

Projectplan:

Innovation Challenge Duurzame verstedelijking en mobiliteit in de Regio Utrecht

Kracht van Utrecht en partners

150504 Definitief

Aanbiedingsbrief / online ingediend op 4 mei 2015

Aan het Stimuleringsfonds voor de Creatieve Industrie,

LS,

De Kracht van Utrecht heeft in AORTA, Movares en het USBO/UU partners gevonden om cross-disciplinair te werken aan de uitwerking van een Innovation Challenge voor een omslag in denken over duurzame verstedelijking en mobiliteit in de Utrechtse regio. Doel van onze verkenning is voor de regio Utrecht in een innovatief leerproces krachtige allianties, ook met jongeren, studenten en alumni/ouderen als mede-aandeelhouders voor ruimtelijke integratie van vervoersystemen in beeld te brengen en de opbrengsten van dat proces te presenteren aan een breed publiek. In bijgaande notitie hebben wij ons projectvoorstel en onze aanpak uitgewerkt.

Namens de projectpartners,

drs J. P. Korff de Gidts, projectleider Kracht van Utrecht 2.0
samengesteld in opdracht van de Stichting Onderzoek en Educatie Stad en Amelisweerd (SOESA)
Correspondentieadres (rechtstreeks): Poortstraat 6, 3572 HH Utrecht
06 3363 0344 / infooesa@gmail.com

Inhoudsopgave

1. Introductie, probleembeschrijving, partners en aanbevelingen	2
Interdisciplinaire gefaseerde aanpak in activiteiten.....	6
2. Positionering van het voorstel.....	7
3. Toelichting bij de gefaseerde crossdisciplinaire aanpak en begroting	8
Beoogde activiteiten, methodieken en resultaten in drie fasen	8
Het vervoltraject: begroting en opties voor het betrekken van disciplines/organisaties, in de periode juni -oktober 2015.....	9

Bijlagen bij dit projectvoorstel, gelijktijdig online ge-upload: 3

- CV's en pitches van projectpartners
- Begroting en planning (pro forma-bijlage): voor de beschrijving zie hoofdstuk 3 van dit projectvoorstel
- Uittreksel KvK van de indienende partij = SOESA

1. Introductie, probleembeschrijving, partners en aanbevelingen

Dit projectvoorstel wordt ingediend door het Kracht van Utrecht-initiatief¹ en partners. Het initiatief is een groep Utrechtse bewoners en experts, die 'out-of-the-box' nadenken over wat de "Kracht van Utrecht" kan zijn: op het gebied van leefomgeving, gezondheid, mobiliteit en bereikbaarheid in de 21ste eeuw. We vormen een interdisciplinair team van onafhankelijke deskundigen, zonder partij-, bedrijfs- of ambtelijke belangen.

Utrecht is een prachtige stad in een rijke regio. We hebben een unieke binnenstad en bijzondere landgoederen heel nabij. De regio heeft een sterke economische positie. Deze aantrekkingskracht zorgt ervoor dat steeds meer mensen, waaronder veel studenten, hier willen blijven wonen en werken. Maar dat hoeft voor ons geen grotere automobilititeit te betekenen. Het auto-, het OV-, het fiets, en het voetgangerssysteem loopt vast. De Utrechtse leefomgeving staat hierdoor onder grote druk. Onze ruimte is schaars. Een betere afstemming van schaarse ruimte en mobiliteit vraagt van alle partijen de moed om te kiezen en het lef te delen².

Kader: Oplossingsrichtingen, gericht op integratie van ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit?

Welke multimodale knooppunten krijgen in de stadregio prioriteit, welke worden nog slimmer aangesloten op stedelijke fietsnetwerken? Welke beperkingen van ruimtelijke ontwikkelingen op afstand van stations zijn nodig? Hoe kun je in navolging van het PBL-rapport³ veel meer inzetten op nabijheid van wonen en werken voor het benutten van de bestaande stad en regio, waarin een slim en sociaal gekoppeld regionaal fietsnetwerk en OV-railnetwerk inwoners en forenzen faciliteert in hun woon-werkverkeer. Met betere overstapmogelijkheden op knooppunten tussen verschillende vervoerswijzen waardoor de kwaliteit en reistijd in de keten wordt verbeterd en het invloedsgebied van de knopen wordt vergroot. In de Utrechtse praktijk zien we grote fietserstromen, die te weinig ruimte hebben; in winkelstraten domineert de geparkeerde auto; volle bussen naar de Uithof, enzovoort. De kwaliteit van de leefomgeving staat op het spel vanwege de luchtverontreiniging ten gevolge van roet van het verkeer. Terwijl stedelingen, vlakbij, het groen in de stad en de natuur om de stad ontdekken.

Utrecht is uniek qua schaal van een stad, qua samenstelling van bewoners en bedrijven; we zijn uniek in de groei van de bewustwording, in onze historie; juist op de grens van stad en land, als stad met vele dorpen en zijn kleinschaligheid, als stad van kennis en cultuur.

We kiezen dan ook voor een omslag in denken voor een blijvend mooie en bereikbare regio, die veel beter met fiets en rail bereikbaar is en zorgt voor nabijheid van voorzieningen. Nabijheid vormt in onze ogen een eerste element in een veerkrachtig vervoerssysteem. Het gaat om meer dan autobereikbaarheid, om meer dan een betere bereikbaarheid in fysieke zin. Het gaat ons om bij te dragen aan een meer duurzame economie en een prettige leefomgeving; om gemak voor comfortabele veilige fietspaden, prettig OV, fiets netjes kunnen stallen, een openbare ruimte afgestemd op de lopende, fietsende en invalide mens. Vanuit een visie waarin ruimtegebruik en mobiliteitsbehoefte veel beter op elkaar in een geïntegreerd vervoerssysteem worden afgestemd.

Probleembeschrijving

In de regio Utrecht bestaat onvoldoende inzicht en commitment hoe regio-actoren een omslag naar duurzame verstedelijking en fiets- en OV-mobiliteit zou kunnen maken, en wat dat zou kunnen opleveren in ruimtelijk economische en sociale zin.

Welke beelden hebben actoren in de regio eigenlijk over mobiliteitsontwikkeling en ruimtelijke integratie? Welke kennis is er in de regio beschikbaar om die ontwikkelingen visueel te maken en te toetsen? Hoe komt het dat ruimte en infrastructuur zulke gescheiden domeinen zijn? Wat is het effect van de verschillende wijzen van bekostiging van verstedelijking en infrastructuur?

In hoeverre zou je via het delen van inzichten en beelden met visualisatie, met infographics, kunnen laten zien dat de overheid infrastructuur als collectief goed moet leveren, dat verstedelijking gedreven wordt door investeringen vanuit de private sector en dat ruimtelijke integratie van vervoerssystemen tal van hinderpalen en verkokering kent?

¹Meer over wie wij zijn, onze ontstaansgeschiedenis sinds 2009, de sinds 2010 als formele opdrachtgever functionerende Stichting Onderzoek en Educatie Stad en Amelisweerd zie <http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/wie-we-zijn> en onze rapporten, presentaties en het *werkdokument* Kracht van Utrecht 2.0 <http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/downloads>

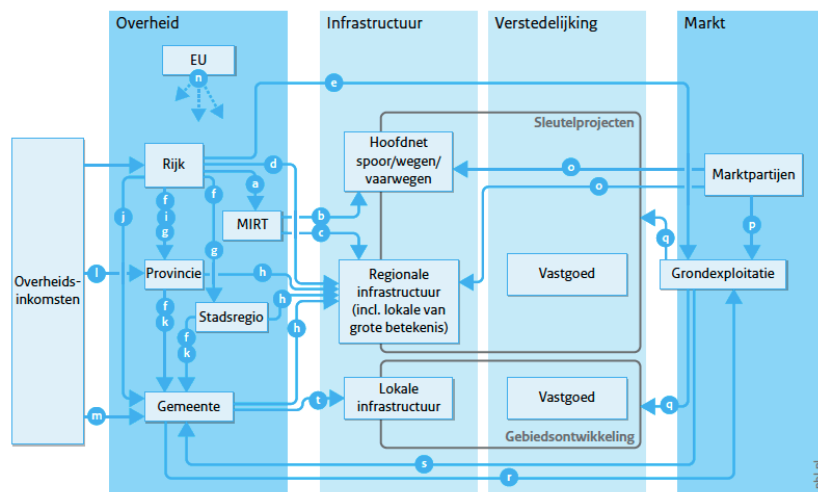
² Kiezen en delen, Strategieën voor een betere afstemming tussen verstedelijking en infrastructuur, PBL 2014) <http://www.pbl.nl/publicaties/kiezen-en-delen>

³ Samenvatting Kiezen en delen, Strategieën voor een betere afstemming tussen verstedelijking en infrastructuur, PBL 2014 p 10 e.v. <http://www.pbl.nl/publicaties/kiezen-en-delen>

Figuur 4.1 uit Kiezen en delen, PBL 2014, p 79 is van de figuren die dit zichtbaar⁴ maakt.

Figuur 4.1

Geldstromen infrastructuur en verstedelijking



Bron: PBL

Infrastructuur wordt top down gepland en de planning ervan is vooral lijn georiënteerd. Het meeste geld wordt gecentraliseerd door de rijksoverheid ingezet. Decentrale overheden hebben weinig mogelijkheden om eigen belastingopbrengsten te genereren. De logica's van beide beleidsterreinen (ruimte en infra) belemmeren de afstemming van gebiedsoriëntatie en lijnoriëntaties.

Hoe maak je dit zichtbaar en voelbaar in de regio Utrecht? Waar het autosysteem vanaf de rijkswegen vastloopt bij de afslagen van de snelweg omdat de opnamecapaciteit van de stad is bereikt. Ook de andere kant op is dit het geval. De Ring rondom Utrecht (met name A12) zitten aan de capaciteit. Ook met de geplande verbredingen van de parallelwegen (extra rijstroken) zullen deze parallelwegen vollopen. Gevolg je kan de stad niet in, maar ook niet uit. Het fietssysteem barst uit zijn voegen omdat bewoners ervoor kiezen met de fiets naar werk of station te fietsen. Waar het OV-systeem naar de Uithof niet meer in staat is aan de groeifilosofie van het Science Park / de Uithof te voldoen? Waar voor de westzijde van het Stationsgebied gekozen is om de auto te gast te laten zijn en tegelijkertijd nog veel onduidelijkheid is wat dit betekent voor bereikbaarheid of de kansen die dit biedt voor de inrichting van het gebied?

Hoe maak je de belemmeringen zichtbaar die bij de implementatie van dit type kennis over ruimte en infra ontstaan? Welke actoren zijn hier in de regio bij gebiedsagenda's betrokken? Aan de organisaties uit het plaatje uit Kiezen en Delen kunnen we burgers en bewonersgroepen toevoegen. Welke opvattingen over kosten en baten zijn voor hen leidend voor het debat? Waar liggen gemeenschappelijke uitgangspunten? Welke uitdagingen liggen voor in de regio om bijvoorbeeld het debat over duurzame vastgoedontwikkeling van A-locaties langs de snelweg te vervangen door ruimtelijke ontwikkeling van de beste A-locatie in Nederland, de locaties naast het Utrechtse Centraal Station. Van denkend vanuit een dominant autosysteem naar een meer duurzame modal shift, een verschuiving van auto- naar fietsgebruik en van auto naar OV en / of fiets en een vermindering van het aantal autokilometers in, door en langs de stad. Het Utrechts Sciencepark (nog zonder OV-treinstation) zou zich kunnen onderscheiden op het gebied van gezondheid en duurzaamheid; gezien de grote belangen hebben partijen veel te halen en te brengen, te meer daar waar koppelingen mogelijk zijn; traditionele beelden en rollen van partijen zitten elkaar teveel in de weg⁵.

Welke alliantiepartners (personen, groepen of organisaties) zouden - buiten de eigen kaders - willen samenwerken om een gezamenlijk doel te verwezenlijken op het gebied van een meer duurzame verstedelijking en mobiliteit? En daar tegelijkertijd vanuit de eigen positie een bijdrage voor te willen leveren? Dit vraagt om alternatieve ruimtelijke visies en strategieën. De in dit voorstel samenwerkende partners zijn ervan overtuigd dat je werkend vanuit gebiedsagenda's, allianties in de regio zou kunnen vormen om duurzame verstedelijking en zo'n modal shift een extra healthy boost te geven. In aansluiting op het coalitieakkoord 2014 van het college van B&W⁶ van de stad: "Samen maken wij de stad" en het nieuwe coalitieakkoord van de provincie: "Utrecht in verbinding!"⁷

⁴ Kiezen en delen, PBL 2014, p 79 <http://www.pbl.nl/publicaties/kiezen-en-delen>

⁵ Citaten uit de aanbevelingen van de conferentie Science Park november 2013, <https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/alle-onderwerpen/samen-werken/oostkant-utrecht/>

⁶ <http://www.utrecht.nl/college-van-b-en-w/utrecht-maken-we-samen/>

⁷ <https://www.provincie-utrecht.nl/actueel/nieuwsberichten/@298429/nieuw/>

Onze hoofdvraag luidt:

Hoe kun je een Innovation challenge op het gebied van duurzame verstedelijking en mobiliteit aangaan in de regio Utrecht?

Doel van onze verkenning is voor de regio Utrecht in een innovatief leerproces krachtige allianties, ook met jongeren, studenten en alumni/ouderen als mede-aandeelhouders, voor ruimtelijke integratie van vervoerssystemen in beeld te brengen en de opbrengsten van dat proces te presenteren aan een breed publiek.

Partners

De Kracht van Utrecht heeft in AORTA, Movares en het USBO/Universiteit Utrecht partners gevonden om cross-disciplinair te werken aan de uitwerking van een Innovation Challenge naar een omslag in denken over duurzame verstedelijking en mobiliteit in de Utrechtse regio.

Voorwaarden en eisen die projectpartners aan het ontwerp van de verkenning stellen zijn:

- focus op personenvervoer (zowel individuele, deel- als collectieve vormen van mobiliteit)
- focus op ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijke inbedding in het onderzoeksgebied en kwaliteit in de keten van de reis
- benut kennis over reiservaringen voor het verdere ontwerp van met name assen en benut verblijfskwaliteit als integraal onderdeel van het ontwerp- focus op transities in de regio Utrecht, met name in twee specifieke gebiedsagenda's
- sluit aan op de grootstedelijke visie van het voormalige Bestuur Regio Regio Utrecht (2014)⁸
- werk met allianties en aandeelhouders (personen, groepen of organisaties die een bijdrage aan de oplossing van de problematiek willen gaan leveren, (te onderscheiden van stakeholders ~ belanghebbenden).
- maak gebruik van visualisatie, simulatie en monitoring, ook voor alliantie-vorming
- benut open data en creëer nieuwe open data
- volg een gefaseerde aanpak als open maatschappelijk leerproces
- experimenteer met interventies naar organisaties, die een sleutel in handen hebben
- maak effecten en succesfactoren zichtbaar en voelbaar
- en match de maatschappelijke vraag en aanbod van aandeelhouders

In te zetten middelen en methoden

Het belangrijkste middel is ontwerpgericht onderzoek, gericht op een participatieve benadering. De (mogelijke)alliantiepartners worden door een creatief proces (overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties en burgers) gestimuleerd om gezamenlijk en op een interactieve manier innovatieve ruimtelijke strategieën te ontwikkelen. In het nog op te stellen definitieve projectplan maken projectpartners keuzen voor de methodiek, zie ook hoofdstuk 3 van dit projectvoorstel. Projectpartners brengen o.a. in:

- Ateliers, werkplaatsen en stadsdebatten t.b.v. input en feedback op het ontwerpproces (AORTA)
- Visualisatie- en simulatietechnieken (Basis: Bereikbaarheid verbeeld, PBL 2014; Movares: Omnitrans en VISSIM⁹)
- Maatschappelijke en sociale innovatie¹⁰, transactiewaarden en waarde-creatie concepten (USBO)

Aanbevelingen voor de uitvoering van de verkenning zijn:

1. Sluit voor het ontwerpen van (duurzame) vervoerssystemen aan op gebiedsagenda's en neem mee welke invloed het verschuiven van systeemgrenzen heeft op voorstellen voor ruimtelijke integratie van vervoerssystemen en wat dit betekent voor de inrichting van het gebied, en beoordeel de maatschappelijke effecten ervan. (Voorbeeld: kijk naar de invloed op het systeem als je de grens van een studiegebied zoals het Stationsgebied van Utrecht uitbreidt met de historische binnenstad van Utrecht.)
2. Werk scenario's uit voor deze ruimtelijke integratie vanuit gebiedsagenda's en de relatie tussen verschillende schaalniveaus; wij denken op dit moment aan minimaal vijf niveaus: straat, wijk, stad, regio/provincie, landelijk vice versa. Hoe kunnen ruimtelijke ingrepen bijdragen aan alternatieve vervoerskeuzes? Hoe integreer je reiskwaliteit met verblijfskwaliteit (wensen van ondernemers en bewoners langs een route)?
3. Organiseer voor de verkenning van transities een innovatief maatschappelijk leerproces waarin actoren (personen,

⁸ <http://www.regioutrecht.nl/nieuws/mobiliteitsvisie-zet-keuzes-grootstedelijk-utrecht-op-een-rij>

⁹ <http://agv-movares.nl/NL/AGV/Verkeer/Modellen/index.aspx>

¹⁰ In het Europese beleid is voor sociale innovatie momenteel de omschrijving van de Britse Young Foundation leidend: 'Sociale innovaties zijn nieuwe oplossingen (producten, diensten, modellen, markten, processen etcetera) die tegelijkertijd tegemoetkomen aan een sociale behoefte (op een effectievere manier dan bestaande oplossingen) en leiden tot nieuwe (of verbeterde) capaciteiten en relaties en een beter gebruik van resources. Met andere woorden: sociale innovaties zijn goed voor de maatschappij en verhogen de capaciteit van een samenleving om te handelen.' Bron: <http://www.awti.nl/upload/documents/publicaties/tekst/De-kracht-van-sociale-innovatie.pdf>

groepen en organisaties) implementatie van kennis en kennis-ontwikkeling combineren. Neem hierin de vraag mee hoe je zorgt voor een menselijk mobiliteitssysteem?¹¹.

4. Breng voor dit leerproces actoren uit de regio, stad, buurgemeenten en provincie van bewoners, bedrijfsleven, overheid en politiek actief bij elkaar en met elkaar in gesprek.

5. Sluit aan op de nota Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar van de gemeente Utrecht (2011); en op de grootstedelijke Mobiliteitsvisie van het Bestuur Regio Utrecht¹² en de vijf keuzes, die het BRU in december 2014 als *bruidschat* aan stad, provincie en regio heeft voorgelegd, zie onderstaand Kader en Schets. En sluit aan op het Manifest Spoor en Stad¹³.

Kader De vijf keuzes van de BRU

1. Kiezen voor het verantwoord accommoderen van de mobiliteitsgroei:

De ruimtelijke en economische groei in de regio Utrecht leidt tot een grote mobiliteitsopgave. Verantwoord accommoderen betekent dat het stedelijk gebied leefbaar en aantrekkelijk blijft.

2. Kies voor de meest geschikte vervoerwijze per gebied: voor sommige locaties en reizen is het openbaar vervoer geschikt, voor andere de auto. Soms is het beter om te lopen of te fietsen. Hierbij is het van belang dat het overstappen tussen vervoerwijzen vlot en soepel verloopt. Daarom versterkt de regio knooppunten en bevordert het de ketenmobiliteit.

3. Kiezen voor kwaliteit voor de OV-reiziger: topprioriteiten daarbinnen zijn de verbetering van de betrouwbaarheid van het totale OV-systeem, vergroting van de capaciteit door een schaa sprong in het OV-systeem en het ontlasten van het Utrechtse stationsgebied.

4. Kiezen voor kwaliteit voor de fietser: hiermee kiest de regio voor een schaa sprong van het fietsnetwerk omdat fietsen een goedkope, ruimte-efficiënte en gezonde wijze van verplaatsen is.

5. Kiezen voor een gezamenlijke aanpak van leefbaarheid en bereikbaarheid bij de Ring Utrecht

Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht: 5 hoofdkeuzes



6. Onderzoek (minimaal) voor de regio Utrecht welke kansen / bedreigingen er zijn om) de mobiliteitsagenda's van de volgende twee gebieden als onderwerp van studie te nemen:

a. het Centrum West, Stationsgebied en historische binnenstad).

b. Utrecht Science Park/Uithof / Rijsweerd / de Bilt / Zeist (Rijsweerd, Utrecht-Uithof, De Bilt en Zeist).

7. Voer onderzoek uit of en in hoeverre het begrip duurzame verstedelijking en mobiliteit door actoren eenduidig en gemeenschappelijk gedeeld kan worden en ontwikkel relevante ruimtelijke strategieën en visies

8. Beschouw de aanpak van duurzame verstedelijking en mobiliteit als wicked issue, zie toelichting in twee kaders.

Maak de in de twee kaders genoemde onzekerheden zichtbaar en voelbaar voor de actoren die met elkaar willen samenwerken en zoek naar gemeenschappelijkheid in oplossingsrichtingen, zoals die van de BRU onder 5 genoemd.

¹¹ <http://www.verkeerskunde.nl/trends-2015/2015/zoeken-naar-een-bovenal-menselijk.4.39126.lynx>

¹² <http://www.regioutrecht.nl/nieuws/mobiliteitsvisie-grootstedelijk-utrecht>

¹³ http://kennisdeling.verdus.nl/upload/documents/Manifest_voor_spoor_en_stad.pdf

KADER Wat zijn Wicked Issues¹⁴

In de literatuur wordt dan ook wel gesproken van *wicked issues of messy problems* (Rittel & Webber, 1973; Clarke & Stewart, 1997; Ackoff, 1974). Dat geldt net zozeer voor criminaliteit als voor de *aanpak van het fileprobleem*¹⁵ of het stimuleren van de sociale woningbouw. De onzekerheid bij dit soort kwesties komt deels voort uit een tekort aan (technische) kennis van het probleem en de effecten van bepaalde interventies. Naast deze *cognitieve onzekerheid* is er echter ook vaak sprake van *strategische onzekerheid*, omdat er veel partijen betrokken zijn waarvan de probleemperceptie, doelen en strategieën kunnen verschillen en met elkaar conflicteren. Tot slot is er sprake van *institutionele onzekerheid*, omdat beslissingen genomen worden in verschillende *arena's* en op verschillende momenten. Hierdoor is er geen duidelijke structuur en ordening van de betrokken partijen (Van Bueren, Klijn & Koppenjan, 2003).

KADER 2 Netwerken, Wicked Issues en macht

In netwerken worden keuzes niet door slechts één partij gemaakt en beslissingen niet centraal en vanuit één punt genomen. Doordat de macht en invloed versnipperd is, worden de besluiten verspreid genomen in verschillende 'besluitvormingsarena's' en op verschillende momenten. Omdat de partners in een netwerk wederzijds afhankelijk zijn, hebben de leden met meer bronnen om hun doelen te behalen meestal meer invloed op het eindresultaat. Er zijn echter ook andere manieren om invloed uit te oefenen. Zo kunnen regels en wetgeving meer gewicht geven aan een bepaalde actor, bijvoorbeeld als deze actor de macht heeft om cruciale beslissingen te nemen gedurende het proces. Autoriteit kan ontleend worden aan formele, maar ook aan meer informele processen. Tot slot kan macht ook ontleend worden aan legitimiteit, bijvoorbeeld omdat een actor een grote groep vertegenwoordigt of gezien wordt als toonaangevend op een bepaald terrein (Purdy, 2012).

Voor alle in bovenstaande twee kader genoemde bronnen zie¹⁰.

Zowel in het ruimtelijk domein als op het gebied van mobiliteit krijgen zowel de overheid als de overige actoren steeds meer last van verkokerd denken over ruimtegebruik en mobiliteit en het gebrek in samenhang ertussen. Het is vooral unimodaal denken; denken in efficiency, in kostenbesparing; het gaat vooral om korte termijn denken en korte termijn belangen. Dupuy (1991, citaat p. 110)¹⁶ beveelt aan om de structurerende werking van netwerken te onderzoeken op drie niveaus: niet alleen op het niveau van de fysieke netwerken ("hardware"), van de ruimtelijke-functionele netwerken ("software") maar ook die die op het niveau van de sociale en institutionele netwerken ("orgware"). Bertolini (Universiteit Amsterdam) leidde uit gedachtegoed van Dupuy cs zijn interventiematrix¹⁷ af.

Neem de bovengenoemde netwerkbenadering mee in de verkenning van het krachtenveld en ontwikkel met hulp van de interventiematrix een hierbij passende netwerkstrategie voor met krachtige allianties voor de langere termijn 2020 - 2030. Als uitwerking van een energieke samenleving¹⁸, zoals in 2011 is omschreven door Hajer.

9: Binnen sociale en institutionele netwerken is ontmoeting van belang, zowel in sociale als in economische zin. Kruisbestuivingen tussen (eind-)gebruikers van de openbare ruimte, reizigers en stadsmakers kunnen leiden tot innovatieve en krachtige allianties. Werk dan ook toe naar allianties en aandeelhouders voor ruimtelijke integratie van vervoerssystemen in gebiedsagenda's van de regio Utrecht.

10. Definieer het ontwerp in termen van transitie, innovatie en visualisatie / simulatie.

Interdisciplinaire gefaseerde aanpak in activiteiten

Doelen en deelvragen, die in drie fases A, B en C aan de orde komen zijn:

DOEL FASE A: Verzamelen en delen van beelden van actoren

A1. "Wat zijn de relevante actoren met betrekking tot het concept van duurzame verstedelijking en mobiliteit in de Utrechtse regio?"

A2. "Hoe maken we zichtbaar in hoeverre verstedelijking en vervoerssystemen onvoldoende op elkaar aansluiten ?

A3 "Wat verstaan de relevante actoren onder dit concept en welke ambities, agenda's en strategieën hebben deze actoren zij op dit gebied"

A4. "Hoe maken we zichtbaar in hoeverre duurzame verstedelijking en vervoerssystemen geïntegreerd (slimmer en socialer) op elkaar kunnen aansluiten?"

A5 "Wat zijn de gedeelde ambities van de relevante actoren?"

A6. "Op welke wijze kunnen (gedeelde) ambities benut worden om de kloof tussen 1b en 2 b te dichten?"

¹⁴<http://www.nsob.nl/wp-content/uploads/Buitenlangs-en-binnendoor.-Het-Openbaar-Ministerie-en-de-netwerkaanpak-van-criminaliteit..pdf> Auteur Jorren Scherpenisse, Mark van Twist e.a. (2014)

¹⁵Cursief van projectleider Jan Korff de Gidts

¹⁶

<http://books.google.com.hk/books?id=aSUqs0krlPIC&pg=PA110&lpg=PA110&dq=dupuy+hardware+software+orgware&source=bl&ots=yu68ZVU10i&sig=88NheqF74pFjXkEMCeCYzfnVlkY&hl=zh-CN&sa=X&ei=lj1cVLWkiYGD8gXG1IHIDQ&ved=0CD8Q6AEwBQ#v=onepage&q=dupuy%20hardware%20software%20orgware&f=false>

¹⁷ Cursus Universiteit van Amsterdam. Planologie van Mobiliteit, Prof L. Bertolini, 2014

¹⁸ http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/Signalenrapport_web.pdf

DOEL FASE B: uitvoeren van de Innovation Challenge

B1. "Welke personen, groepen en organisaties willen vanuit regionaal en landelijk perspectief zodanig invloed uitoefenen, dat de stedelijke ruimte voor mobiliteit in de Utrechtse regio een meer innovatieve en meer duurzame invulling krijgt?"

B2. "Welke allianties en groepen aandeelhouders kunnen zij vormen met het oog op het genereren van maatschappelijke innovaties (op het gebied van vraag en aanbod van vervoerssystemen)?"

B3. "Welke uitdagingen stellen zij elkaar voor het genereren van maatschappelijke innovatie op dit gebied?"

B4. "Welke innovatieve ruimtelijke strategieën kunnen een antwoord geven op de vraagstellingen? Welke bijdragen kunnen allianties en aandeelhouders versterken om een betere match te maken in de maatschappelijke vraag en aanbod?"

DOEL FASE C: Experimenteren met interventies richting sleutelpersonen en bronhouders en monitoren van de effecten
C. "Welke experimenten en ruimtelijke interventies kunnen op basis van B3 en B4 worden uitgevoerd en wat zijn de effecten hiervan?"

Voor de uitwerking in methodieken, met partners, zie hoofdstuk 3.

2. Positionering van het voorstel

Een opgave voor stad, regio en provincie

De Kracht van Utrecht vervult sedert de oprichting in 2009 een actieve rol in het krachtenveld van overheid, bedrijfsleven, bewonersorganisaties en bewonersinitiatieven.

Met veel inzet profileert ook de gemeente Utrecht zich de laatste jaren met een vernieuwend verstedelijkings- en mobiliteitsbeleid, waarbij zij bewoners nadrukkelijk betreft. Na de vaststelling van het ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (2011¹⁹) en de daarbij behorende zonerings- en gebiedsagenda's heeft de gemeente de uitvoeringsagenda uitgewerkt in onder meer stadsgesprekken over de "Slimme Routes Slim Regelen" (12 mei 2015 a.s.) en een verdere uitwerking van het Actieplan Voetgangers en het Actieplan Fiets. Fysieke veranderingen zijn inmiddels ook op straat te zien, zoals de herinrichting van de Domstraat, Neude, Zadelstraat en Mariaplaats, de inrichting van de Prins Hendriklaan en de Troelstralaan als fietsstraat, de Fietsfilevrij-route langs het kanaal en onder de Spinozabrug, de fietstunneltjes in Lunetten naar de Uithof en het weren van vervuilende diesels in de binnenstad per 1 mei 2015.

De grote slag is echter te maken op regionale schaal in combinatie met de gebiedsagenda's van de stad. De afgelopen tien jaar hebben - zonder dat daar bestuurlijk enig beleid op werd ontwikkeld - treinreizigers en fietsers zelf een heel andere keuze gemaakt dan voorzien. Op verkeersgebied groeit er niets harder dan de combinatie fiets+trein. Bij elke verbetering in fiets/OV infrastructuur en voorzieningen gaat die groei nog weer harder. Het is te zien aan de onafzienbare rijen fietsen aan alle kanten van het Centraal Station en aan fietsenstallingen die vollopen zodra ze worden geopend. Fietsfiles zijn 'trending' op twitter. Voeg daarbij de opkomst van de e-bike en het is geen wonder dat het fietsnetwerk in de binnenstad en de as Utrecht CS naar De Uithof inmiddels aan alle kanten uit zijn voegen barst.

De schaalessprong in het Fiets & OV-railnetwerk als duurzaam alternatief voor gebiedsagenda's

De spectaculaire groei in het fiets+OV netwerk heeft noch de locale, regionale, provinciale, noch de landelijke overheid voorzien. De groei was ook geen onderdeel van de in 2006 gemaakte scenario's, dus van vóór de crisis. Terwijl de opkomst van het 'fiets+trein' model heel relevant is. Immers, slechts een derde van het verkeer op de Rijkswegen rond de stad heeft een beginpunt of bestemming buiten de stad of regio. Liefst een derde van het verkeer is afkomstig uit de stad of gaat daar naar toe. Nog eens een derde is afkomstig uit de regio of gaat daar naar toe.

Het toenemend gebruik van fiets en trein in de regio - ontstaan vanuit bewoners zelf - leidt logischerwijs tot de conclusie dat het voorkómen en beheersen van files te vinden is in een sterkere inzet op die duurzame en gezonde formule; zowel op regionale schaal, gekoppeld aan een intensiever gebruik van de regio- en voorstadstations als op de schaal van de gebiedsagenda's van het Stationsgebied ("auto te gast") en het Utrechts Sciencepark ("voetgangersgebied, met knooppunten voor alle modaliteiten, aangesloten op een regionaal OV-rail en fietsnetwerk, deels autoluw en deels autovrij). De Dubbele Schaalessprong' van fiets+OV²⁰ van de Kracht van Utrecht is een innovatief concept, die projectpartners kunnen inbrengen voor het versterken van een modalshift of een vermindering van het aantal afgelegde autokilometers in, door of langs de stad. Het project kan bijdragen aan argumenten pro/contra met opties / ontwerpen voor een Oost-West- railas (Uithof Vaartse Rijn Vleuten) in combinatie met een ontwerp voor een rechtstreekse Utrecht West-Oost-Uithof fietsas langs het nieuwe station Vaartse Rijn (2016).

¹⁹ <http://www.utrecht.nl/aantrekkelijk-en-bereikbaar/ambitiedocument/>

²⁰ <http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dubbele-schaalsprong-fietsov>

Actoren en kansen voor regionale allianties

Tot 1 januari 2015 was het regionaal beleid op het gebied van verkeer en mobiliteit ondergebracht bij het BRU (Bestuur Regio Utrecht). Nu dat is opgeheven ligt die taak bij de provincie. Het BRU publiceerde het eerder in dit projectvoorstel genoemde visiedocument Mobiliteitsvisie Grootstedelijk Utrecht²¹

- met daarin een duidelijk pleidooi voor meer ambitie op het gebied van fiets en OV als bijdrage aan de uitwerking van het regionale deel van de Mobiliteitsvisie en -plan voor de provincie Utrecht²².

Projectpartners gaan dan ook in het vervolgtraject gaarne het gesprek aan met stad, regio, provincie Utrecht en Rijk om alliantiepartner te worden voor een omslag in denken over de samenhang van duurzame verstedelijking en mobiliteit, waarbij veel sterker zou kunnen worden ingezet op de schaa sprong / modal shift voor fiets + OV.

In dit verband denken we ook aan alliantiepartners als Prorail, NS en het bedrijfsleven, de Universiteit en de Hogeschool Utrecht omdat zij, ieder van de eigen positie als aandeelhouder bij kunnen dragen aan een dubbele schaa sprong als ruimtelijke integratie van mobiliteit wat zou moeten leiden naar een geïntegreerd duurzaam vervoerssysteem voor de regio.

Kansrijke alliantie: hoe maken we de dubbele schaa sprong en verhogen we de regionale vervoersprestatie over rail?

Een voorbeeld waar met alliantiepartners winst te behalen is de dialoog over mogelijkheden om de regionale vervoersprestatie via OV-rail (met fiets in voor-en natransport) te verhogen, in combinatie met het opwaarderen van de huidige Randstadspoorstations of een selectie hiervan. Het schaa lniveau van de regio is bij uitstek geschikt om vanuit railcorridors tot optimalisatie in ruimtegebruik, stations en netwerk te komen. In gesprekken van de Kracht van Utrecht met overheden, NS, Prorail en het bedrijfsleven over de mogelijke implementatie van het concept van *dubbele schaa sprong voor fiets en OV ("de gouden tandem")* noteerden we de volgende uitspraken.

Voorbeeld: Prorail, NS en de regionale vervoersprestatie

Uitspraken, nader te onderzoeken en in beelden te vangen

- "NS verdient aan IC's, niet aan sprinters, NS heeft geen belang bij de regionaal vervoer"
- "We willen graag naar spoorboekloos rijden in de Randstad"
- "Houd je als regio maar niet bezig met de dienstregeling van NS, onbegonnen werk; daar kom je nooit tussen"
- "NS is meer dan trein (o.a. Vastgoed, NS Services, Green Wheels, OV-fiets, (Gratis) Fietsstallingen)"
- "Als NS raken we steeds meer geïnteresseerd in het belang van het voor- en natransport"
- "Interessant! Voor nu iets om in de gaten te houden, zonder actieve deelname van onze kant"
- "Verhoog de frequentie van regionale treinen in combinatie met bestaande intercitytreinen"
- "Weet wel dat wetgeving <-> de concessie <-> , de afspraken <-> dit niet toestaan"
- "Als Prorail en NS meer denken en werken vanuit de regio kan de regionale vervoersprestatie een veelvoud zijn van de huidige vervoersprestatie in de regio"
- "Een dialoog over de huidige en gewenste regionale vervoersprestatie over alliantievorming van de regio met Prorail en NS?"

Het gaat om actoren met bestuurlijke / politieke functies en ambtelijke functies, actoren met functies bij marktpartijen zoals aanbieders van vervoerssystemen, actoren met technisch-wetenschappelijke functies, die werken bij onderzoeksinstituten, projectontwikkelaars, beleggers en zakelijke dienstverlening, al of niet georganiseerde burgers en partners met maatschappelijke functies in o.a. onderwijs.

De werkgroep Alliantievorming Duurzame Mobiliteit van de Universiteit Utrecht heeft op verzoek van de Kracht Utrecht reeds nuttige analysemethoden met een eerste overzicht van actoren en potentiële alliantiepartners samengesteld²³.

3. Toelichting bij de gefaseerde crossdisciplinaire aanpak en begroting

Beoogde activiteiten, methodieken en resultaten in drie fasen

DOEL FASE A: Verzamelen en delen van beelden van actoren

Parallele activiteiten A1 - A6

A1 en A3: Krachtenveldanalyse, actoreninventarisatie voor alliantievorming (methodiek Factor C, uitvoering USBO-AORTA)

A2 en A4: Visualisatie van contrasten (Uitvoering AORTA, Movares, Kracht van Utrecht, USBO cs)

Beelden van vigerende unimodale, op gescheiden domeinen, op efficiëntie gerichte beleidspraktijk en net contrast met de beoogde ruimtelijke integratie van vervoerssystemen; simulatie van het contrast tussen gehanteerde voorkeursbeleidscenari'o's en keuze-opties; kennis en inzichten van samenhangen in de problematiek (Basis: PBL Kiezen

²¹ <http://www.regioutrecht.nl/nieuws/mobiliteitsvisie-grootstedelijk-utrecht>

²² <https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/alle-onderwerpen/mobiliteitsplan2015/>

²³ Rapport Alliantievorming voor duurzame mobiliteit in de stadsregio Utrecht, werkgroep Milieuwetenschappelijk Adviesproject Universiteit Utrecht, 2 april 2015 <http://bit.ly/duurzame-allianties>

en delen 2014 en Infographics PBL²⁴)

Methodiek Group Decision Room met (anonieme) bijdragen van de actoren²⁵

Resultaat Fase A:

A5. Gedeelde ambities van de relevante actoren voor mogelijke allianties

A6. Gedeelde beeldvorming over het dichten van de kloof in duurzame verstedelijking en mobiliteit.

DOEL FASE B: de Innovation Challenge (AORTA, USBO, Movares, Kracht van Utrecht cs)

Inbreng van scholieren, studenten en alumni/ouderen volgens de methodiek van Innovation Challenge, uitgewerkt door afdelingen van de TU Eindhoven²⁶; Toepassing 4-D-model (Discover, Dream, Design en Deliver) van Appreciative Inquiry (Cooperrider en Whitham, 2005²⁷) Alliantievorming Methodiek Factor C (Min. Binnenlandse Zaken, 2013²⁸) en Backcasting²⁹ m.b.v. bijvoorbeeld de Versnellingskamer Twijnstra en Gudde.

Resultaat Fase B

Scenario's voor een toekomstvisie met concreet gemaakte oplossingsrichtingen, en een set van concrete stappen / mijlpalen voor krachtige allianties en aandeelhouders.

DOEL FASE C: Experimenteren met interventies richting sleutelpersonen en bronhouders en monitoren van de effecten (AORTA, Kracht van Utrecht, Movares, USBO cs)

Resultaat Fase C: overzicht van experimenten met een evaluatie van de effectiviteit en omzetten in website-bijdragen van alliantiepartners / film / publiekpresentaties en debat.

Het vervolgotraject: begroting en opties voor het betrekken van disciplines/organisaties, in de periode juni -oktober 2015

In de periode juni - oktober werken partners gezamenlijk aan de uitwerking van het plan van aanpak, keuzes voor methodieken en activiteiten voor het projectvoorstel. Uitgangspunt hierbij is dat het beschikbare budget van € 10.000 dienovereenkomstig evenredig over de vier partners wordt verdeeld.

Om andere disciplines, opdrachtgevende partijen en onderzoeks- of kennisinstellingen te betrekken bij de uitvoering van het project in deze periode worden betrokken zijn de volgende afwegingen gehanteerd:

- toegevoegde waarde in relatie met doelgroepen- en actorenanalyse
- kennis en inzicht in het krachtenveld van de Utrechtse regio
- toegevoegde waarde in het vormen van de innovation challenge

Projectpartners hebben de volgende organisaties, instellingen en disciplines op dit moment in beeld:

- Storm, studievereniging voor de bachelors Milieu-maatschappijwetenschappen, Milieu-natuurwetenschappen en voor de masters Sustainable Development aan de Universiteit Utrecht
- Hogeschool Utrecht, MUAD Masterclass Infra en Ruimte
- Universiteitsfonds en Alumni-netwerk
- Solgu, Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht
- Landelijke Fietsersbond / Fietsersbond afdeling Utrecht
- ROVER, reizigersorganisatie
- Milieucentrum Utrecht
- Natuur en Milieufederatie Utrecht, penvoerder voor het programma Utrecht 2040
- Qbuzz en Connexion, openbaar vervoerbedrijven regio Utrecht
- Universiteit Utrecht, Geosciences, Prof. O. Atzema en Prof P. Hooimeijer
- Universiteit Amsterdam, Planologie, Prof L. Bertolini
- Planbureau voor de Leefomgeving, prof. M. Hajer (directeur)

Uiterlijk 2 november 2015 heeft de projectleider het definitieve voorstel bij het Stimuleringsfonds ingediend.

Namens de partners en de Stichting Onderzoek en Educatie Stad en Amelisweerd

Drs J. Korff de Gids, projectleider Kracht van Utrecht 2.0

²⁴ Kiezen en delen, PBL 2014 <http://www.pbl.nl/publicaties/kiezen-en-delen>

²⁵ bijvoorbeeld: <http://www.groupdecisionroom.nl>

²⁶ bijvoorbeeld <http://www.tue.nl/universiteit/faculteiten/industrial-engineering-innovation-sciences/studeren/bacheloropleidingen/psychology-technology/studiekeuze-en-studievoorlichting/innovation-challenge/>

²⁷Een van de principes van Cooperrider luidt: "als je zichtbaar en voelbaar maakt wat goed gaat, versterk je de aandacht voor het betere."

http://books.google.nl/books?hl=nl&lr=&id=sT19HgheQBgC&oi=fnd&pg=PT4&dq=Appreciative+Inquiry+David+Cooperrider&ots=Tjr5dBss3S&sig=5msGs-0DQlc_B6gKVJ3fDtw5APM-v=onepage&q=Appreciative+Inquiry+David+Cooperrider&f=false

²⁸ <http://www.communicatierijk.nl/vakkennis/f/factor-c>

²⁹ Bijvoorbeeld <http://www.naturalstep.org/backcasting>

Bijlage: de open oproep van het Stimuleringsfonds voor de Creatieve Industrie

http://www.stimuleringsfonds.nl/nl/het_fonds/open oproepen/open oproep slimme mobiliteit en de stad/

De tekst van de oproep op de website luidt letterlijk:

Slimme mobiliteit speelt in toenemende mate een rol bij het vinden van oplossingen voor urgente verstedelijkingsvraagstukken. Verkeer neemt fysiek ruimte in beslag, maar veroorzaakt ook ruimtelijke gebruiksbependingen door geluidshinder, fijnstof en CO2 uitstoot. Gesteund door fiscale maatregelen is schone (elektrische) mobiliteit bezig aan een opmars. Dit zorgt voor een geleidelijke verbetering, maar deze transitie gaat nog te veel uit van bestaande infrastructuur en laat de ruimtelijke consequenties en kansen onderbelicht. Door mobiliteit slimmer en efficiënter te organiseren en ruimtelijk goed te integreren, kan de leefbaarheid in de stad aanzienlijk worden verbeterd. Bovendien biedt het kansen voor een meer duurzame verstedelijking.

Vereisten:

een projectplan met een heldere, beknopte omschrijving van de probleem- en vraagstelling, een positionering van het voorstel en een toelichting op het doel, de opzet en de interdisciplinaire aanpak: welke andere disciplines, opdrachtgevende partijen en onderzoeks- of kennisinstellingen zijn bij de uitvoering van het project betrokken en welke afwegingen liggen daaraan ten grondslag;

Op het gebied van mobiliteit zijn enkele trends zichtbaar. De mobiliteitsvraag van jongere generaties wordt meer flexibel. Ze gaan van bezit naar gebruik en combineren fiets, OV en autodeel-concepten. Oudere generaties blijven langer mobiel. Hun vraag naar gemak en comfort zal daarbij toenemen. Deze trends vragen om slimme oplossingen voor het optimaliseren van vervoersnetwerken, het intensiveren van frequenties, het verknopen van vervoersmodaliteiten en het realiseren van betrouwbare en comfortabele verbindingen. Hoe kan deze transitie het beste worden vormgegeven?

Het Stimuleringsfonds roept ontwerpers op voorstellen in te dienen die de ruimtelijke integratie van efficiënte multimodale vervoerssystemen verkennen. Voorstellen kunnen daarbinnen ook betrekking hebben op transit oriented developments (TOD's), netwerk- en knooppuntontwikkeling, het ontsluiten en verbinden van nieuwe stedelijke gebieden of het beperken van de verplaatsingsbehoefte door het ontwikkelen van decentrale knooppunten. Zijn er nieuwe vormen van stedelijkheid denkbaar, die beter geënt zijn op slimme multimodale vervoerssystemen? Vanwege het multidisciplinaire karakter van deze uitvraag strekt cross-disciplinaire samenwerking tot aanbeveling. Geef aan met welke vervoerders/mobiliteitspartijen, kennisinstellingen en overheden een samenwerking wordt aangegaan. Het voorstel dient inzicht te geven in de deskundigheid en relevantie van de betrokken partijen. Hierbij dient de rol en positie van de (ruimtelijk) ontwerper in het onderzoek te worden benoemd.

Indienen

Uw voorstel kunt u **t/m 4 mei 2015** indienen via de [online aanvraagomgeving](#) van het Stimuleringsfonds Creatieve Industrie. Selecteer hierbij de ronde '15RC Open Oproep - Slimme Mobiliteit en de Stad'. Het voorstel bestaat uit:

een projectplan met een heldere, beknopte omschrijving van de probleem- en vraagstelling, een positionering van het voorstel en een toelichting op het doel, de opzet en de interdisciplinaire aanpak: welke andere disciplines, opdrachtgevende partijen en onderzoeks- of kennisinstellingen zijn bij de uitvoering van het project betrokken en welke afwegingen liggen daaraan ten grondslag; beknopte CV's of een korte beschrijving van de opleiding, achtergrond en ervaring van degenen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van het onderzoek;

een planning en begroting voor de startfase waaruit blijkt welke activiteiten worden ondernomen tot 2 november 2015;

een uittreksel uit het register van de Kamer van Koophandel van de uitvoerende partij.

Het projectplan is een pdf-bestand op A4-formaat, telt maximaal 10 pagina's en is niet groter dan 5 MB. Als de inzending niet aan bovenstaande omschrijving voldoet, kan er geen inhoudelijke beoordeling plaatsvinden. Indieners ontvangen uiterlijk 11 mei 2015 per e-mail een ontvangstbevestiging.

Beoordeling

Uit de inzendingen selecteert het fonds samen met twee externe adviseurs maximaal 5 voorstellen. Per geselecteerd voorstel stelt het fonds een maximum bedrag van €10.000,- beschikbaar voor de uitwerking tot een goed onderbouwde subsidieaanvraag met een gedegen projectplan. De deadline voor het indienen van deze vervolgaanvraag is 2 november 2015.

Bij de beoordeling van de voorstellen wordt met name gelet op de relevantie van de vraagstelling, het plan van aanpak, de expertise van de betrokken partijen en de coherentie tussen deze onderdelen. De beoordeling heeft de vorm van een tender. Dit betekent dat een aantal voorstellen boven de andere inzendingen wordt verkozen. Het Stimuleringsfonds zal alleen communiceren over de geselecteerde voorstellen en niet corresponderen over de afwijzing van individuele voorstellen. De voorstellenselectie wordt uiterlijk 28 mei 2015 per e-mail en in de nieuwsbrief van het Stimuleringsfonds bekendgemaakt. Het fonds bureau neemt contact op met de geselecteerden.

Einde tekst oproep.