

drift for transition

publicatie

Noord-Nederland verbonden

Transitievisie voor een sociaal, duurzaam
en rechtvaardig mobiliteitssysteem in de
drie Noordelijke provincies.

Resultaat van transitie-arena op initiatief van de samenwerkende
overheden in Noord-Nederland (Provincies Drenthe, Fryslân,
Groningen, Gemeenten Assen, Emmen, Groningen, Leeuwarden en
Súdwest Fryslân)

datum

8 Augustus 2024

auteurs

Floor van den Elzen
Tessa Speelman
Emil Beemer
Derk Loorbach



Inhoudsopgave

Introductie: De mobiliteitstransitie in Noord-Nederland	.....	2
Mobiliteit in Noord-Nederland	.....	4
Een onvolhoudbaar systeem?	.....	6
Kiemen van verandering	.....	8
Transitiepaden: Welke kant willen we op?	.....	8
Van gemeenschap als vangnet naar gemeenschap als fundament		
Van stad als knooppunt naar stad met verantwoordelijkheid		
Van geïsoleerde opgave naar schakel in transities		
En... Actie!!	.....	12
<i>Bijlage 1 – Over de transitie-arena</i>	.....	14
<i>Bijlage 2 – Deelnemers arenaproces</i>	.....	15

Introductie: De mobiliteitstransitie in Noord-Nederland

Reizen naar je werk, familie, vrienden of voor vrije tijd en vakantie is de laatste jaren steeds makkelijker geworden. Tegelijkertijd is mobiliteit vervuilend, zet mobiliteit grote druk op onze leefruimte en zijn afstanden groter geworden waardoor toegang tot mobiliteit niet voor iedereen vanzelfsprekend is. Dit geldt voor heel Nederland, en voor het Noorden in het bijzonder. Groningen stad worstelt net als Utrecht met parkeerdruk en het platteland heeft evenals Zeeland buslijnen die leeg of niet langer rijden. Daarnaast zijn er elementen die de mobiliteitstransitie in Noord-Nederland uniek én divers maken, als Noord-Nederland ten opzichte van de rest van het land en tussen de drie Noordelijke provincies. Denk aan de grote autoafhankelijkheid in de regio, maar ook de rol van de gemeenschap, en de manier waarop mobiliteit georganiseerd is.

De komende periode vraagt om grote veranderingen naar een duurzaam, rechtvaardig en toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Dat betekent dat er een belangrijke keuze gemaakt moet worden: Redeneren vanuit het bestaande (door alle auto's te vervangen voor elektrische en individuele mobiliteitsoplossingen nóg efficiënter te maken), of een stap verder kijken naar wat er kan in Noord-Nederland en inzetten op collectieve oplossingen die ook toegankelijk zijn voor

mensen met een kleinere beurs, op nieuwe manieren van organiseren die afstanden verkleinen, en op andere nieuwe initiatieven die helpen hardnekkige problemen van deze tijd aan te pakken? Kortom: Bestaande dingen beter doen, of betere dingen doen?

De samenwerkende overheden van Noord-Nederland willen dat laatste, en zijn daarom gestart met een transitie-arena proces rondom de mobiliteitstransitie in Noord-Nederland. In de eerste helft van 2024 organiseerden we twee transitiearena's, waarin we gesprekken voerden over de kenmerken van de mobiliteitstransitie in Noord-Nederland, de gewenste richting van verandering, en de plekken waar we deze al zien plaatsvinden. Deze gesprekken zijn gevoerd volgens de transitie-arena aanpak ontwikkeld door DRIFT aan de Erasmus Universiteit. Deze transitievisie is het resultaat van deze bijeenkomsten en het eindproduct van de eerste fase richting visievorming. Het geeft een synthese weer van de discussie en presenteert een toekomstbeeld inclusief transitiepaden voor de transitie. Dit document is nadrukkelijk geen uitgewerkte beleidsvisie, dat kan ook niet na 2 bijeenkomsten. Wel biedt het houvast en richting voor zij die werken aan de mobiliteitstransitie in het Noorden en de noodzakelijke veranderingen in cultuur, structuur en werkwijzen om de transitie verder te brengen.

Leeswijzer

Na een toelichting bij belangrijke kenmerken van mobiliteit in Noord-Nederland, gaan we in op de uitdagingen die daaruit voortkomen en de transitie-urgentie. Hierna bespreken we plekken waar al anders georganiseerd, gedaan en gedacht wordt passend bij de mobiliteitstransitie: kiemen van verandering. In drie transitiepaden wordt vervolgens de visie op de mobiliteitstransitie geschetst. Tot slot wordt kort ingegaan op het vertalen van deze visie naar actie, en de stappen die hiervoor genomen moeten worden. In een tweetal bijlagen wordt meer achtergrond gegeven bij het arena-proces en de input die hierin is gebruikt.

Wat is een transitie?

Een transitie is een proces van fundamentele verandering in de cultuur, structuur en praktijk van een samenleving. Transities duren doorgaans een aantal generaties, waarna nieuwe manieren van denken, doen en organiseren de norm geworden, en de samenleving hoogstwaarschijnlijk niet meer teruggaat naar hoe het daarvoor was.

Een transitie vindt plaats wanneer de huidige manier van denken, doen en organiseren niet meer houdbaar is, omdat er toenemende of andere druk op het systeem komt te staan en er nieuwe alternatieven ontstaan. Denk aan de energietransitie van fossiel naar groen, aan de grondstoffentransitie naar circulair gebruik van grondstoffen, en voorbijgaande transities als die van kleinschalige landbouw naar het wereldwijde landbouwsysteem van vandaag de dag.

Wanneer een transitie gaat over fundamentele verandering, gaat een duurzaamheidstransitie gaat over een fundamentele verandering richting duurzame en rechtvaardige toekomst. Zoals wij ze noemen: gewenste transities. Het arena-proces is ontworpen om in co-creatie te werken aan gewenste transities. Dit proces wordt toegelicht in bijlage 1.

Mobiliteit in Noord-Nederland

Het startpunt van werken aan transitie is het denken in systemen, waarbij we kijken naar de dominante manier van denken, doen en organiseren in een maatschappelijk (sub-)systeem. Wanneer we kijken naar het huidige mobiliteitssysteem in Noord-Nederland willen we vijf kenmerken uitlichten: de autoafhankelijkheid en grote afstanden, de relatie tussen stad en landelijk gebied, de rol van de gemeenschap, de aanpak van verduurzaming en de manier waarop mobiliteit georganiseerd wordt.

Auto-afhankelijkheid en grote afstanden

De drie Noordelijke provincies kennen relatief veel landelijk gebied. Hier is de auto afhankelijkheid groot. Het hebben van een eigen auto wordt als 'normaal' beschouwd en veel huishoudens hebben zelfs een tweede of derde auto. Grotere afstand afleggen voor werk, school, zorg, hobby's of familie is op veel plekken normaal en hoort bij wonen in landelijk gebied. Grotere plaatsen en steden zijn goed verbonden via hoogwaardig ov, maar in kleinere dorpen en landelijk gebied kan de bus niet concurreren met de snelheid en het comfort van de auto. En de afstanden die afgelegd moeten worden zijn relatief groot, dus de (elektrische) fiets biedt niet altijd een volwaardig alternatief.

Centralisatiebeleid, schaalvergroting en de mogelijkheid om steeds sneller en comfortabeler te reizen hebben ertoe geleid dat afstanden groter zijn geworden doordat voorzieningen verdwenen. Dit heeft de afhankelijkheid van de auto in landelijk gebied verder vergroot. Gevolg is ook dat mobiliteit steeds meer individueel georganiseerd is.

De stad als bruisend knooppunt

De stad in Noord-Nederland heeft een grote regiofunctie. Noord-Nederland kent veel kleine steden en plaatsen met een regiofunctie en 3 grote steden (Groningen, Leeuwarden en Emmen). Zowel de kleine plaatsen als grote steden hebben vaak een groot verzorgingsgebied en kennen daardoor relatief veel voorzieningen. In de stad zijn werkgelegenheid en voorzieningen voor cultuur, zorg en sport gecentreerd. Dat zorgt voor reisbewegingen, niet alleen binnen de stad maar ook over de gemeentegrenzen heen vanuit de omliggende dorpen en gemeenten. De stad bruist, maar heeft ook last van bekende uitdagingen op het gebied van mobiliteit zoals parkeerdruk, luchtvervuiling en geluidsoverlast. Maar ook andersom wordt gereisd, in de weekenden en vakanties is het druk in de recreatiegebieden en dorpen, en ontstaat juist daar filevorming en parkeerdruk.

“Juist in de dorpen hebben we ook last van parkeerdruk. In de weekenden ontstaan er files naar de natuurgebieden en kan je je auto nergens meer kwijt.”

– deelnemer transitiearena, sessie 1

Noaberschap, mienskip en omkijken naar elkaar

Van oudsher heerst er in de dorpen in Noord-Nederland een cultuur waarbij men naar elkaar omkijkt. De Friezen noemen het mienskip, de Drenthen en Groningers noaberschap, je helpt elkaar wanneer het nodig is. Op plekken waar je niet altijd kunt rekenen op goede publieke voorzieningen zijn het buurtgenoten die bijspringen. Ook op het gebied van mobiliteit wordt er vaak een beroep gedaan op de directe omgeving. Buurtgenoten helpen elkaar bij een ritje naar het ziekenhuis, het geven van een lift of het naar school brengen van kinderen. Maar deze informele burenhulp staat onder druk, door de demografische ontwikkelingen, afname van voorzieningen in de buurt en het grote beroep dat gedaan wordt op burgers op het gebied van zorg, werk en andere maatschappelijke taken.

“Onze kracht zit in het kleine collectief. We hebben de bestaande gemeenschappen hard nodig in de mobiliteitstransitie.” – deelnemer transitiearena, sessie 2

Verduurzaming: elektrificatie als de oplossing?

Ook Noord-Nederland heeft als onderdeel van de energietransitie de ambitie omarmt om fossielvrije mobiliteit te realiseren. Het terugdringen van uitstoot door verkeer heeft prioriteit. Met uitzondering van de stad Groningen spelen parkeerdruk, filevorming, de inrichting van de openbare ruimte en luchtkwaliteit een minder grote rol in het debat over de mobiliteitstransitie. Daarmee lijkt het debat in Noord-Nederland vooral te gaan over hoe de overgang van fossiel naar elektrisch vervoer het beste gerealiseerd kan worden, waarbij het vooral draait om het realiseren van de juiste laadinfra, en het opwekken, vervoeren en opslaan van voldoende schone energie. Mede door het zien van de hoge auto-afhankelijkheid als een gegeven vernauwt de blik op de mobiliteitstransitie. Door te focussen op schoner reizen is er onvoldoende aandacht voor minder en anders reizen, met als risico de echte uitdagingen van de mobiliteitstransitie te negeren en de kansen die mobiliteit in transitie kan bieden te missen.

Wie zit aan het stuur?

Het speelveld van mobiliteit is groot. Veel verschillende partijen houden zich bezig met mobiliteit. Zowel het Rijk, provincies als gemeenten zeggenschap over mobiliteitsbeleid. Tegelijkertijd wordt ook in diverse regio's en samenwerkingsverbanden gewerkt aan mobiliteit. De gemeente of provinciegrenzen bepalen het zeggenschap en beleid, maar ook in Noord-Nederland reizen inwoners niet alleen binnen de eigen gemeente of provinciegrenzen.

Niet alleen de overheid speelt een rol, vanaf de jaren '80 is ingezet op publiek-private samenwerking. Mobiliteitsoplossingen zijn steeds meer overgelaten aan marktpartijen, die bijvoorbeeld via concessies het openbaar vervoer voor hun rekening nemen. De gedachte daarbij is dat via de markt zo efficiënt mogelijk gewerkt wordt. Toch leidt deze focus op efficiëntie er ook toe dat bereikbaarheid van minder rendabele gebieden onder druk komt te staan, omdat de business case minder of niet interessant is.



Een onvolhoudbaar systeem?

Het huidige mobiliteitssysteem staat onder druk, het kent meerdere onduurzame elementen in de cultuur, structuur en praktijken van het mobiliteitssysteem. Doorgaan op de huidige manier, betekent verder vastlopen en is onvolhoudbaar. Er ontstaat transitie-momentum om mobiliteit radicaal anders te organiseren. We onderscheiden drie onduurzame elementen van het huidige mobiliteitssysteem die bijdragen aan de onvolhoudbaarheid van het huidige mobiliteitssysteem.

1. Inzet op elektrificatie alleen is niet voldoende

Het één op één overgaan van individuele fossiele mobiliteitsvormen naar individuele zero-emissie mobiliteit, in veel gevallen het overgaan van de fossiele auto naar de elektrische auto, is geen haalbare route. Ons mobiliteitssysteem is vervuilend en verspillend en heeft grote impact op het milieu. Die impact zit niet alleen in vervuilende brandstoffen. Individueel autobezit doet een enorm beroep op schaarse grondstoffen die steeds minder voorradig zijn. Het overgaan naar elektrische auto's staat zo de transitie naar een circulaire economie in de weg. Bovendien vormt de toelevering van voldoende energie een uitdaging en vraagt de energietransitie om te verlagen van het totale energieverbruik. Ook Noord-Nederland kent nu al uitdagingen rondom het opwekken, vervoeren en opslaan van voldoende schone energie.

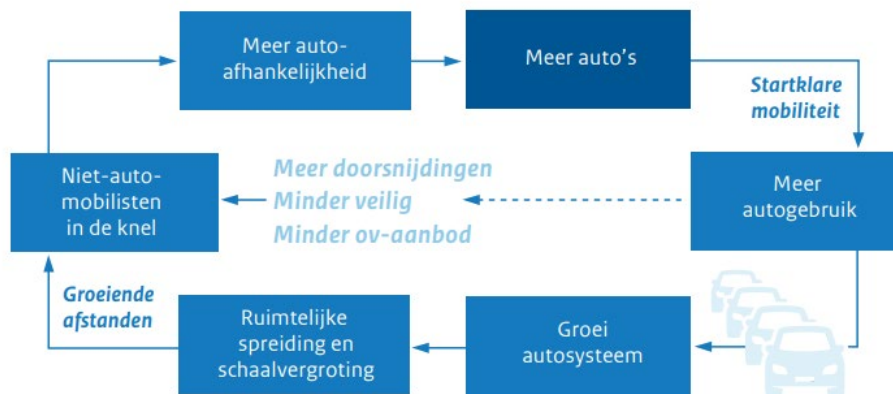
“Er zijn nú ook al mensen zonder auto, toegankelijkheid van mobiliteit staat al onder druk. Dure elektrische auto's zijn voor de laagste inkomens echt geen oplossing.”

– deelnemer transitiearena, sessie 1

Elektrificeren van de individuele mobiliteitsoplossingen is bovendien niet voor iedereen toegankelijk. Individueel autobezit is kostbaar en daarmee geen optie voor veel Noord-Nederlanders die nu al uitdagingen kennen op het gebied van mobiliteit of nu gebruik maken van een oude, kleine tweedehandsauto om te reizen naar werk, school of hobby. Kortom, inzet op elektrificatie alleen is een te nauwe kijk op de mobiliteitstransitie en houdt een onduurzaam systeem in stand. Grootschalige inzet op elektrificatie staat zo de transitie naar een ecologisch duurzaam en sociaal rechtvaardig mobiliteitssysteem in de weg.

2. Optimaliseren individuele oplossingen leidt tot verdere verschraving en druk op landelijk gebied

Daarnaast zien we dat de grote auto-afhankelijkheid in het landelijk gebied in Noord-Nederland zelfversterkend werkt. Bewust centralisatiebeleid en schaalvergroting hebben in de afgelopen jaren ervoor gezorgd dat voorzieningen op een grotere afstand zijn komen te staan voor veel dorpen. Gevolg was dat nog meer mensen afhankelijk werden van de auto, en wie eenmaal een auto heeft zal deze ook gebruiken. Kortom, de openbaar vervoersopties komen onder druk te staan, worden minder gebruikt en verdwijnen, wat weer leidt tot meer auto-afhankelijkheid en gebruik, waardoor weer verder gereisd kan worden (Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid, 2022). Deze zelfversterkende spiraal zorgt voor individualisering en verschraving op het platteland.



De vicieuze cirkel van auto afhankelijkheid (KIM, 2022)

¹Veel Noord-Nederlanders hebben zich hierbij neergelegd: als je buitenaf woont moet je wat verder reizen. Maar oor kwetsbare burgers wordt het lastiger, zij die niet met de auto kunnen gaan zien hun wereld kleiner worden en zijn steeds vaker aangewezen op de gemeenschap, voor steeds meer zaken en voor steeds grotere afstanden. Om de leefbaarheid en gezamenlijkheid van landelijk gebied te versterken, te vergroten en te benutten is moet deze spiraal doorbroken worden.

3. **Marktfocus** vernauwt innovatieve oplossingsrichtingen

Oplossingen op het gebied van mobiliteit worden de laatste decennia grotendeels aan de markt overgelaten. Maar we lopen tegen de grenzen aan van wat via de markt geregeld kan worden. De markt werkt op basis van economische principes en voldoende vraag. Zeker in gebieden waar de bevolkingsdichtheid lager is, is gauw geen aantrekkelijke economische business case te creëren. Gevolg is dat daar waar het al goed gaat geïnvesteerd wordt en daar waar het minder gaat de opties afnemen.

“We moeten niet kijken of het economisch wel rendabel is, maar wat de maatschappelijke business case is. Die is niet alleen in geld uit te drukken.” - deelnemer transitiearena, sessie 1

In publiek-private samenwerking sturen overheden via aanbestedingen en concessies en worden afspraken voor lange termijnen vastgelegd. Daarbij is weinig ruimte voor flexibiliteit, aansluiten bij de lokale kracht en behoefte en integrale oplossingen. Door de dominantie van deze manier van werken, vastgelegd in (Europese) wet- en regelgeving, lijken overheden beperkte middelen te hebben om transformatieve verandering na te streven.

¹ Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid (2022), het wijdverbreide autobezit in Nederland



Kiemen van verandering

Op verschillende plekken in Noord-Nederland wordt al gewerkt aan verbindende mobiliteit. Diverse initiatieven van burgers, collectieven en ondernemers laten zien hoe het anders kan. Denk aan Automaatje, waarbij vrijwillige chauffeurs met hun eigen auto minder mobiele buurtgenoten vervoeren. Maar ook de vele deelinitiatieven die ontstaan in de dorpen in Noord-Nederland, zoals Deelslee in Groningen of Buurtbestuurders in Friesland. Juist in deze dunbevolkte gebieden zien marktpartijen vaak geen business case, maar lukt het op sommige plekken inwoners samen wel om een duurzaam mobiliteitsinitiatief te realiseren dat ook nog eens bijdraagt aan sociale cohesie.

Noord-Nederland zet bovendien al een tijd in op Hubs, waarbij drempelloos reizen, ongeacht de modaliteit steeds beter gefaciliteerd wordt. Ook staat actieve mobiliteit, zoals fietsen en wandelen, op de agenda. Op steeds meer plekken in Noord-Nederland kan je een deelfiets pakken, en wordt de aansluiting van fiets op trein of bus geoptimaliseerd, en ook de deel e-bike biedt kansen om langere afstanden met de fiets te overbruggen. Ook wordt al geëxperimenteerd met innovatieve vormen van aanbestedingen voor openbaar vervoer en WMO-vervoer. Waarbij bijvoorbeeld gebruik gemaakt wordt van gecombineerde contracten of hogeren of innovatieve eisen worden gesteld om zo dienstverlening te verbeteren.

*“De versnippering van initiatieven is gigantisch. We moet dat wat er al is gaan zien als onderdeel van een bredere beweging en elkaar weten te vinden.”
– deelnemer transitiearena, sessie 2*

De stap die we nu moeten zetten is het versterken van deze initiatieven, uitbouwen en opschalen, om de druk op het huidige mobiliteitssysteem te vergroten en de contouren van wat het ook kan zijn in de praktijk te laten zien. Dit kunnen we doen door bestaande losse initiatieven te zien in het bredere verhaal van mobiliteit die bijdraagt aan verbinding, verduurzaming en leefbaarheid. En door te experimenteren, maar vooral ook te leren van elkaar om zo van versnipperde initiatieven een beweging te worden die het huidige systeem uitdaagt en de negatieve spiraal doet kantelen.



Transitiepaden: Welke kant willen we op?

Het kan ook anders. Een mobiliteitssysteem dat niet alleen gebruik maakt van het vangnet dat Noord-Nederland kenmerkt, maar ook bijdraagt aan het versterken daarvan. Een mobiliteitssysteem van Noord-Nederland dat weer doet wat het moet doen: verbinden. In de regio en lokaal. Hieronder schetsen we drie transitiepaden die het toekomstbeeld schetsen voor een verbindend mobiliteitssysteem in Noord-Nederland.

“Juist in Noord-Nederland hebben we de ruimte, de kracht van de gemeenschapszin en het momentum om het anders te doen. We moeten de rest van Nederland laten zien dat het kan. Laten we durven voorop te lopen!” – deelnemer transitiearena, sessie 1

1. Van de gemeenschap als vangnet naar de gemeenschap als fundament

Mobiliteit gaat om verbinding. Verbinding tussen plekken, maar ook tussen mensen. De kracht van de gemeenschap laat zich al decennia zien in Noord-Nederland, ook als het gaat om mobiliteit. Gepensioneerde buschauffeurs, die wanneer een lijn wegvalt, toch nog een paar dagen in de week op de bus zitten, groepen met ouders die een bus naar school of de sportclub draaiende houden, en initiatieven als Automaatje, waarbij vrijwillige chauffeurs met hun eigen auto minder mobiele buurtgenoten vervoeren. Mienskip en Noaberschap laten zich in Noord-Nederland in de praktijk zien.

“Autonomie en lokale identiteit moeten het aangrijpingspunt zijn. Gebruik de kracht en cultuur van de bestaande gemeenschappen en initiatieven. Luister naar inwoners en help ze de volgende stap te zetten.” – deelnemer transitiearena, sessie 2

Maar waar de gemeenschap nu vaak als vangnet of laatste oplossing wordt gezien, moeten we de omslag maken naar een mobiliteitssysteem dat deze gemeenschapskracht als uitgangspunt neemt en verder versterkt. Door nieuwe gemeenschappen te vormen, en door aan te sluiten op bestaande gemeenschappen. Passende oplossingen bij de lokale context en kracht. Met zeggenschap en autonomie voor de inwoners. Niet one size fits all, maar passend bij de cultuur en structuur van een gebied en gebruikmakend van de denk- en doekracht van inwoners.

De gemeenschap als fundament in 2040

Deelgemeenschappen zijn niet meer te onderscheiden van andere gemeenschappen: met de mensen in je straat deel je een boor, een hogedrukreiniger én een elektrische deelauto, en op de voetbalclub is elektrisch vervoer om naar uitwedstrijden te gaan collectief ingekocht. Daardoor kan iedereen meedoen. Het begon met gesprek tussen burens over deelauto's als alternatief voor de 2^e auto, met wat hulp en budget van de gemeente kon de volgende stap gezet worden in een pilot. Toen werd in de praktijk duidelijk hoe goed het werkte, niet alleen de tweede auto was niet meer nodig wat direct kosten bespaarde maar het was vooral ook leuk om iets met elkaar te delen en de stap om elkaar om hulp te vragen voor andere zaken werd lager.

Bijna niemand heeft meer een tweede of derde auto en toch was dit niet de reden waarom dit een succes is. Toen deze initiatieven als experimenten begonnen, werd duidelijk dat de keuzes als individu, kunnen helpen de gemeenschap te versterken. Collectieve inkoop maakt verduurzaming betaalbaar en de buurvrouw van drie huizen verder die liever met het openbaar vervoer reist, hoeft ondanks haar baan in het ziekenhuis niet krom te liggen om haar eigen auto aan te houden, omdat ze buiten het OV-rooster gemakkelijk de deelauto pakt. Dát is waarom mensen hun gedrag aanpassen, en dat het duurzamer wordt is mooi meegenomen.

2. Van de stad als knooppunt naar steden met verantwoordelijkheid

Noord-Nederlandse steden en grote plaatsen zijn de afgelopen decennia steeds meer het middelpunt van de regio geworden. Een aanzienlijk deel van Noordelijke reisbewegingen gaan van het platteland naar de stad en weer terug. Mensen gaan naar de steden om te werken, om naar een ziekenhuis te gaan, of om culturele instellingen te bezoeken. Andersom wordt ook gereisd maar op andere momenten, in het weekend en vakanties worden het landelijk gebied en de vele natuurgebieden opgezocht voor recreatie en ontspanning. Centralisatie en schaalvergroting hebben gemaakt dat de stad bloeit en de logische plek is om te investeren en te zijn, maar deze ontwikkeling kent een keerzijde waarbij verschraving van het landelijk dreigt. Deze specifieke dynamiek maakt dat je mobiliteit in Noord-Nederland niet alleen binnen de eigen gemeentegrenzen kan bezien en steden een verantwoordelijkheid hebben voor haar grote verzorgingsgebied. De stad bloeit mede dankzij haar ligging. Dat vraagt om verantwoordelijkheid, niet alleen in woorden maar ook in daden. Om verantwoordelijkheid te pakken is durf nodig om bijvoorbeeld als stad te investeren in een fietspad waarvan geen meter binnen de gemeentegrenzen ligt, maar dat wel een alternatief biedt voor vele autoritten richting de stad.

Verantwoordelijkheid nemen betekent niet alleen het beter faciliteren van de reis van stad naar landelijk gebied en andersom. Door de concentratie van voorzieningen lijkt de stad de logische plek om samen te komen, te vestigen en uit te breiden. Maar deze dynamiek van groei waar het goed gaat en verschraving waar al minder is, is geen gegeven. Mobiliteit heeft hier een sterke link met ruimtelijke ordening en het is daarbij belangrijk om de vraag te stellen: wie moet er reizen, waarvoor en waarheen? Verantwoordelijkheid nemen kan dan ook betekenen dat juist niet de patiënt van dorp naar stad hoeft, maar de dokter of fysiotherapeut één keer per week langskomt in het dorp. Dat aantrekkelijke culturele voorstellingen juist buiten de grote stad geprogrammeerd worden. Of werkgevers die gezamenlijk een samenwerkplek realiseren buiten de stad.

Steden met verantwoordelijkheid in 2040

We wonen dan wel een half uur van de grote stad af, het voelt wel als onze stad. We zijn daarom blij dat onze gemeente en de stad steeds intensiever samenwerken. Het is alweer vijf jaar geleden dat de hub bij het busstation werd geopend. Ons dorp is veel te klein om dat alleen te betalen, maar met hulp van de stad is het gelukt. Niet zo gek ook als je bedenkt hoeveel mensen van hier naar de stad reizen voor werk, maar ook de stedelingen komen maar wat graag hier in hun vrije tijd genieten van de mooie natuur. Dankzij de nieuwe hub, met voldoende parkeergelegenheid, deel e-bikes en een comfortabele wachtruimte lukt het steeds meer mensen de auto te laten staan.

Voor operaties en écht specialistische hulp moeten we nog wel eens naar het ziekenhuis, maar verder kunnen we voor bijna alles in de buurt terecht. In het gemeenschapshuis komt op dinsdag de fysio, en op woensdag is er een team uit het ziekenhuis voor bloedprikken, foto's en andere onderzoeken. De uitslag krijg je als het kan meteen die dag, gewoon in een gesprek met de arts. Dat persoonlijke contact is fijn. In het gemeenschapshuis zit ook een samenwerkruimte. Dat is een initiatief van drie grote werkgevers uit de stad, maar iedereen is

hier welkom om samen 'thuis te werken'. Je spreekt er af met collega's, maar komt ook andere mensen tegen. Het leuke is de gezamenlijke lunch, daar ontstaan altijd weer nieuwe ideeën voor het dorpsfeest.

3. Van geïsoleerde opgave naar schakel in transitie

Noord-Nederland staat de komende decennia voor verschillende transitieopgaven. Wonen, energie, zorg, landbouw, natuur & biodiversiteit vragen aandacht en ingrijpende veranderingen. Mobiliteit is daarmee niet de enige opgave voor Noord-Nederland. Het huidige mobiliteitssysteem is onvoldoende berekend op toenemende druk vanuit deze andere domeinen: De energietransitie vraagt om meer dan alleen vergroenen van de bestaande mobiliteitsopties, de huidige publieke mobiliteitsoplossingen kunnen toenemende vraag door druk op bestaanszekerheid niet aan, en groeiende zorgvraag en welvaartsziekten vragen om meer inzet op gezond leven en actieve mobiliteit.

"Het begint met ontschotten van budgetten en over domeinen en organisaties heen samenwerken. Maar dat vraagt ook een nieuw soort ambtenaar, die breed kijkt, vasthoudt aan de visie maar flexibel is in de koers." – deelnemer transitiearena, sessie 2

Het mobiliteitssysteem is geen geïsoleerde opgave maar een belangrijke schakel in hoe Noord-Nederland wendbaar de toekomst tegemoet kan. Daarbij moet mobiliteit worden gezien als onderdeel van oplossingen voor diverse transitieopgaven. Mobiliteit die bijdraagt aan het collectief en sociale verbinding, door letterlijk ervoor te zorgen dat ontmoeting plaats kan vinden, maar ook door mobiliteit vanuit het collectief en gemeenschappen te organiseren en niet vanuit het individu of de markt. Door met mobiliteit geen verdere druk te zetten op ons energie- en grondstoffengebruik maar bij te dragen aan oplossingen in de energietransitie, zoals netcongestie. Maar ook door wandelen en fietsen te omarmen als belangrijk onderdeel van een vitale samenleving en gezonde leefstijl. Mobiliteit is niet het doel of opgave op zich, maar gaat van barrière naar oplossing voor toekomstbestendig Noord-Nederland.

Schakel in transitie in 2040

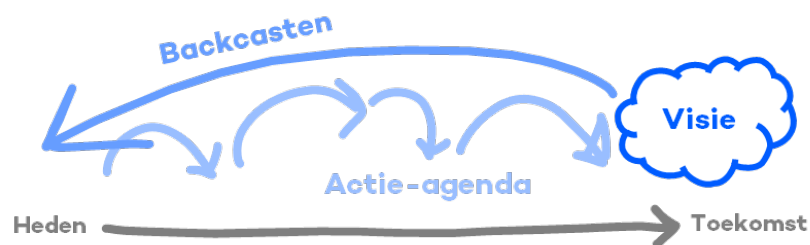
Ik werk al een aantal jaar bij de Noordelijke dienst, de nieuwe overheidsorganisatie in het Noorden. Die is opgericht omdat we merkten dat de provinciale grenzen ons in de weg stonden in de opgaven waar we aan werkten, maar het Rijk te ver afstaat van wat er in specifieke regio's speelt. Mijn team houdt zich bezig met mobiliteit. Alhoewel, we houden ons eigenlijk bezig met van alles. We werken namelijk aan opgaven in gebieden, de ene keer gaat het over energie, dan over zorg en dan over leren. Mijn rol is om te kijken hoe mobiliteit in al die opgaven een rol kan spelen. Ik werk dus niet zo veel samen met mijn mobiliteitscollega's maar vooral met alle andere domeinen binnen de dienst, en ik besteed de helft van mijn tijd ook buiten. In de wijk in gesprek met inwoners en initiatieven, bij ondernemers om te zien waar zij tegenaan lopen en wat ze nodig hebben en bij de provincie om samenwerkingen op te zetten.

Ik ben trots dat we afgelopen jaar de werkgeversaankpak 3.0 hebben gelanceerd. Actieve mobiliteit en delen wordt zo echt gestimuleerd. Buiten fietsen en wandelen om wordt individueel naar werk reizen niet meer automatisch vergoed. Ook zijn leaseauto's afgeschaft, bedrijven faciliteren nu verschillende dorpen met lease deelauto's voor buurten. Zelf kan ik dankzij een aantrekkelijke regeling ook met de fiets naar het busstation en dan met de bus naar het kantoor. Af en toe gebruik ik de e-bike of deelauto van de dienst om naar de gebieden of partners toe te gaan. Nu moet ik bijvoorbeeld vaak naar de remise van de bussen, daar zijn we namelijk bezig met een project om de elektrische bussen die stil staan te gebruiken als batterij, als oplossing voor de netcongestie hier.

En... Actie!!

In deze notitie schetsen we een transitievisie voor het mobiliteitssysteem in Noord-Nederland, maar met alleen een visie zijn we er nog niet. Ontwikkelingen op de drie paden staan of vallen bij de acties die hieraan verbonden worden, de nieuwe coalities die gesmeed worden, en de manier waarop bestaande samenwerkingen hierop gaan lopen.

Bij werk aan transitie maken we in deze stap gebruik van **backcasting**: het redeneren vanuit de toekomst naar het verleden.



Welke stappen kunnen we nu zetten die in lijn zijn met onze visie op het mobiliteitssysteem van de toekomst? Welke bestaande ontwikkelingen kunnen we in dit kader verder uitbouwen? Waar moeten we mee stoppen? Wat vraagt dit van de samenwerkende overheden in Noord-Nederland, en wat hebben we hiervoor nodig vanuit het Rijk? De grote visie moet vertaald worden naar kleine behapbare stappen in een actie-agenda waarop we elkaar scherp houden.

Onderstaand geven we een aantal eerste aanknopingspunten voor deze stap, maar dit proces moet vooral plaatsvinden **met en door de groep die het ook gaat doen**. Hierin zien we een rol voor de deelnemers van de arenasessies, de beleidskring, én een bredere groep betrokkenen rondom deze thema's. Voor deze laatste groep willen we samen met de deelnemers uit de arena en de beleidskring een selectie maken met een nadruk op de groepen die in het huidige werk aan het mobiliteitssysteem nog weinig gehoord worden, maar wél onderdeel zijn van het mobiliteitssysteem van de toekomst. Denk aan betrokken inwoners, vernieuwers uit andere sectoren, en jongeren die een stem geven aan toekomstige generaties.

Vragen die je in deze fase wil beantwoorden zijn onder andere:

- Wat verdient meer schaal, podium, investering?
- Wat willen we uitfasen en afscheid van nemen?
- Wat moet er worden aangepast, veranderd, op nieuw ingericht of bijgestuurd?

En in het verlengde daarvan:

- Wie hebben we hierbij nodig? Welke rollen zien we voor onszelf en voor anderen? Wat heeft Noord-Nederland nodig deze te vervullen? Wat vraagt dit van het Rijk?
- Hoe kunnen we onszelf effectief organiseren en welke coalities zijn er nodig?

**Van
gemeenschap
als vangnet
naar
gemeenschap
als fundament**

**Van stad als
knooppunt
naar stad met
verantwoord-
elijkheid**

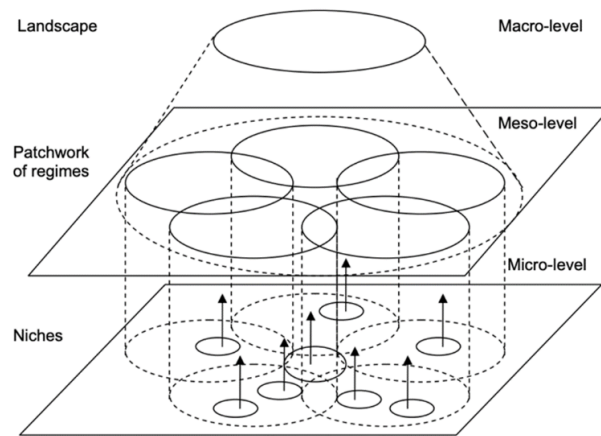
**Van
geïsoleerde
opgave
naar schakel in
transities**

Het “eindproduct” van deze vervolgstap is dan een actie-agenda met kleine stappen die passen bij het narratief dat hier geschetst is, maar belangrijker nog dan die agenda, zijn de nieuwe coalities, initiatieven en verbindingen van mensen die hiermee aan de slag gaan.

Bijlage 1 – over de transitie-arena

De transitie-arena aanpak is ontwikkeld door DRIFT aan de Erasmus Universiteit vanuit de theorie van transitie management. De aanpak bestaat uit een aantal stappen en bijeenkomsten om te komen tot een gedeelde transitievisie. Een arena bestaat uit zo'n 15 tot 20 deelnemers die allen op verschillende manieren en vanuit verschillende rollen betrokken zijn bij de mobiliteitstransitie. Zij zijn koplopers, dwarsdenkers of uitdagers en hebben andere achtergronden maar zijn intrinsiek gemotiveerd om bij te dragen. In bijlage 1 vind je een overzicht van de deelnemers aan de transitiearena Mobiliteit in Noord-Nederland.

Vanuit de transitiekunde zien we een transitie als een proces van structurele, schoksgewijze systeemverandering van een dominant regime dat plaatsvindt op de lange termijn (Rotmans et al., 2001, Grin et al., 2010). Oftewel een transitie gaat over radicale verandering van onze structuren, culturen en werkwijzen: hoe we denken, organiseren en doen. Het huidige regime, de dominante structuur, cultuur en werkwijze, komt onder druk te staan. Het wordt onvolhoudbaar. Enerzijds door ontwikkelingen in het landschap, trends en brede maatschappelijke ontwikkelingen, en anderzijds door druk van onderop, niches en innovaties, plekken waar al anders gedacht, georganiseerd en gedaan wordt.



Multi-Level Perspectief: Geels, 2002²

Uitgangspunt van de transitiearena mobiliteit is het kijken naar de cultuur, structuur en werkwijze van het systeem. Tijdens de arenabijeenkomsten is eerst gezamenlijk onderzocht hoe het huidige mobiliteitssysteem in Noord-Nederland eruitziet en wat de persistente problemen van het huidige mobiliteitssysteem zijn. Wat maakt het huidige systeem onvolhoudbaar? Oftewel is er transitie momentum en urgentie? Vervolgens is de stap gezet naar het ontwerpen van een transitievisie, oftewel een aantrekkelijk toekomstbeeld van hoe de gewenste transitie eruitziet. Het proces is gefaciliteerd door DRIFT, startpunt vormde een grondige analyse van het huidige systeem op basis van interviews en deskresearch, na de arenasessies is telkens de input van de deelnemers verwerkt in notities die tijdens de sessies zijn besproken. In deze eindnotitie is de input vanuit de startnotitie en de arenasessies gecombineerd tot een eindproduct.

² Geels, F. (2002) Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case study, *Research Policy*, 31, 1257–1274

Bijlage 2 – deelnemers arenaproces

Gesprekspartners interviews

- Bouwe de Boer
- Erwin Stoker
- Hielke Westra
- Mariska Joustra
- Martin Keen
- Petra Buitenhuis
- René Schripsema
- Sipke van der Meulen
- Taede Tillema
- Wilco Huyink

Deelnemers transitie-arena's

- Bouwe de Boer
- Erwin Stoker
- Frans Hamstra
- Gijs Meijer
- Harm Dijkstra
- Jacco Kuper
- Jeane Vermaas
- Mariska Joustra
- Marleen Meijer
- Paul Plazier
- Petra Buitenhuis
- Rolf Meerbach
- Sandra Knoop
- Sipke van der Meulen
- Sjoerd Hoekstra

drift for transition

Dit is een publicatie van DRIFT.

Wij werken met 30+ experts aan fundamentele verandering richting een duurzame en rechtvaardige samenleving. Als maatschappelijke onderneming ondersteunen wij hierin mensen, steden, bedrijven en sectoren.

Dat doen we door het ontwikkelen en delen van transitiekennis en -kunde via onderzoek, onderwijs, advies en activisme.

Meer weten? Ga naar drift.eur.nl

