



## Studiemiddag “Slimme mobiliteit zet Food Valley op voorsprong”

1 november 2018 in Orion.

Organisatie: Platform Duurzaam Wageningen (PDW) en Wageningen Goed op Weg. (WGoW)

Middagvoorzitter is Jelle de Gruyter, sidekick Marjan Hidding.

### Inleiding



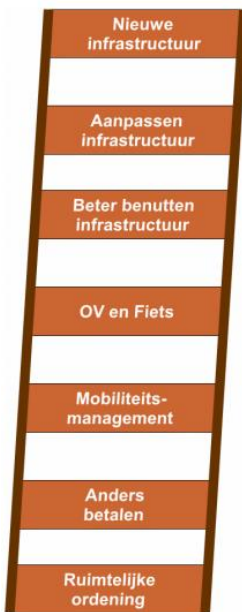
We begonnen met het prachtige openingslied, “Wie luistert” door het **Mobiele Koor** met beelden van het kwetsbare landschap van Food Valley.

**Marijke Kuipers**, PDW voorzitter, heette iedereen welkom namens de werkgroep “Andere Mobiliteit” van PDW en WGoW. Zij pleitte er voor om nieuwe technieken op mobiliteitsgebied slim te benutten en alle partijen bij de besluitvorming te betrekken. Meestal wordt uitgegaan van de zogenaamde ‘triple-helix’, maar eigenlijk moet je een ‘quadrupel helix’ hebben, waar, naast ondernemers, onderwijs- en onderzoeksinstituten en overheid, burgers ook een rol hebben. Zo ook onderzoekers aan de universiteit die zich met integrale benaderingen en slimme oplossingen bezighouden. Als voorbeeld noemde zij de aanpak in Enschede waar men met vergelijkbare problemen worstelde. Zware investeringen in meer asfalt bleken niet langer nodig nadat men een slimmere aanpak voor het lokale (fiets)verkeer had ontwikkeld d.m.v. een app.

### I. Ervaringen met slimme mobiliteit binnen de Food Valley

In het eerste blok over ervaringen met slimme mobiliteit binnen de Food Valley vertelden **Samareh Bloemberg** (Food Valley), **Erna Maters** (WUR) en **Piet-Hein van Spanje** (WOC) hoe er binnen hun organisaties over slimme mobiliteit gedacht wordt en welke plannen er worden gemaakt (zie presentaties). Dat leverde een rijk palet aan mobiliteitsalternatieven op. Uit de drie presentaties blijkt dat er creatief wordt nagedacht over het mobiliteitsvraagstuk -steeds meer ook integraal met de klimaat- en energieopgave.

De belangrijkste Food Valley punten:



- In Food Valley is dit najaar een speciale bereikbaarheidsagenda opgesteld met de ambitie om de belangrijkste punten binnen een paar jaar te realiseren. De bereikbaarheid moet Slimmer, Gezonder, Duurzamer, en Veiliger. De 'Duurzaamheidsladder' is daarbij leidend: die aanpak begint met maatregelen om verkeersdrukke te voorkomen. Pas als alle mogelijkheden daartoe (zie plaatje van beneden naar boven) zijn uitgeput komt eventueel nieuw asfalt in beeld. Er wordt gewerkt aan een regionaal fietsnetwerk, zodat de fiets concurrerend wordt met de auto.

- Er is een stevige gedragsverandering nodig, en er moeten veel data verzameld worden die slim gecombineerd worden. En vooral ook: er moet slim samengewerkt worden.

- De vervoerssystemen moeten op elkaar afgestemd worden. En soms moet je iets toevoegen zoals pendelbusjes van bedrijventerreinen (vb Nijkerk). De 'Omgevingsvisie' moet leidend zijn.

- 65% van al het autoverkeer betreft afstanden tussen 0 en 15 kilometer:

daar valt winst te behalen met (e)fietsen.

- En er moet extra geld komen om alle plannen te realiseren.

**Erna Maters** (facilitaire bedrijf WUR) gaf aan hoe belangrijk duurzaamheid en duurzame mobiliteit op de campus is aan de hand van de Duurzaamheidsagenda: zie presentatie.



Hierbij werden wel enkele kanttekeningen geplaatst:

- Waarom niet investeren in een transferium bij de snelweg? (Antwoord: samenwerking met andere gemeenten en bedrijven nodig)
- Waarom worden er zoveel parkeerterreinen aangelegd op de campus?
- Waarom niet ingezet op betaald parkeren? (Antwoord: 5% van de studenten komt met de auto, 37% van de medewerkers. Denkt niet dat betaald parkeren dit zou verminderen, mensen gaan dan buiten de campus parkeren)
- Idee: prijsvraag voor slimme oplossingen. Of een app voor autodelen? (Antwoord: misschien een idee)
- Aanpassing van werktijden en van de aanvang van de colleges;
- E-learning (Antwoord: gebeurt al heel veel, maar studenten aantallen groeien en er zijn ook practica die niet met e-learning gedaan kunnen worden);
- Meer samenwerking met Food Valley, bijv. door data te delen
- De ambitie om 2 % CO2 per jaar te minderen is veel te laag (Antwoord: het is al goed dat er een doel is, dat is al moeilijk genoeg)

**Piet-Hein van Spanje** (secretaris WOC): ging in op het WOC en de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Business Sciencepark. Voor het WOC is mobiliteitsmanagement een speerpunt. Piet-Hein van Spanje sprak vooral op persoonlijke titel, nl. over zijn ervaringen met het verduurzamen van de mobiliteit naar het Business Sciencepark. Zijn persoonlijke wens is: niet meer asfalt; maar meer fietsen; dicht bij het werk wonen; af en toe een auto huren. Maar in de praktijk blijkt het best moeilijk om werknemers hiertoe over te halen. Maar 5% van Business Park mensen woont in Wageningen. Er is sinds 2010 een E- fietsen stimuleringsplan. Maar als het regent gaan de mensen toch met de auto.

Ook wordt ingezet op minder vliegreizen. Soms zit het tegen: de snelbus vanaf Arnhem is opgeheven. En autodelen stuit op praktische problemen, zoals verschillen in werktijden, of niet bij elkaar in de buurt wonen. Met het halen en brengen van kinderen naar school/opvang is het lastig. Het station is ver weg. Voor de toekomst gewenst: meer/beter openbaar vervoer en meer elektrische fietsen. Bijv. een lightrail zou mooi zijn maar is onbetaalbaar. Dus moet er vanwege de knelpunten (o.a. de komst van Unilever) toch meer asfalt komen. Bezorgdheid over toenemende mobiliteit vanwege groei WUR, nieuwe bedrijven, Nieuw Kortenoord. Hoewel persoonlijk tegen asfalt pleit hij voor een weg plus slimme maatregelen.

Enkele suggesties die werden gedaan:

- Toch een light rail HOV, betaald door de overheid;
- Naar oplossingen in andere steden kijken, bijvoorbeeld Helmond;
- Vervoer per 'hyperloop'

## II. Ervaringen met slimme mobiliteit buiten de Food Valley:

Zie presentatie van **Arnoud Neidig** van Arcadis

Uit onderzoek blijkt dat de aanleg van meer wegen zorgt voor een toename van files. Dus gemiddeld blijft de filezwaarte gelijk. Het aanleggen van nieuwe wegen maakt autorijden aantrekkelijker. Meer asfalt betekent dus meer 'autoverkeer' en lost per saldo niets op. Beprijzing (rekeningrijden) werkt wel. Alleen in asfalt denken heeft zijn tijd gehad. Er zijn bijna dagelijks nieuwe innovaties. En daar moet je niet op gaan zitten wachten maar nú over nadenken en benutten. Steeds meer grote steden kiezen voor het openbaar vervoer. Dat wordt steeds meer een gunstige vestigingsplaatsfactor. Er komen steeds meer milieuzones waarbinnen vervuilend verkeer niet meer wordt toegelaten. Steeds meer bedrijven vestigen zich bij het station. En meer bewegen is een absolute noodzaak. We moeten vooral samen onze verantwoordelijkheid nemen. Arcadis zelf heeft zelf veel maatregelen genomen, zoals vestigingen zo dicht mogelijk bij station, nieuwe werknemers eerste 3 maanden onbeperkte OV kaart geven, parkeerbeleid (spits mijdend, ontmoedigend), mogelijkheid tot leasen E-fiets, toepassen 'MaaS' (mobility as a service), etc. Wereldsteden zetten heel erg in op hoogwaardig OV (en dat werkt!). Het is een transitieproces, vaak afhankelijk van politiek beleid/kleur. Maatschappelijke inzichten veranderen. Durven dromen

In de discussie kwamen de volgende punten aan de orde:

- Werkt dit bij alle opdrachtgevers? (Antwoord: 'nee, maar beter benutten wordt steeds dominant');)
- Wat is voor Wageningen het meest inspirerend? (Antwoord: 'Onze kleinschalige aanpak op de Zuidas. Die werd, toen het een succes bleek, snel opgeschaald');
- Waar zou je hier aanhaken? (Antwoord: 'bij samenwerking. Welke bedrijven trek je aan? Welke kansen biedt dat?');
- Er is een tegenstelling tussen jouw verhaal en dat van dhr van Spanje: jullie blijken veel meer te kunnen! Het voorbeeld van Zurich wordt genoemd: daar koos men voor de fiets, de light rail en de tram. Nu gaat 65% met het openbaar vervoer. Blijkbaar moet je schaarste creëren. (Antwoord: 'Zo ging het ook in Houten, en dat werkt!');

Tot slot vertelde **Carlo Buise** over zijn ervaringen met slimme mobiliteit in Nijmegen waar ze op de campus en bij het Radboudziekenhuis tegen soortgelijke problemen aanliepen als hier. Er werken 17.000 medewerkers, er studeren 50.000 studenten, en dagelijks komen er 5000 bezoekers naar het medisch centrum. Al het vervoer van het centraal station van Nijmegen naar de campus met bussen ging duidelijk niet lukken. En er komen ook nog eens heel veel leerlingen van het ROC aan op datzelfde station. We telden 20.000 fietsers, 5000 auto's en 25.000 mensen die reisden met het openbaar vervoer. Benutten en inzicht in Big data is essentieel!

Een deel van de studenten komt met de auto. Met name de HAN studenten die van verder weg komen. Een rondweg is onmogelijk. En iedereen deed maar wat. Er was geen samenhang. Dus er was maar één oplossing: samenwerken! We maakten daarbij keuzes zoals voldoende reiscomfort en minder CO2. Alle betrokkenen zijn toen samen gaan zitten tot ze er uit waren: overheden (alleen de provincie Limburg deed toen niet mee); instellingen; vervoersbedrijven; en studenten. En we hebben een mobiliteitsfonds gecreëerd. En handgeld voor pilots.



We besloten langs vier sporen te werken:

- Organisatie
- De pieken aftoppen (minder transport op hetzelfde moment)
- Verbetering van de infrastructuur;
- Stimuleren duurzaam vervoer;

We hebben vervolgens 13 scenario's opgesteld en doorberekend. Voor zakelijk verkeer blijken deelsystemen goed te werken. En we hebben ingezet op het spreiden van het verkeer in de tijd. Zelfs de treintijden zijn hierop aangepast. En we zijn met het ministerie van OCW in overleg gegaan over de mogelijkheid om de OV-kaart voor studenten te vervangen door een mobiliteitskaart voor studenten waar het gebruik van bijvoorbeeld de E-bike dan onder valt.

De volgende vragen werden gesteld:

- Waarom geen gratis openbaar vervoer? (Antwoord: Er is nu een OV-vergoeding. Het autogebruik is gehalveerd' );
- Zijn er ook burgers er bij betrokken? (Antwoord: 'Ja, over de herinrichting van een weg en over de risico's van parkeeroverlast. Dat wilden we voorkomen, dus zijn de burgers op voorhand uitgenodigd om er over te praten');
- En hoe werkte het 'zweetkamertje'? (Antwoord: 'Goed. Er waren twee vertegenwoordigers per betrokken groep. En er was een overeenstemming over de belangrijkste uitgangspunten: zoals duurzaamheid en bereikbaarheid. Dat schiep vertrouwen.)
- Advies voor hier: niet alle partijen zitten nu bij elkaar aan tafel. Zorg dat alle stakeholders betrokken zijn.

### III. Paneldiscussie.

Aan het panel namen de volgende personen deel: **Reindert Augustijn** van de provincie Gelderland; **Peter de Haan**, wethouder duurzame mobiliteit van Wageningen; **Peter Booman**, directeur facilitair bedrijf WUR, **Martin Ruiter**, voorzitter van VNO NCW regio Veluwe en Vallei, en **Arjen Wals**, hoogleraar transformatief leren aan de WUR.

Jelle: wat is het belangrijkste wat je hebt gehoord?

Peter de Haan: samenwerking zoeken en de ideale mix realiseren. We werken aan een mobiliteitsconvenant, we moeten af van het automatisme om de auto te pakken. Werkgevers kunnen hun werknemers stimuleren tot duurzame mobiliteit, de gemeente kan faciliteren.

Martin Ruiter: slimme mobiliteit in de Food Valley is een prima insteek. Regionaal denken in plaats van alleen lokaal is een grote stap vooruit.

Reindert Augustijn: onderling vertrouwen is belangrijk: alle partijen moeten aan tafel, ook maatschappelijke organisaties. Heel veel ideeën zijn genoemd, maar veel kanten hebben 2 kanten van de medaille. En alles integraal beoordelen. Dat is voor mij belangrijk.



Jelle: is er sprake van veel interne tegenstellingen binnen de provincie?

Reindert Augustijn: er komt één omgevingsvisie. En wij horen met één mond te praten. We zijn 'civil servant', dus dienstbaar aan de publieke zaak.

Peter Booman: er is sprake van veel differentiatie. We moeten de bestaande infrastructuur verbeteren; een beetje extra asfalt. En we moeten schaarste stimuleren: dus niet verder uitbreiden dan de 1900 parkeerplaatsen die er gepland staan voor 2019.

Marjan: hoe kijk je aan tegen het afvlakken van de pieken waar Carlo over vertelde?

Peter Booman: Er kan nog veel op het gebied van OV en stimuleren E-bikes. Medewerkers worden heel vrij gelaten om zelf hun werktijd in te delen. Of ze mogen thuis werken. Die ruimte is er al.

Arjen Wals: voor mij is het ruime kader heel belangrijk: het valleiperspectief. En we moeten het leefbaarheidsprobleem nadrukkelijk meenemen: luchtkwaliteit en geluid.... Er zijn genoeg ideeën maar er is nog onvoldoende vertrouwen. De WUR had de aanwezige kennis op de universiteit veel beter lokaal moeten benutten. We moeten in transitie durven denken.

Jelle: hoe kun je wantrouwen voorkomen? Doorpakken of opletten wat er niet gesteund wordt?

Arjen Wals: vertrouwen moet je opbouwen. Dat kan in informeel overleg. Maar schijnparticipatie moet je vermijden. Buurten tegen elkaar uitspelen is ook niet goed. En soms kun je overwegen om te wachten. Soms dient zich dan vanzelf een oplossing aan.

Peter Booman: Wachten is geen optie. Bedrijven hebben wel verwachtingen en willen oplossingen.

Arjen Wals: je hanteert het groeiframe. Ik zoek naar dynamische evenwichten.



Jelle: hoe groot is het

bereikbaarheidsprobleem nu?

Peter de Haan: de files moeten niet toenemen. Maar de provincie heeft nu de regie.

Marjan: wachten hoeft niet. Er zijn nu veel nieuwe oplossingen aangedragen. Dat maakt nieuwe overleggen zinvol. We moeten nieuwe wegen zoeken, niet aanleggen!

Publiek: Misschien moet de WUR niet meer nieuwe bedrijven aantrekken. Willen we zulke bedrijven wel?

Peter Booman: er zijn veel promotieonderzoeken nodig. Die worden mogelijk door Unilever. Het is belangrijk voor de financiering van onderzoek en onderwijs.

Martin de Ruiter: het is belangrijk voor Food Valley voor het oplossen van het wereldvoedselvraagstuk.

Reindert Augustijn: De vraag is welke kant je uit wilt? Een regionaal plan inclusief wonen? Er is nu veel onduidelijkheid. We hebben de bestuurlijke verantwoordelijkheid om knopen door te hakken. En moet er een inpassingsplan komen. Wij zijn voorstander van snelfietsroutes, hoogwaardig openbaar vervoer en minder auto's.

Publiek: de provincie heeft vanwege financiële overwegingen een keuze gemaakt die niet de beste is. De betere oplossingen voor de langere termijn zijn daardoor gesneuveld.

Reindert Augustijn: provinciale staten stelt de kaders. Provinciale staten heeft budgetrecht en zij doet de controle. Zo is het wettelijk geregeld. We proberen wel in gesprek te blijven.

Publiek: Ja, maar er zou samen met de WUR aan innovatieve oplossingen gewerkt moeten worden.

Publiek: het vestigingsklimaat van Food Valley is belangrijk. Wat willen we als stad? Hoe verhoudt mobiliteit zich tot economische ontwikkeling? Hoe zou je 5 jaar geleden denken met de kennis van nu?

Peter de Haan: we moeten vooral kijken naar de nieuwe mogelijkheden, aansluiten bij van A naar Beter.

Arjen Wals: er moet een balans gezocht worden tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. En hoe lang willen we blijven groeien? De gemeente zou zich deze vraag moeten stellen. .

Reindert Augustijn: ons provinciale ambtelijke mobiliteitsteam probeert wel de trends te beoordelen. Op grond daarvan adviseren we de bestuurders. Er is de ruimtelijke ontwikkeling, er zijn economische wensen. En dat moeten we gezamenlijk oplossen. Er komt waarschijnlijk een heropleving van de structuurvisies, waarin naar alle kanten gekeken wordt.

Publiek: je moet alle partijen samen in een hok ('zweetkamertje') zetten zoals in Nijmegen. Dan komen de goeie oplossingen.

Martin de Ruiter: dat hebben we al gedaan in de triple helix.

Anton: maar zonder burgers!.

Marjan: we moeten de burgers betrekken bij het ontwikkelen van die regionale visie en de kennis van de universiteit beter benutten.

**Voor meer informatie:**

Platform Duurzaam Wageningen

Marijke Kuipers

Tel: 0642383361

E-mail: [info@duurzaamwageningen.nl](mailto:info@duurzaamwageningen.nl)

Meer informatie op de site

[www.duurzaamwageningen.nl](http://www.duurzaamwageningen.nl)