

## DISCUSSIE IN DE BREAK OUTSESSIE

Hoe werk je aan het verbinden van klimaatdoelstellingen met andere maatschappelijke doelen in mobiliteitsbeleid?

- Geen beleidsmakers in de groep, wel adviseurs/professionals in mobiliteit & VNG (oud-medewerker Gemeente Nijmegen)
- Den Haag is op zoek naar modal shift richting voetganger en fiets, want dat is voor zoveel doelen goed Als je de auto meer terugdringt (is vooral fossiel), verbeter je de leefbaarheid en gezondheid ook - en klimaatdoel wordt dan ook bereikt Is de transitie dan van auto naar meer lopen/fietsen/OV?
- Presentatie R'dam leek heel erg op Nijmegen: heel herkenbaar, veel gemeentes hebben dezelfde doelen en beweging; met collega's van sport/gezond/openbare ruimte
- Rotterdam: visie Verkeer in de Stad (gemaakt voor ANWB) toegepast in Nieuwe Binnenweg; participatie-expert; ideeën ophalen uit de gemeenschap > bottom-up leidt tot enthousiasme en betrokkenheid & goede verbeteringrepen
- Den Haag: rolstoeltoegankelijkheid OV; stakeholders bij elkaar; betere fietsveiligheid > het helpt om die thema's centraal te zetten; zo'n participatieproces dat zoekt naar consensus zorgt voor draagvlak Gebiedsontwikkeling kan aan allerlei doelstellingen bijdragen, en maakt ruimte voor andere keuzes > middel voor klimaatdoelstellingen
- Link met verschillende wethouders, integrale aanpak door verschillende aspecten te benoemen en aandacht te geven. Ontwikkelingen in elektrische mobiliteit zorgen voor verbindingen, ook inrichting openbare ruimte, wel op tijd aanhaken.
- hoe staat het met RMPs, nu is het veld heel versnipperd in de gemeente ook de verantwoording voor mobiliteit en duurzaamheid, Beter vanuit doelbeeld spreken en daar naartoe. –
- soms staan parkeernormen in de weg van betere deelmobiliteit, dus je moet breder nog veranderen –
- er zijn goede beleidsplannen maar het probleem is dan de uitvoeringspraktijk en er stappen mee te maken –
- in de regio is de focus vanuit een stad en gesprekken met het rijk maar kleinere gemeenten moeten meer betrokken worden als nu
- door te koppelen aan maatschappelijke doelen (inclusief, leefbaar, woningbouw). Dat is wat de burger wil
- Autodelen is een van de manieren om gelijk te werken aan een betere verdeling aan ruimte op straat. Nu dit gebruik toeneemt is er meer gebruik en komt er sneller ontwikkeling in (schoner, meer). –
- Schone lucht, groene mobiliteit, je vraagt gedragsverandering en die kun je ook ruimtelijk vormgeven. We kunnen mensen vragen of ze privéauto willen inleveren voor deelauto. Begin kleinschalig en daarna opschalen naar wijk en stad. Gedrag koppelen aan beleid van mobiliteit in de stad. Gebeurd in Hoogstraat (Martin presentatie) letterlijk, combinatie van bewoners en beleid. –
- Burgerinitiatief worstelt met aan tafel komen met partijen, voornamelijk in de regio. Zo zitten wij bij zeker stadhuis waar de helft van de ambtenaren genegen om burger mee te nemen, andere helft niet. Zo ligt hier bijvoorbeeld een straat die niet aan normen (CROW) voldoet, maar die na rioleringsaanpassingen niet is aangepast. Hoe krijgen we partijen aan tafel als zij daar zelf niet aan beginnen? –
- zo iets kost veel tijd en energie, ook bestuurlijk draagvlak is heel belangrijk. Maar gaat vooral ook om dat je met de mensen samen het plan vormt. En durf in

experimenten te denken. Spreek een tijdspad af, van tevoren en dan goed evalueren om eventueel dingen definitief te maken. Niet direct fysiek denken, maar in proces. –

- Korte, midde of lange termijn schakelen? –
- het klopt, voor lange termijn vooral kijken naar stip op de horizon (klimaat doelen). Maar hoe je dat doet dat vind je in de komende jaren uit. Op de korte termijn moet je de gedragsverandering aan zien, in experimenten.
- Milieuzone (AMS); mobiliteitsbudget voor duurzame mobiliteit - milieudoelen koppelen aan duurzaam gewenste mobiliteit.
- Duurzaamheid verweven in RET manier van werken. Duurzame bussen. tram is al elektrisch. samenwerking met 4 aanbieders. 3000 voertuigen op OV-knooppunten. Samenwerking met de markt.
- Energietransitie verweven in bedrijfsmodel.
- Loyalty programs gaan steeds meer rol spelen bij OV bedrijven. Kortingen, punten sparen, klanten binden. En klanten laten spreiden.
- Kans - hoe je werkgelegenheid kunt combineren. Nieuwe modaliteiten, hoe wordt het echt onderhouden. Wordt er door burgers waarde aan wordt gehecht. Iets beter nadenken over hoe vernieuwingen die plaatsvinden, worden gekoppeld aan goed onderhoud en baan.
- Waar heeft de stad nog meer behoefte aan? Nieuwe vormen van werkgelegenheid.
- Oppassen voor verrommeling van de ruimte door deelmobiliteit.
- Leren van goede voorbeelden.
- Toegang naar werk door efficiënte mobiliteit. Groep die geen auto kan betalen of wijk waar je geen auto mag hebben (parkeerbeleid, milieuzone). Goed alternatief bieden.
- Voorkomen dat het een te elitaire kwestie wordt. Kwetsbare doelgroep, fietsen is ingewikkeld. Als aanbieder in een stad, de stad serieus nemen en naar doelgroepen kijken. Fietslessen. Toegankelijk van transportmiddelen.
- Term mobiliteitsgeluk van de verkeersonderneming. Apps voor ouderen moeilijker voor jongeren dan voor ouderen. Hoogwaardig OV dat als sociaal onveilig ervaren wordt. Individueel bepaald wat goede mobiliteit is of niet. Mensen zitten ook wel vast in gedrag en zijn niet bereid dat te wijzigen.
- Kijken naar de overeenkomsten. En goed informeren over het nut en de noodzaak.

#### **HOE GEEF JE DAT VORM IN DE SAMENWERKING IN DE REGIO?**

- Als R'dam met doelen aan de slag gaat maar de omgeving niet, dan ben je er nog niet. Je moet issues als deelmobiliteit als gemeente faciliteren, en zelfs breder met omliggende gemeenten. Parkmobile werkt samen met gemeentes: als een hybride BMW de gemeente inrijdt gaat hij over op elektrisch; ook 'laadpaal-klevers' verleiden om na opladen de auto te verplaatsen liefst naar garage Arnhem-Nijmegen: de regio is heel belangrijk, want mobiliteit is gemeente-overstijgend; ook hubs (e-hubs in A-N) vanuit regioverband, dat er consistentie is in aanbieders, helderheid voor bewoners. Regio heeft voordelen, maar de gemeente heeft veel kracht/macht die je niet moet onderschatten. Voor woon- of werkomgeving heeft de gemeente de overhand. Mensen die hun verplaatsingen organiseren > is binnenstedelijk
- Op tijd partijen betrekken, wat betekent het voor verschillende partijen? Samenwerkingsverbanden buiten de hokjes.
- leuke idee van Brabant om aan ontwikkeldagen te werken hoe je met provincies, regio gemeenten samen kan werken. - vaak botsen buurgemeenten en bestuurders -->

ingewikkeld dan een plan voor de regio te maken. Dan goed met elkaar samen te komen op een dag en met elkaar spreken over de knelpunten - nu wordt veel bilateraal vanuit de regio opgehaald maar er is geen gesprek met alle partijen samen - nu komt veel actie uit de grote gemeente en daarom haken kleinere gemeenten af. Het is belangrijk om de andere gemeenten ook goed aan te sluiten en een stem te geven in de regio. - veel kennis komt wel ook vanuit de grote stad, maar is ook afhankelijk van de kleinere steden omheen. Goed idee om te meten hoe het staat met vervoersbewegingen. - het moet in de regio maar het moet ook niet te groot zijn anders niet werkbaar

- lastige is te zorgen voor voldoende elektriciteitskabels capaciteit; hierin spelen garages een belangrijke rol. En afstemming tussen mobiliteitsbeleid en energiebeleid is erg belangrijk gezien de kosten en tijdsduur (tot 8 jaar) om voor voldoende elektriciteit te kunnen zorgen
- Veel verschil in hoe gemeente en bewoners samen nadenken. Ook enorme verschillen in verbanden, samenhang, etc. Er gaat ook nog een hoop mis en geduld is nodig. Bij Hilversum na jaren gekomen tot samen een plan opstellen, moeilijke processen omdat er niet altijd regio op zit. We hebben net in Rotterdam gehoord hoe dit werkt, maar in de regio blijkt dit moeilijker. - Er zijn samenwerkingsverbanden, die bereiken ook wel dingen. Maar pakken ook veel andere mobiliteitsvraagstukken niet op, vooral als een vraagstuk door verschillende gemeentes heen loopt. - Het is fijn wanneer er één partij is die het voortouw neemt, dit zie je vaak bij grotere steden wel, in ieder geval een van de partners neemt wel initiatief. Inderdaad in de regio vaak lastiger.
- Momenteel niet werkzaam

#### **HOE ZOU EXPERIMENTEREN JOU KUNNEN HELPEN IN HET VERSNELLEN VAN DUURZAME MOBILITEIT?**

- Experiment Hoogkwartier R'dam: buurt aanjagen ism gemeente om buurt anders te laten omgaan met parkeren en autogebruik; auto in de garage, gebruik maken van deelmobiliteit; ruimte omvormen tot groen en speelplek; ervaring met die verschuiving heeft ertoe geleid dat mensen hun auto hebben weggedaan; het helpt om het zichtbaar te maken
- Keuzes onderbouwen, leerproces, ruimte voor fouten maken, ruimte om het gesprek aan te gaan, data genereren als argument.
- Zandvoort, kun je deelmobiliteit hier gebruiken? Stel dat je hier een aantal autodelers zou voorstellen om dit te doen, is voor hen ook een platform om zich te laten zien. - In Haarlem is een leuk traject 'samen energie opwekken en samen auto's bezitten'. Heel lokaal, ziet er leuk uit. - In Rotterdam veel voorbeelden daarover. Een ander ding dat we nu veel zien is vergroening, op tijdelijke flonders zie je nu veel vergroening. En mensen waarderen dit veel meer dan blik op straat. Dat soort dingen hoeven niet heel veel geld te kosten, alleen het opstarten. Het leuke aan experimenteren is ook dat als je begint met experimenteren dan kun je ook voortbouwen. Tweede voorbeeld is het zoeken van samenwerking in de stad. Zoals bijvoorbeeld een lokaal hout recycling bedrijf dat nu veel hout levert voor de tijdelijke terrassen. Zorg dat je met bedrijven/initiatieven in de stad samen werkt, gemeente hoeft niet alles zelf te doen. - Terugkomend op dat Zandvoort verhaal, kan je niet als mobiliteit het idee er in stoppen? Ten eerste mensen die met autodelen komen de ruimte geven. Of aan alle autobezoekers is gaan vragen hoe doe je nu die last-mile? We zijn bewust dat je met de auto komt, maar in kader nieuwe mobiliteit, denk eens hoe je het ook zou kunnen doen.

- Waartoe zijn mensen bereid. Corona nu, Hoogstraat, daar is het ineens mogelijk om 20-30 parkeerplaatsen weg te halen. De luchtkwaliteit is ook beter. Er zijn dingen mogelijk. Gedragsverandering is iets om naar te blijven kijken. Voor nieuwe doelgroepen, face2face werken. Een maand lang het OV gebruiken, dan realistische optie. Taak voor werkgever; mobiliteitsbudget. bol.com rijdt van Utrecht centraal met busje naar Nieuwegein. Experimenteren om te leren, bedenkingen - in de stad wordt veel geëxperimenteerd, je hebt nog niet de positieve voordelen als burger. Is experimenteren altijd een oplossing voor mobiliteitsoplossingen in dit geval? Of moet je het op sommige punten gewoon doorvoeren zodat mensen er aan wennen. Sommige veranderingen kosten heel veel geld en kun je niet mee experimenteren. VB HUB nieuwe toevoer van brandstoffen, dat kun je niet voor een paar maanden doen. Hoe kun je het duurzaam maken en private aanbieders kunt stimuleren om daar in te investeren. Partijen bij wie je gedragsverandering wilt realiseren, heel nauw betrekt bij het experiment. Niet bovenaf neerzetten. Bij MaaS pilots gebeurt dat vaak. Dan sluit het net niet aan. Het begint van onderop in het klein. Met alle betrokkenen. Bedrijven betrekken. Deloyd op Zuidas
- Uittesten van nieuwe systemen. Waardoor draagvlak ontstaat voor het gebruik.

#### **VRAGEN VOOR DE ORGANISATIE**

Welke vragen heb nog je rondom het RMP, waarover je in deze reeks leercafés meer zou willen leren?

- Hoe verbinden we de verschillende transities? Alles heeft uiteindelijk effect op de openbare ruimte en komt daar samen, hoe krijgen we het totaalplaatje op tafel? (rapport ZE busvervoer van Stedin/PWC)
- Goed georganiseerde sessie. - Beter delen van materialen, waar kan het materiaal achteraf worden teruggevonden. Dit is niet voor iedereen duidelijk/ vindbaar.

Zijn er nog andere onderwerpen die voorbij kwamen in de discussie, of reflecties die je aan de organisatoren zou willen meegeven?0 antwoorden

- Nog geen antwoorden op deze vraag.