

# Wat wordt de Randstad er beter van?

Afronding DBR

Arie Bleijenberg  
I&M, Den Haag, 3 juni 2015



# Verantwoording

DBR: 10,6 M€, 100 onderzoekers, 14 programma's, 6 jaar

Betere Randstad? Gebaseerd op:

9 artikelen in Rooilijn

10 DBR notities van wetenschap en praktijk

12 presentaties DBR dag 2 oktober 2013

Hoe DBR beklijft

DBR Synthesestudie evaluatie

Eerdere en andere kennis

Besproken 21 oktober 2014 met Programmacommissie en  
Programmaleiders



# Opzet

Twee intrigerende grafieken en een opvallende tekst (3)

De belangrijkste rode draad (2)

Aanpak van twee tegenkrachten (2)

Stad en mobiliteit (2)

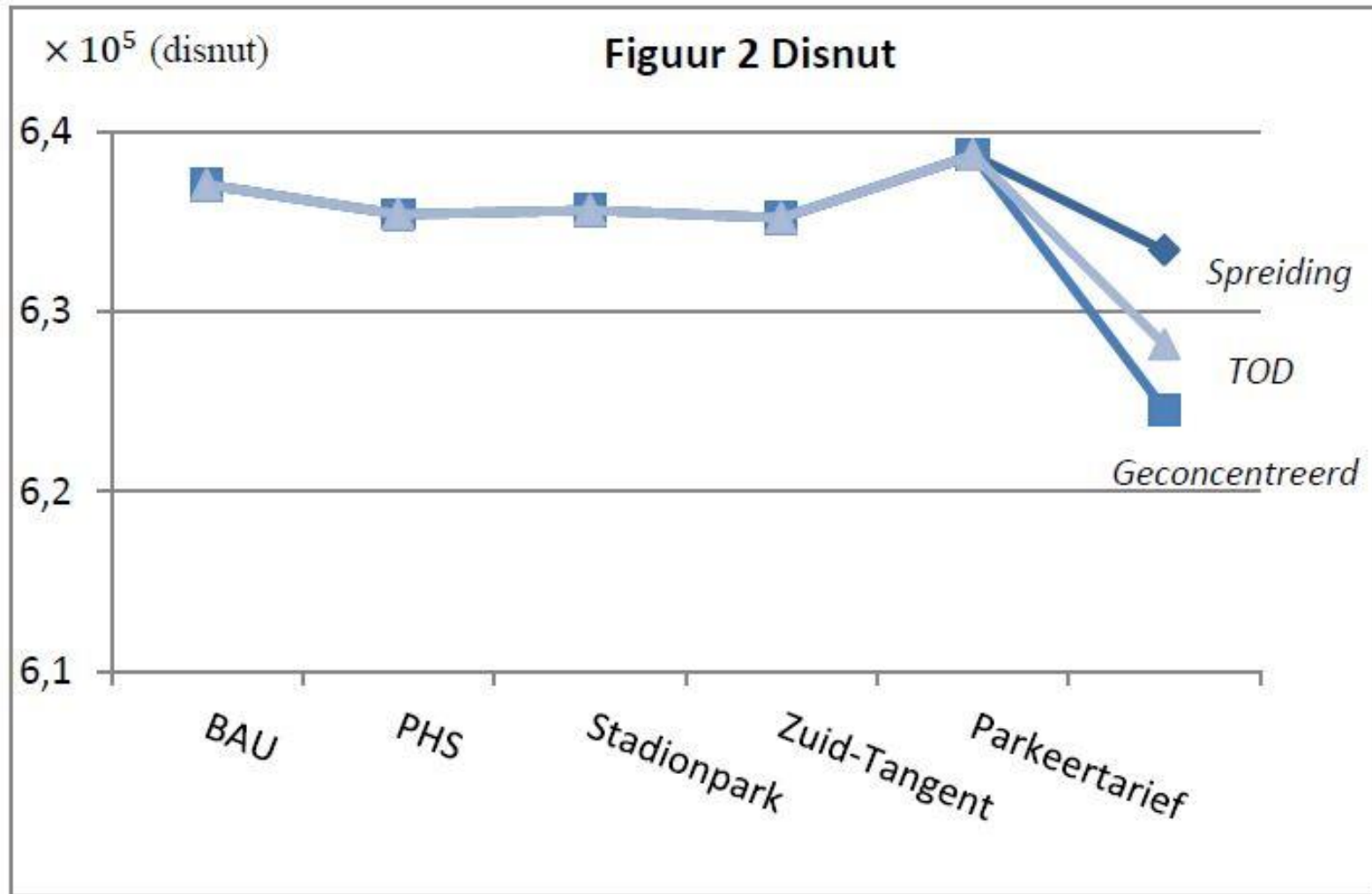
Effectief beleid (3)

Twee ontbrekende onderwerpen (2)

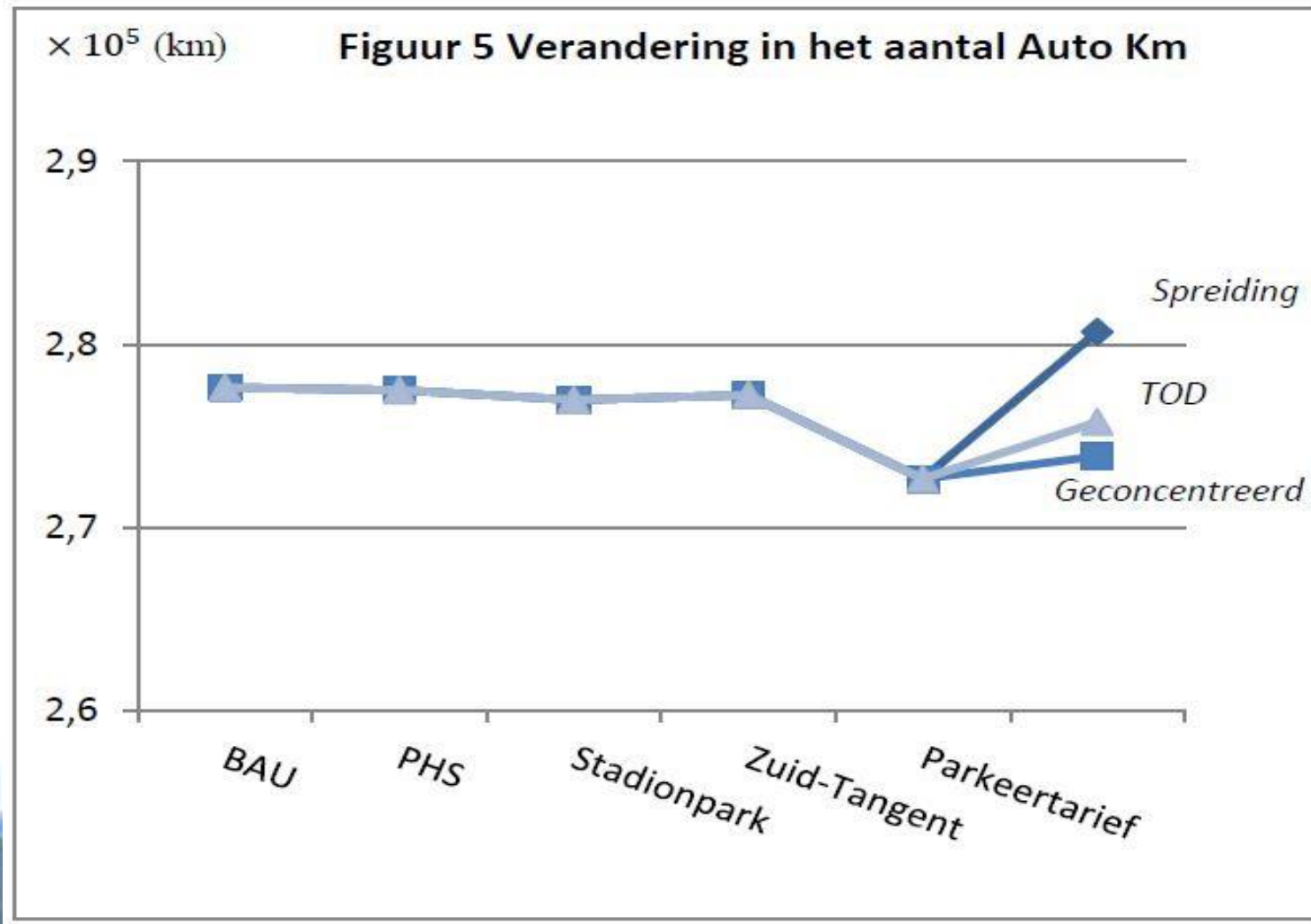
Brug tussen kennis en toepassing (1)



# Bereikbaarheid



# Duurzaamheid



# Ruimte en bereikbaarheid

Redactioneel

## Duurzame bereikbaarheid Randstad

Bereikbaarheid is bijna altijd de achilleshiel van de ruimtelijke ordening. Talrijk zijn de voorbeelden van geplande woonwijken waar de bereikbaarheid een probleem is. Tegelijkertijd ontstaat er vaak een enorme ruimtelijke dynamiek op goed bereikbare snelwegknooppunten – terwijl dit vanuit esthetisch of duurzaamheidsoogpunt helemaal niet gewenst is. Dit themanummer, tot stand gebracht met een bijdrage van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek, gaat over de vraag hoe de bereikbaarheid van de Randstad op de lange termijn gewaarborgd blijft op een duurzame manier.



# Duurzaam Bereikbare Randstad

**Belangrijkste rode draad: ruimtelijke concentratie vergroot de bereikbaarheid en de duurzaamheid**

Stedelijke regio's zijn efficiënt

Korte afstanden

Gebundelde vervoersstromen binnen en tussen steden  
(personen en goederen)

Fiets

Compacte bouw vermindert hitte-eiland



# Stad en economie



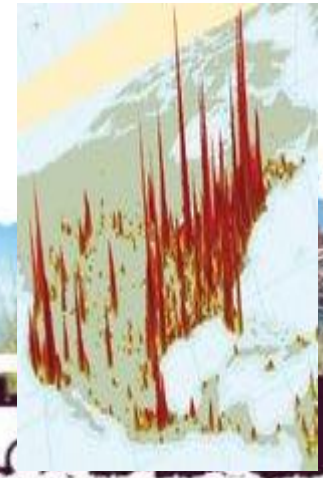
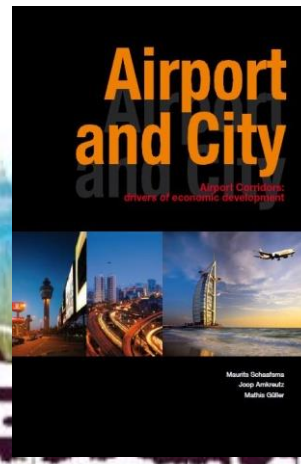
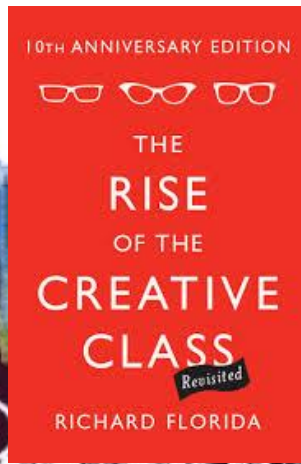
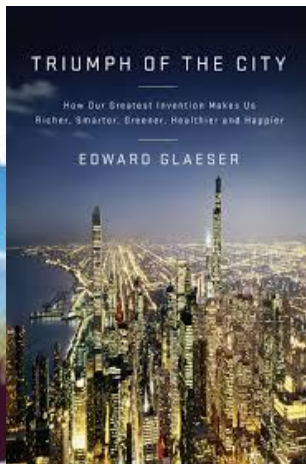
Sharing



Matching



Learning





# Maar 1: Mobiel in de stad

Effectieve maatregelen volgens DBR:

Parkeerbeleid

Fiscale regels rond de auto (van de zaak)

Prijsbeleid

Fietsvoorzieningen

Stadsdistributie

Binnenstedelijke vervoersvoorzieningen

Multimodale knooppunten

(Reisinformatie)



# Maar 2: Stedelijke leefkwaliteit

Gezonde stad volgens DBR:

Water en groen in de stad; dichtbij woningen

Beperken geluidhinder

Schone lucht

Verminderen hitte-eiland

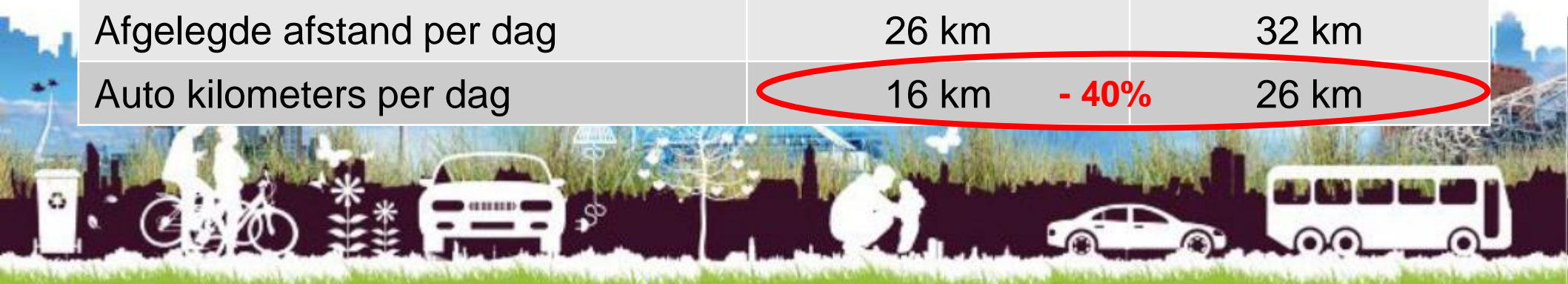
Water en groen buiten de stad



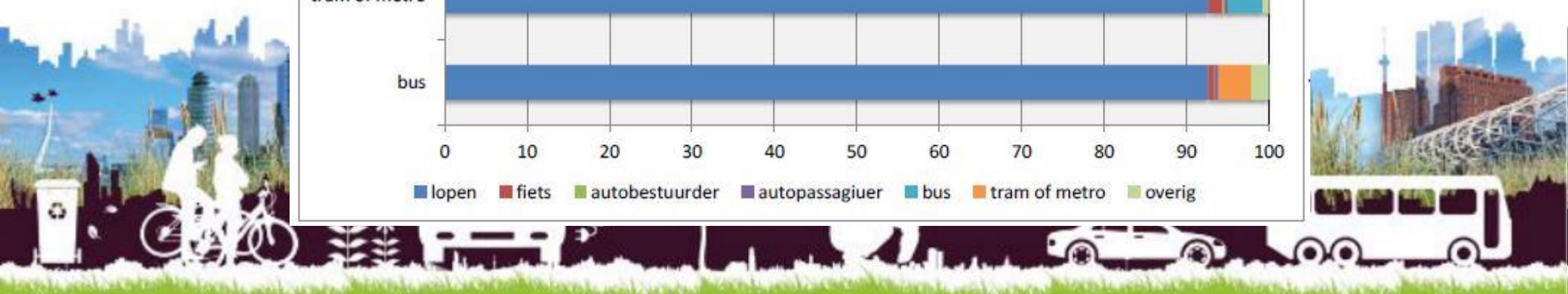
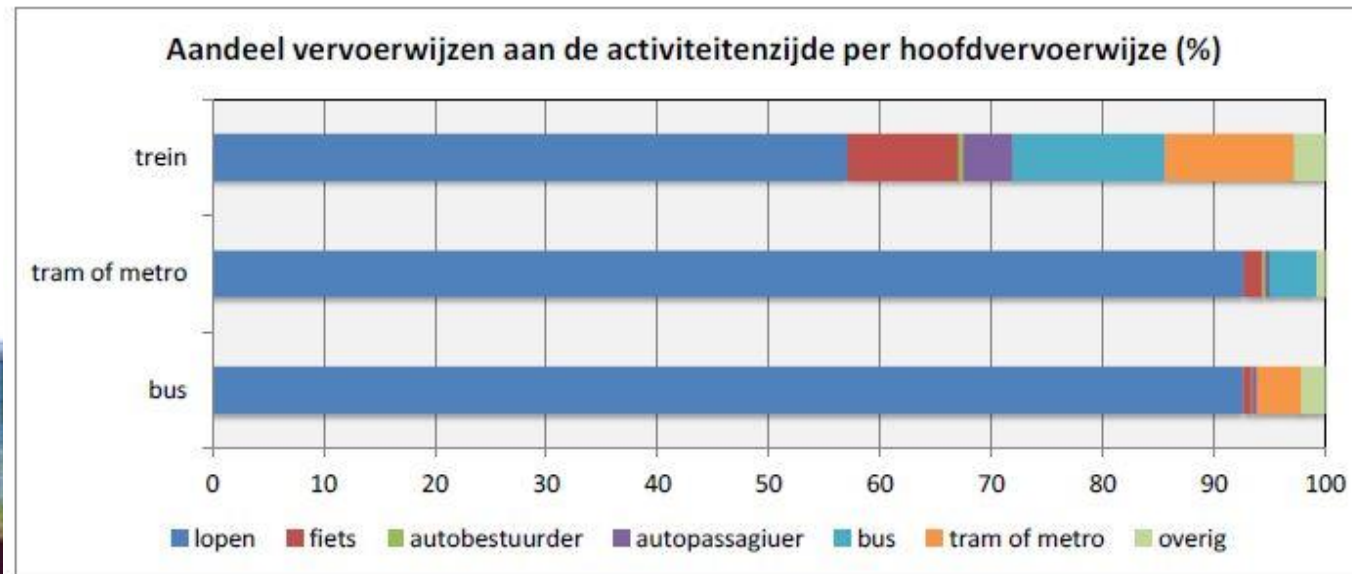
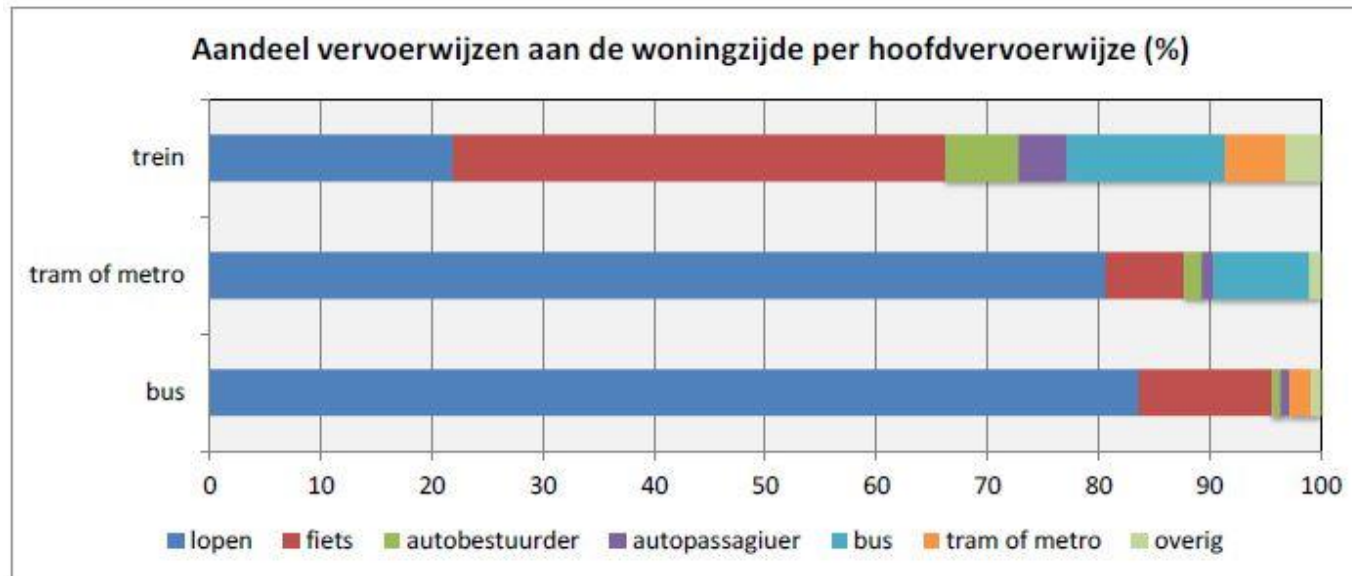
# Stad en mobiliteit

	Meest stedelijk	Meest landelijk
Gemiddelde rit afstand	10 km	12 km
Gemiddelde woonwerk afstand	17 km	20 km
Tot ziekenhuis, station, theater	2 – 3 km	9 km
Gemiddelde snelheid	24 km/uur	33 km/uur
Gemiddelde snelheid auto	39 km/uur	45 km/uur
Gemiddelde reistijd per dag	1,1 uur	1,0 uur
Ritten per auto	36%	55%
Ritten per openbaar vervoer	10%	2%
Lopen en fietsen	53%	40%
Afgelegde afstand per dag	26 km	32 km
Auto kilometers per dag	16 km - 40%	26 km

Bron: CBS



# Multimodaal vervoer



# Duurzaam Bereikbare Randstad

Stedelijke leefkwaliteit (zie eerder)

Vermindering CO<sub>2</sub> uitstoot volgens DBR:

Alle toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen bij stations: - 2% CO<sub>2</sub> mobiliteit

OV veel sneller, auto veel duurder, wegcapaciteit beperkt: maximaal – 35% CO<sub>2</sub> mobiliteit

Nieuwe vervoerslogistiek: - 20% CO<sub>2</sub>

Vliegen 50% duurder: 14-47% minder CO<sub>2</sub>, nauwelijks welvaartsverlies

Schone technologie zorgt voor tweederde tot driekwart van de benodigde CO<sub>2</sub> reductie



# Beleid duurzame mobiliteit

Effectieve beleidsinstrumenten:

Milieueisen aan voertuigen en brandstoffen

Fiscale prikkels

Prijsbeleid (wegverkeer, luchtvaart)

Infrastructuur elektrisch rijden

Fiscale stimulering beperken tot volledig elektrische auto's



# Beleid bereikbare Randstad

Effectieve beleidsinstrumenten:

Prijzmaatregelen: fiscaal, congestie, parkeertarieven, Tax Increment Financing

Regelgeving: parkeren, beschermen open ruimte (water en groen)

Regionale integratie van ruimte en mobiliteit

Bovenregionaal beleid voor concentratie van bedrijfsterreinen en distributiecentra

Infrastructuur binnen de steden

Assetmanagement bestaande infrastructuur

Aantrekkelijke stedelijk ontwerp



# Bestuurlijk landschap

Stedelijke regio's	Financiën	Infrastructuur & Milieu
Stadsgewestelijke infrastructuur	Fiscale autoregels	DGRW: concentratie bedrijfsterreinen
Ruimtelijke concentratie	Fiscale milieuprikkels	DGRW: beschermen open ruimte
Fietsvoorzieningen	Fiscale TOD prikkels	DGRW: generieke TOD prikkels
Parkeernormen en parkeertarieven	Prijsbeleid	DGMI: Milieueisen voertuigen en brandst.
Beter benutten		DGB: Multimodale verkeersinformatie
Verhandelbare spitsrechten		DGB: Prijsbeleid
Ruimtelijke kwaliteit		



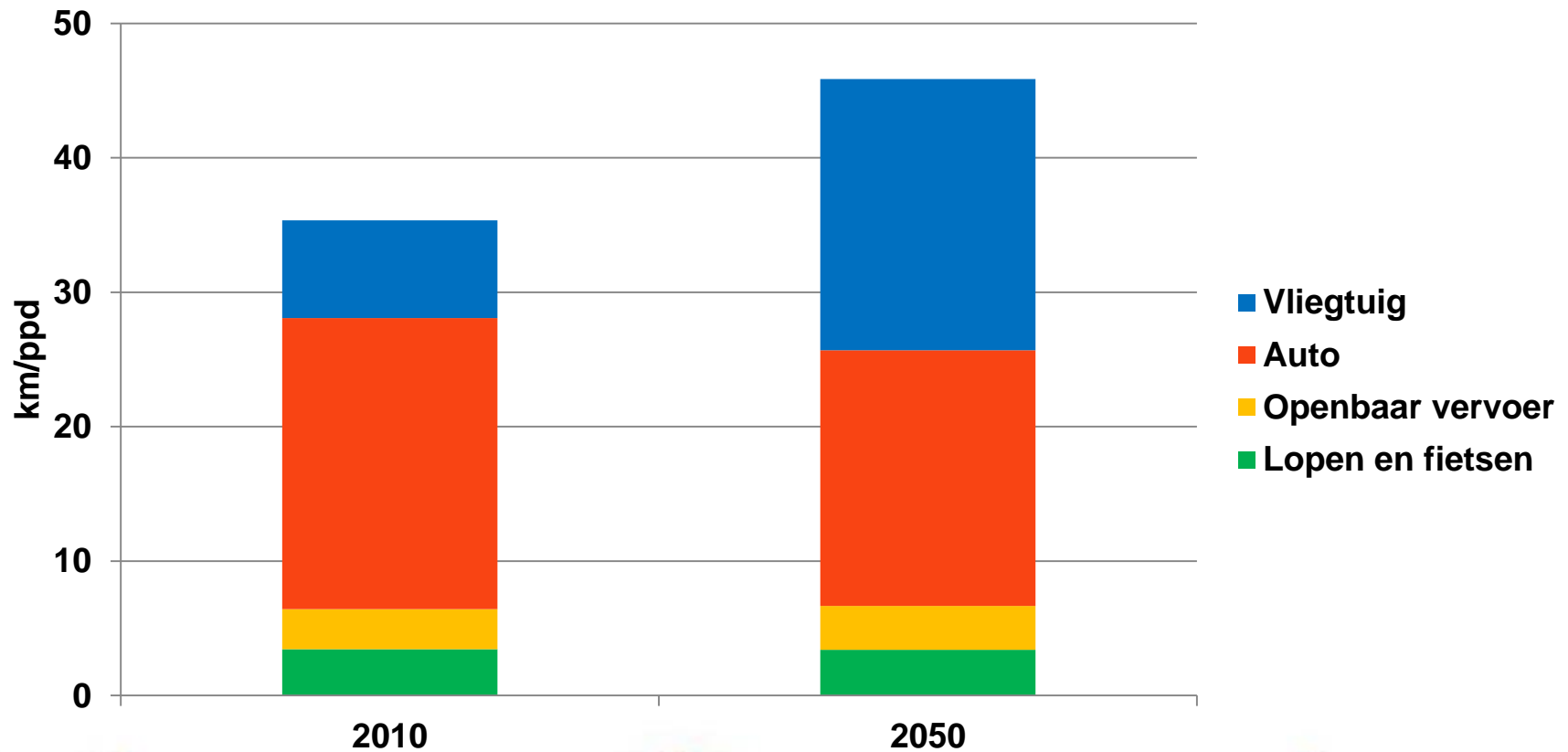


# En de verkeersveiligheid ....

<b>Maatschappelijke kosten wegverkeer in 2012</b>	<b>In miljard euro</b>
Verkeersongevallen	13,0 – 13,4
Milieueffecten	5,1
Filekosten hoofdwegen	1,8 – 2,4
Totaal	19,9 – 20,9



# En de luchtvaart .....



# Toepassers en kennis

Ambitie DBR = versterken van de brug met tweerichting verkeer

Toepassers hebben ervaren dat kennis ze kan helpen

Netwerken zijn ontstaan en versterkt

Maar 1: Deel kennis komt politiek niet uit, vooral effectieve en impopulaire maatregelen

Maar 2: Kennis voor de praktijk is weinig interessant voor top journals

Dus: focus de brug op de hoofdlijnen



# Slot

Dank voor uw aandacht!

Wat betekenen de onderzoeksresultaten voor het beleid van I&M?

