking met parkeren, het laden van elektrische voertuigen met deze energie en de inzet van deel-auto's (CoöperatieAuto).

Zowel de monitoring en evaluatie als de manier van beleid ontwikkelen moet daarom uitgaan van het onbekende en de dynamische context van het vraagstuk.

“We zijn ambtelijk gewend om alles in kadertjes te willen plakken, alles te sturen en alles te regelen. Maar dat is niet altijd de beste manier om het te doen.”

Neil Goss
beleidsadviseur verkeer

Deze manier van werken botst soms wel met de bestuurlijke realiteit die uitgaat van kaders om te toetsen of het geld goed besteed is en of de doelstellingen behaald zijn. In een vakgebied dat zo dynamisch is, raadt de beleidsadviseur andere kleine gemeenten aan om te kijken wat er om hen heen gebeurt, naar deskundigen te luisteren en niet te proberen alles vast te leggen. De beleidsadviseur heeft de indruk dat deze werkwijze veel oplevert, aangezien de gemeente vooroploopt, zonder alle kennis zelf in huis te hebben.

De participatieve manier waarop de gemeente Culemborg het beleid evalueert en ook de manier waarop ze beleid zo open mogelijk probeert vorm te geven vanwege het dynamische vraagstuk, lijkt erg op reflexieve monitoring. Het is interessant om te horen dat de gemeente op een intuïtieve manier hiermee is begonnen. Daarnaast probeert de gemeente ook wetgeving te omzeilen, zoals het niet toepassen van het verkeersbesluit. Dit is typisch een voorbeeld van de chaosfase in de X-curve waarin de wetgeving óf omgebouwd moet worden richting institutionaliseren of afgebouwd moet worden om onhoudbare/ongewenste praktijken uit te faseren

Colofon


Sporen van verandering

– Inspirerende voorbeelden van transitie in de regio naar nieuwe mobiliteit

uitgave

CROW-KpVV, Ede

Deze uitgave is (mede) mogelijk gemaakt door een bijdrage vanuit het KpVV-programma. Dit programma ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit. Het gaat om kennis die fundamenteel ondersteunt bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering. Het KpVV-programma wordt gefinancierd door de provincies en de vervoerregio's.

 **Interprovinciaal Overleg**
van en voor provincies



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

 **Vervoerregio**
Amsterdam

artikelnummer

K-D102

tekst

CROW en Drift

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

contact

CROW Klantenservice: klantenservice@crow.nl
of (0318) 69 53 15

bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden via
www.crow.nl

Met dank voor de medewerking

Leon Teeuw – Gemeente Westerkwartier

Peter van Wijlick – RMO Noord Limburg

Rian Snijder – regio Noordoost Brabant

Harry van Rooijen – gemeente Meijerijstad

Sebastiaan van der Hijden – gemeente Utrecht

Sandra de Wolff – Coöperatie Vrijstadenergie Culemborg

Neil Goss - gemeente Culemborg

Tom van der Meulen – gemeente Culemborg

