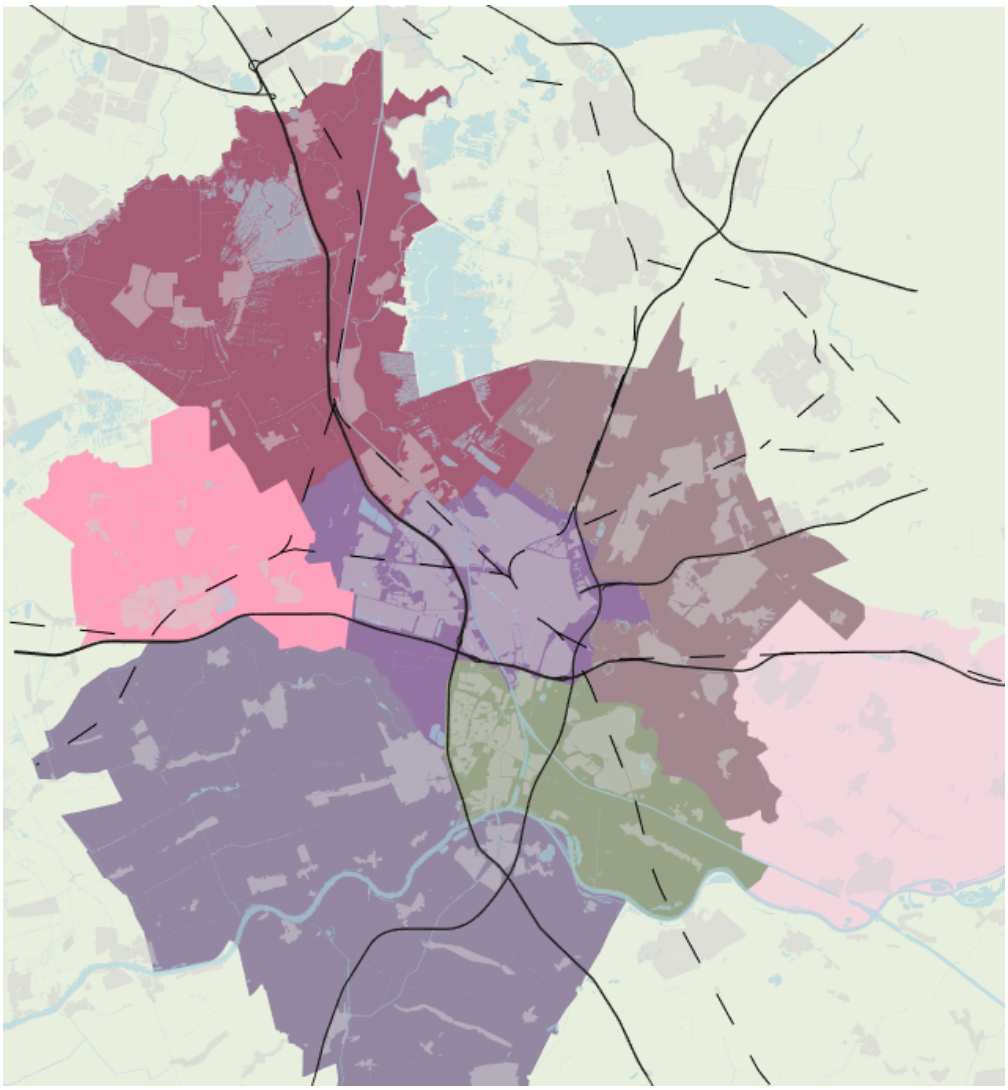
De Kracht van Utrecht

Moving the city



Datum: 24-05-2021

Onderwerp: Moving the City

Studenten:	Tom Hartog	13296124	tom.hartog@student.uva.nl
	Sarith Heuves	12116602	sarith.heuves@student.uva.nl
	Jolle Root	13284495	jolle.root@student.uva.nl
	Mats Sandburg	13405047	mats.sandburg@student.uva.nl
	Femke Veerman	12382361	femke.veerman@student.uva.nl

Samenvatting

Kracht van Utrecht is een netwerkorganisatie op het gebied van mobiliteit en ruimtelijke planning met als doel om een transitie teweeg te brengen voor een stad waarin burgers, bezoekers en bedrijven gezond kunnen bestaan. Kracht van Utrecht bekritiseert de huidige plannen van de overheid voornamelijk omdat deze inzetten op een mobiliteitssysteem dat gericht is op het vergroten van snelheid en capaciteit. Ten gevolge van dit rijksbeleid is het de groter wordende liggingen van bestemmingen. Kracht van Utrecht heeft gevraagd wat een radicaal andere keuze van beleid, de vertraagde stad, zou betekenen voor de regio Utrecht. De vertraagde stad is een concept gericht op het vergroten van nabijheid van activiteiten en voorzieningen met meer lokale verplaatsingen te voet of met de fiets, dit is een alternatief op het eerder beschreven rijksbeleid. Kracht van Utrecht gaat uit van een organische groei richting deze nieuwe manier van denken en ziet een grote rol voor zelforganisatie van burgers bij het realiseren van deze transitie.

De bestaande trend is dat reisafstanden, snelheden en de autoafhankelijkheid steeds groter worden. Uit de cirkel van Wegner blijkt dat meer nabijheid en meer fietsen en lopen elkaar versterkt, meer nabijheid zorgt voor minder autoafhankelijkheid en meer fietsers en voetgangers bieden voorzieningen een groter draagvlak. Het thuiswerken in combinatie met een sterker wordend bewustzijn over klimaatverandering zijn kansen om de huidige trend te keren richting de vertraagde stad. Wanneer een deel van de bevolking een reeks dagen van de week blijft thuiswerken biedt dit, samen met een groter bewustzijn over de uitstoot van autoverkeer kansen voor bestemmingen in de regio waardoor de autoafhankelijkheid ook voor anderen afneemt. Wanneer burgers de auto niet meer nodig hebben voor dagelijkse verplaatsingen biedt de deelauto een goed alternatief voor de incidentele verplaatsingen. Een langzaam proces start waardoor het steeds aantrekkelijker wordt om een lokaler verplaatsingspatroon te hebben en het voor ondernemers voordeliger wordt om zich te verspreiden over de regio, dichterbij de burgers.

De overheid heeft een rol in het herkennen en ondersteunen van de bovenstaande transitie. Deze rol bestaat uit het ondersteunen van een hoger voorzieningenniveau en flexibele werklocaties verspreid over de regio met aantrekkelijke regelingen en in het bestemmingsplan. Daarnaast dient geïnvesteerd te worden in meer aantrekkelijke infrastructuur voor fietsers en voetgangers. Trends zoals het nieuwe 30 met lagere snelheden op stadsstraten vullen dit concept goed aan.

Het doel van de vertraagde stad bestaande uit een gezondere leefomgeving sluit aan bij verschillende toekomstbeelden en is robuust. De manier waarop het concept van de vertraagde stad dit wilt bereiken door meer nabijheid moet nog een antwoord vinden op de vraag hoe voorzieningen zich spreiden over de regio zonder dat dit ten koste gaat van de aantrekkingskracht van de regio. Een cluster van bedrijvigheid is immers goed voor de economie. Om het concept van de vertraagde stad economisch robuust te maken moet een visie ontstaan op welk type bedrijven behoefte hebben aan clustering en welk type bedrijvigheid zich verspreid om autoafhankelijkheid tegen te gaan.

De bovengenoemde ideeën en plannen ontstaan binnen een paradigma. Het reflectie gedeelte van dit portfolio gaat dieper in op achterliggende intenties en kantelpunten hierin. De wereldbeelden homo economicus, socialis en ludens worden gebruikt voor een

reflectie op het discours waarin beleid zich vormt. Het beschouwd welk gedachtengoed waar achter zit en de vertaalslag naar hoe het regimes modelleren.

Inhoudsopgave

Kracht van Utrecht 4

Interactie landgebruik en mobiliteit 6

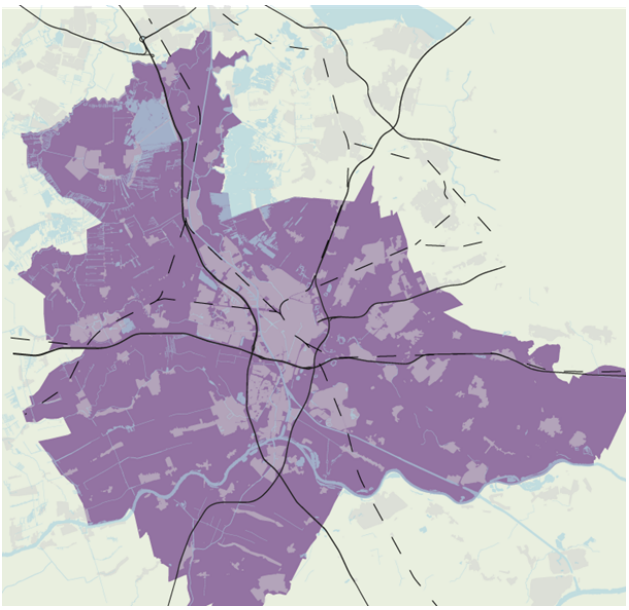
De kansen en barrières binnen de Vertraagde Stad 14

De vertraagde stad: van een visie naar een strategie 17

Reflectie 25

Literatuurlijst 32

Kracht van Utrecht



Kracht van Utrecht (KVU) is een netwerkorganisatie om actieve burgers, bedrijven en kennisinstellingen samen met politiek en overheid te laten meedenken over mobiliteit en ruimtelijke ordening in de regio Utrecht (De afbakening van het projectgebied bestaat uit de 16 gemeenten uit de U16, zie figuur 1). Het doel van de KVU is om in verkeer en vervoer en duurzaam ruimtegebruik een transitie tot stand te brengen. KVU beschrijft hun doel als volgt op de website:

> *"wij streven naar een nieuwe integrale visie van de overheid op stads- en ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit voor Utrecht en omgeving die past bij de 21ste eeuw. In plaats van de geijkte plannen voor meer asfalt, willen we investeren in duurzame innovatie en slimmere mobiliteitssystemen in en rond de stad om alle potentie die Utrecht heeft, ten volle te benutten. Uiteindelijk willen we een stad waarin het gezond toeven is voor bewoners, bedrijven en bezoekers" (Kracht van Utrecht, sd)*

Figuur1: afbakening projectgebied: de 16 gemeenten van de U16. Bron ondergrond: Openstreetmap, eigen bewerking.

De KVU wilt een tegengeluid laten horen wat zich afzet van het dominante discours rondom mobiliteit en ruimtelijke planning. Dit discours is veelal gericht op het realiseren van economische groei, de KVU wilt van deze centrale focus af. Dat de economie een grote rol speelt binnen de ruimte planning blijkt ook uit de doelen die het rijk heeft in het mobiliteitsbeleid. Het huidige mobiliteitsbeleid bestaat uit het verkorten van reistijd tussen wijken, steden en regio's met een betere bereikbaarheid als doel (Rijksoverheid, sd). Rijksoverheid beschrijft het doel als volgt:

> *"Burgers moeten snel, makkelijk en comfortabel van A naar B kunnen reizen. Moderne technieken kunnen het vervoer veiliger, vlotter en schoner maken"* (Rijksoverheid, sd).

De Nederlandse overheid investeert in het verbreden van snelwegen, nieuwe treinverbindingen, snelfietspaden en nieuwe technologieën met het verkorten van reistijd en efficiëntie in het transportsysteem als doel. De doelen van rijksoverheid in het mobiliteitsbeleid typeren het mensbeeld van het rijk: de homo economicus, waarbij burgers rationele wezens zijn op zoek naar het verminderen van reistijd. De KVU streeft naar een ander mensbeeld gericht op algemene welvaart en gezondheid van burgers. De KVU staat hier niet alleen, de Raad voor de leefomgeving en Infrastructuur (RLI) adviseert de tweede kamer om te sturen op brede welvaart in plaats van het faciliteren van mobiliteit (RLI, 2021). De KVU vraagt ons om het concept van 'de vertraagde stad' uit te werken voor de regio Utrecht. De volgende vraag is ons voorgelegd:

KVU: "Wat zou de impact zijn op stedenbouw en economie van een radicale keuze voor 'De vertraagde stad' in de hele regio Utrecht waarin langzaam verkeer standaard (praktisch en in de beleidsvorming) zou zegevieren?"

De KVU gaat uit van een ander mensbeeld dan de rijksoverheid en heeft dus niet snelheid en reistijdverkorting als doelen in het mobiliteitsbeleid. Mobiliteit is het gemak waarmee iemand zich kan verplaatsen, faciliteert ontmoetingen, een goede economie, gelijkheid van kansen, vrijheid en mogelijkheden (Bertolini, 2017). Mobiliteit laat zich meten in bereikbaarheid. Bereikbaarheid bestaat uit het kunnen bereiken van functies binnen een bepaalde tijd. De mogelijke reissnelheid keer de nabijheid is de bereikbaarheid van een plek of persoon (Bertolini, 2017). In de vertraagde stad is nabijheid de belangrijkste pijler voor bereikbaarheid en mobiliteit. De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur is het eens met de visie van de Kracht van Utrecht met betrekking tot het belang van nabijheid en schrijft:

> *"Om de bereikbaarheid in stedelijke regio's en daarmee hun belang voor Nederland voor de lange termijn zeker te stellen is een herziening van het bereikbaarheidsbeleid nodig. Het huidige bereikbaarheidsbeleid is nog te eenzijdig gericht op het optimaliseren van mobiliteit (snelheid) en te weinig op de nabijheid van voorzieningen en activiteiten" (RLI, 2016).*

Door de opkomst van de auto na de industriële revolutie zijn mensen zich steeds verder gaan verplaatsen voor werk en voorzieningen en konden werklocaties en voorzieningen steeds zich steeds verder van burgers vestigen (Bertolini, 2017). Voor werklocaties en voorzieningen had dit het voordeel dat deze zich konden vestigen op locaties met goedkopere grondprijzen buiten het stadscentrum en dat meer specialisatie mogelijk was (Couch, 2016). Het gevolg van deze trend is dat mensen zonder auto, geld voor openbaar vervoer of een woning in de stad de mogelijkheid om deel te nemen aan de samenleving steeds kleiner zien worden met toenemende ongelijkheid als gevolg (RLI, 2020). Het RLI adviseert om deze reden om te investeren in meer nabijheid van voorzieningen, te bereiken als voetganger, openbaar vervoer en met de fiets (RLI, 2020). Ongelijkheid is een van de redenen van KVU om te streven naar een vertraagde stad en het advies van het RLI (de Gidts, 2021).

De vertraagde stad

De vraag van KVU aan ons is om te onderzoeken wat de gevolgen zijn van het nieuwe concept 'de vertraagde stad' voor de regio Utrecht. In overeenstemming met de adviezen van het RLI bestaat het concept van de vertraagde stad uit een verandering in het verplaatsingspatroon waarin langzaam verkeer en kortere verplaatsingen prioriteit hebben. De huidige trend is dat burgers zich steeds verder verplaatsen en dat voorzieningen steeds verder uit elkaar liggen. Om een omslag te realiseren is zowel een grotere nabijheid van voorzieningen en activiteiten nodig als een modal shift naar duurzamere vormen van vervoer.

De KVU gaat uit van een organische groei richting deze nieuwe manier van denken en ziet een grote rol voor zelforganisatie van burgers bij het realiseren van verandering (de Gidts, 2021). Door de onvoorspelbaarheid van zelforganisatie van burgers en de complexiteit van steden heeft de KVU geen eindbeeld van hoe de vertraagde stad zich zal uiten in de toekomst. KVU als netwerkorganisatie verbindt

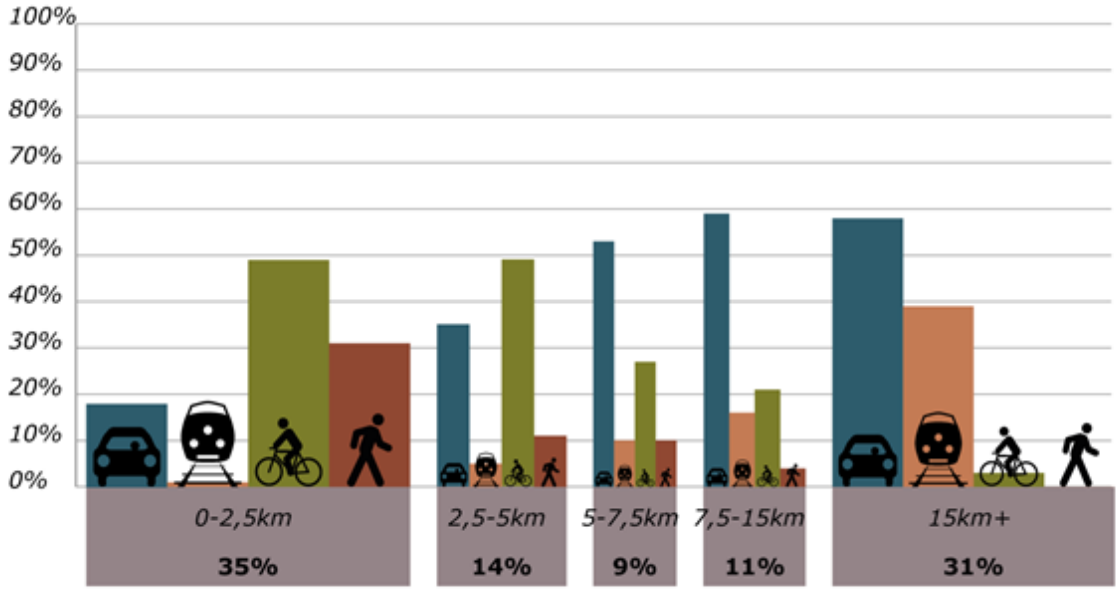
diverse initiatieven in de regio Utrecht met elkaar om de samenleving te veranderen (de Gidts, 2021).

Interactie landgebruik en mobiliteit

Dit hoofdstuk analyseert de effecten van de vertraagde stad op zowel het landgebruik als op mobiliteit aan de hand van de land-use transport feedback cycle van Wegener. Dit hoofdstuk bestaat uit drie delen: Eerst worden de huidige verplaatsingspatronen in de regio Utrecht beschreven, vervolgens is het concept van de vertraagde stad geoperationaliseerd om de effecten te kunnen beschrijven aan de hand van de land-use transport feedback cycle en als laatste worden de effecten van het huidige beleid van Utrecht, de kritiek van de KVU op dit beleid en het concept van de vertraagde stad geanalyseerd op basis van de land-use transport feedback cycle. De KVU heeft geen eindbeeld van hoe de vertraagde stad zich uit in de toekomst. Om de vertraagde stad te analyseren aan de hand van de land-use transport feedback cycle is gevisualiseerd wat de vertraagde stad zou kunnen betekenen.

Huidig verplaatsingspatroon in de regio Utrecht

Het verplaatsingspatroon van de regio is geanalyseerd op basis van ODIN data uit 2019. Bewoners uit de Provincie Utrecht maken ongeveer de helft van de verplaatsingen korter dan 5 kilometer. Kortere verplaatsingen worden vaker gedaan te voet of met de fiets, de auto wordt voor verplaatsingen onder de 5 km gebruikt voor tussen de 18 en 35% van de verplaatsingen. Voor verplaatsingen tussen de 5- en 15 kilometer is het openbaar vervoer niet concurrent aan de auto en is het autogebruik hoog. Voor verplaatsingen langer dan 15 kilometer is de rol van het openbaar vervoer gegroeid, maar nog kleiner dan de auto. De E-bike kan het fietsgebruik vergroten in de afstanden tussen de 5- en 15 kilometer om de autoafhankelijkheid op deze afstanden te verkleinen.

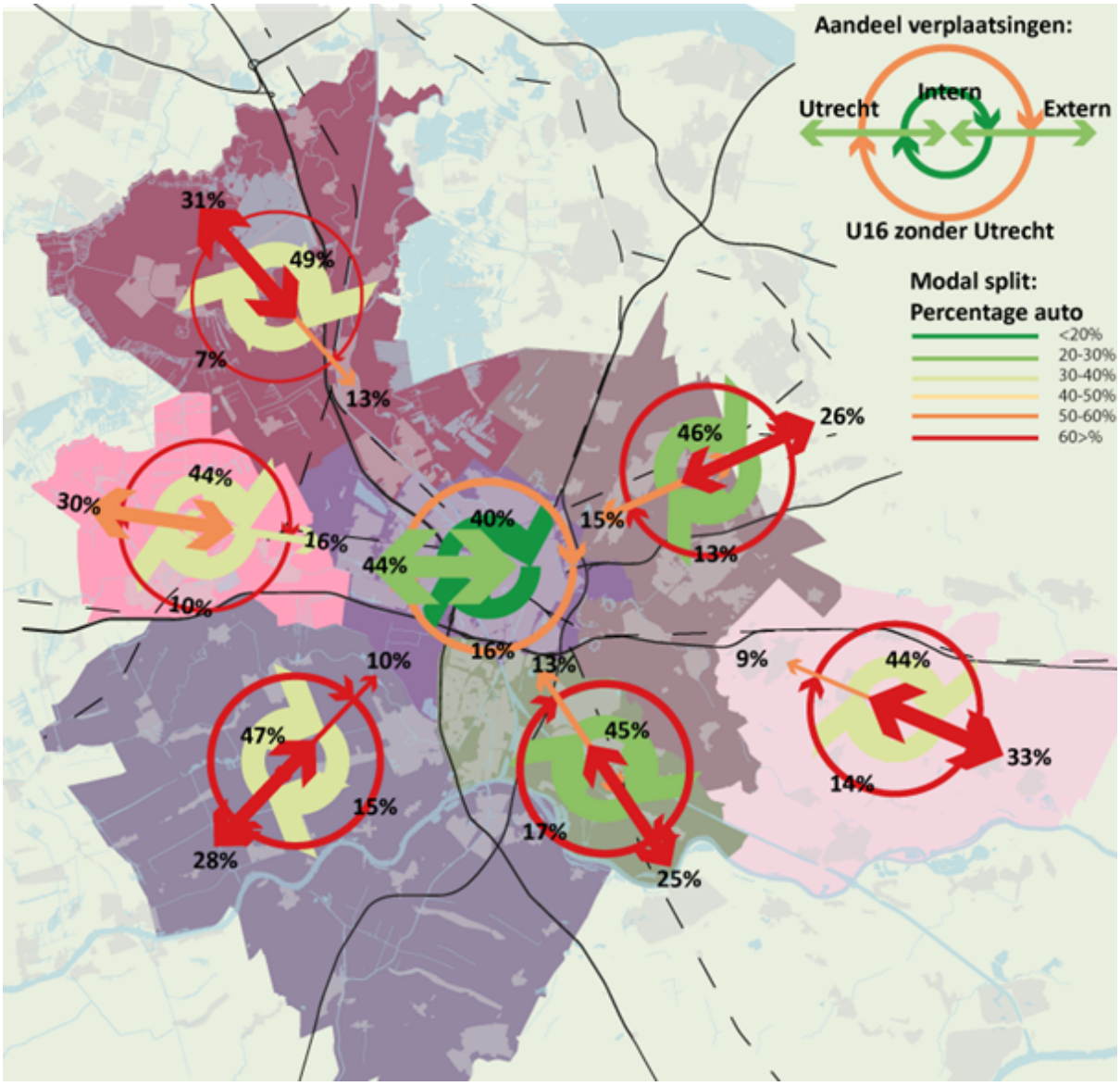


Figuur 2: Verplaatsingen van bewoners van de Provincie Utrecht naar afstandsklasse en modaliteit. Bron: ODIN 2019.

Binnen de 16 gemeenten uit het projectgebied (Niet de gehele provincie valt binnen het projectgebied) zijn verschillen in de modal split en de bestemming van de verplaatsingen. De 16 gemeenten zijn verdeeld over zeven regio's. Binnen deze regio's is gekeken naar het aandeel verplaatsingen:

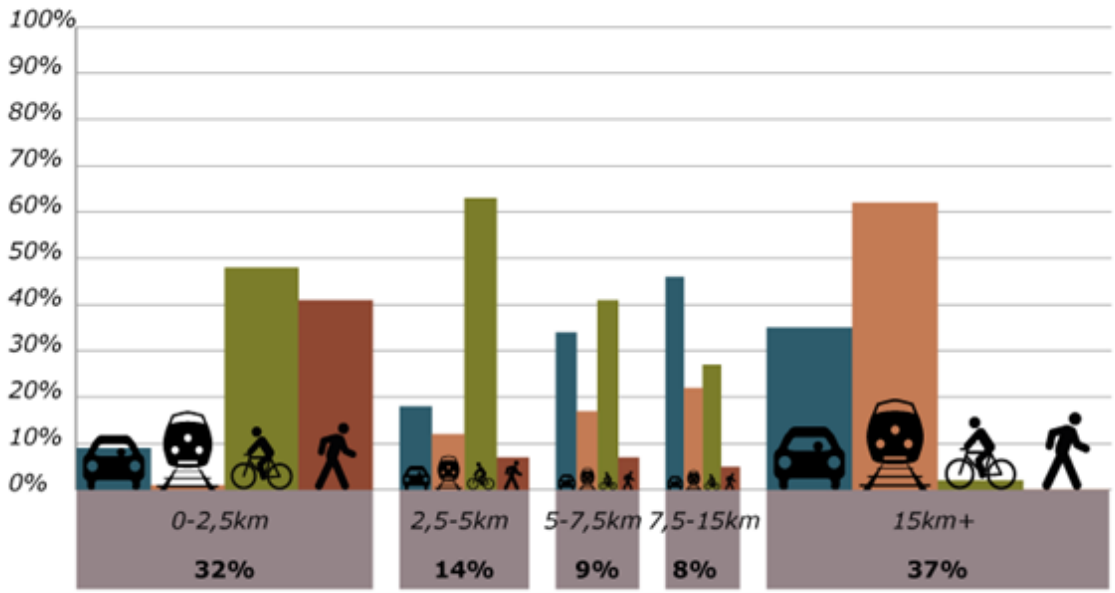
- Intern binnen de regio;
- Verplaatsing tussen de regio en de gemeente Utrecht;
- Verplaatsing binnen de U16 (excl Utrecht en eigen regio);
- Verplaatsing extern (buiten de U16).

Hierbij is gekeken naar het aandeel verplaatsingen in elke regio dat in het gebied vertrekt of aankomt en is dus anders dan de verplaatsingen van bewoners uit de regio. Vooral in de gemeente Utrecht worden veel verplaatsingen gedaan door mensen die niet in Utrecht wonen.



Figuur 3: Verschillen in de verplaatsingspatronen binnen het projectgebied. Bronnen: ODIN 2019 (data), Openstreetmap (kaart), eigen bewerkingen.

Minder dan 50% van de verplaatsingen in de U16 heeft momenteel een herkomst en bestemming binnen de eigen regio. Voor de verplaatsingen tussen regio's buiten de gemeente Utrecht is het autogebruik het hoogst, dit valt te verklaren door afstanden, die vaak verder dan fietsafstand zijn, parkeergemak en slechte OV-verbindingen tussen de regio's. Binnen de gemeente Utrecht is voor alle typen verplaatsingen een lager autogebruik te zien, dit valt te verklaren door een lager autobezit van bewoners, parkeerkosten en betere ov-verbindingen. De gemeente Utrecht heeft relatief veel verplaatsingen met gemeenten buiten de U16, Utrecht is landelijk georiënteerd als stad. Het zijn van de externe verplaatsingen van de gemeente Utrecht niet enkel verplaatsingen van mensen die de gemeente Utrecht bezoeken, bewoners uit de gemeente reizen zelf ook vaker naar andere provincies in Nederland. In figuur 4 zijn de verplaatsingen van bewoners van de gemeente Utrecht gevisualiseerd. Bewoners uit de gemeente Utrecht maken vaker dan de andere gemeenten uit de provincie verplaatsingen langer dan 15 kilometer maar doen dit veel minder vaak met de auto.



Figuur 4: Verplaatsingen van bewoners van de gemeente Utrecht naar afstandsklasse en modaliteit. Bron: ODIN 2019.

De vertraagde stad

Als het concept van de vertraagde stad breed geaccepteerd wordt zal dit leiden tot een andere invulling van de ruimte. Prioriteit voor de fiets en voetganger wordt mogelijk gemaakt door lagere snelheden voor autoverkeer, meer nabijheid en aantrekkelijker en veiligere fiets- en voetpaden. De exacte invulling van de vertraagde stad is niet te voorspellen, toch visualiseren we in dit onderdeel hoe de vertraagde stad tot uiting zou kunnen komen op basis van bestaande trends en de visie van de KVU.

Het belangrijkste punt van de vertraagde stad is het prioriteit geven aan kortere verplaatsingen met de fiets of te voet. Om dit te bereiken is een grotere nabijheid van voorzieningen en werklocaties noodzakelijk. In de vertraagde stad dienen alle dagelijkse bestemmingen bereikbaar te zijn binnen een acceptabele reisafstand. Wanneer de noodzaak om een auto te bezitten voor dagelijkse langere verplaatsingen afneemt, neemt ook de noodzaak om een auto te bezitten af (Jeekel, 2011). De auto verplaatsingen op de kortere afstand worden voornamelijk gedaan op basis van gemak, indien mensen een auto bezitten gebruikt men deze ook vaak voor ritten waarvoor dit niet noodzakelijk is (Harms, 2003). Door meer nabijheid van dagelijkse bestemmingen zoals werk en voorzieningen in de vertraagde stad neemt het aandeel mensen dat dagelijks een auto nodig heeft af. Voor de niet-dagelijkse auto verplaatsingen heeft deelmobiliteit veel potentie bij deze groep (Cervero, et al., 2016). Het is wenselijk dat het autogebruik op de kortere afstand wordt teruggedrongen omdat deze de leefbaarheid om de woonomgeving het sterkte aantast.

In de vertraagde stad krijgt autoverkeer minder prioriteit. De auto blijft beschikbaar maar moet zich aanpassen aan de andere gebruikers van de straat. Door deze priotisering zal de snelheid op verschillende type wegen omlaag gaan. Deze verandering zal niet alleen ontstaan door zelforganisatie van burgers, maar moet vooral op grotere wegen komen vanuit de overheid. Binnen ideeen van overheden lijkt er een verschuiving gaande die lagere snelheden steeds meer ondersteund. Door de stikstof crisis is de snelheid op snelwegen tijdelijk verlaagd van 130- naar 100 km/u. Er is discussie of het wel wenselijk is om de snelheid weer te verhogen. Tegenstanders noemen de voordelen van minder autokilometers, minder uitstoot en meer verkeersveiligheid (Wee, sd). Als het denkbeeld van de vertraagde stad zich verspreidt, is het aannemelijk dat de snelheden op snelwegen 100 blijven of zelfs naar 80 gaan op snelwegen rondom steden. Op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom is recentelijk een motie aangenomen om 30km/u als standaard te hanteren (NOS, 2020). In de vertraagde stad zullen de snelheden in woonwijken omlaag om meer ruimte vrij te maken voor bottom up initiatieven uit de wijken, zoals initiatieven die zich richten op meer ruimte voor kinderen om te spelen en recreëren op de straten. Het autoverkeer past zich in de vertraagde stad dus aan aan de mensen. Investeringen in automobiliteit gaan naar het onderhouden, veiliger en leefbaarder maken van de straten en niet naar capaciteitsuitbreidingen van wegen.

De afgelopen jaren heeft het Rijk vooral geïnvesteerd in sneller openbaar vervoer tussen steden en het uitbreiden van de capaciteit op drukke corridors (RLI,2019). In de vertraagde stad heeft het versnellen tussen regio’s minder prioriteit en kwaliteit toevoegen binnen de eigen regio des te meer. In de vertraagde stad komt de focus te liggen op het investeren in lokaal, fijnmaziger openbaar vervoer om buurten met elkaar verbinden. Openbaar vervoer moet daarnaast toegankelijk zijn voor iedereen om zo mobiliteitsarmoede tegen te gaan.

De afgelopen jaren is veel geïnvesteerd in snelfietsroutes om het autogebruik in woon-werkverkeer te verminderen. In de vertraagde stad staat de beleving van

fietsroutes op de eerste plek. In de vertraagde stad wordt geïnvesteerd in een fijnmazig fietsnetwerk in een aantrekkelijke omgeving. Onderzoek laat zien dat mensen reistijd als korter ervaren wanneer ze op een aantrekkelijk fietspad fietsen zonder te veel complexiteit en eentonigheid (Olde Kalter, et al., 2017). Snelheid is in de vertraagde stad daarom niet het belangrijkste bij het ontwerpen van een nieuw fietspad, maar de nadruk ligt op het mogelijk maken van een aantrekkelijke route.

Voor voetgangers staan veiligheid en ontmoetingen centraal binnen de vertraagde stad en moeten er verschillende type voetpaden ontstaan om alle burgers te voorzien. Sommige burgers vragen om voetpaden met veel interactie met anderen en de omgeving, dit vraagt onder andere om een hoge functiemix (Jacobs, 1961). Andere burgers ervaren juist liever rust en dan is veel groen en aanwezigheid van bankjes essentieel. Door de snelheidsverlaging voor de auto ontstaat er ruimte voor bredere voetpaden om dit mogelijk te maken.

Land-use transport feedback cycle

In onderstaande analyse wordt gebruik gemaakt van de land-use transport feedback cycle om zowel de zienswijze van de gemeente Utrecht als die van de vertraagde stad met betrekking tot mobiliteit en ruimtelijke planning te analyseren. De cirkel brengt de interactie tussen grondgebruik en transportsystemen in beeld. Het beleid rondom grondgebruik bepaalt waar activiteiten plaatsvinden. Deze activiteiten, zoals wonen, werken en recreëren, vragen om een transportsysteem zodat ze bereikbaar zijn. Deze bereikbaarheid zorgt voor het aantrekkelijker worden van een locatie voor de ontwikkelingen van nieuwe activiteiten, wat het grondgebruik weer aanpast (Wegener & Fürst, 1999).

Hoe grondgebruik en mobiliteit elkaar beïnvloeden blijkt uit de de land-use transport feedback cycle. De gemeente Utrecht heeft een visie die zich focust op groei van mobiliteit, snelheid en inwoners, terwijl de Kracht van Utrecht juist belang hecht aan het vertragen van de stad. Beide visies, evenals de kritiek van de Kracht van Utrecht op de visie van de gemeente Utrecht, zijn hieronder aan de hand van de land use transport feedback cycle uitgelegd.

De gemeente Utrecht heeft een ruimtelijke strategie opgesteld, waarin ze hun visie van wonen en verplaatsen in de stad Utrecht presenteren. Het plan richt zich op het inpassen van de verwachte bevolkingsgroei door het realiseren van genoeg woningen en voorzieningen, zodat iedereen gezond en prettig kan wonen in Utrecht. Deze groei wordt voornamelijk opgevangen rondom het stadscentrum en in de regio, om zo de binnenstad te ontlasten.

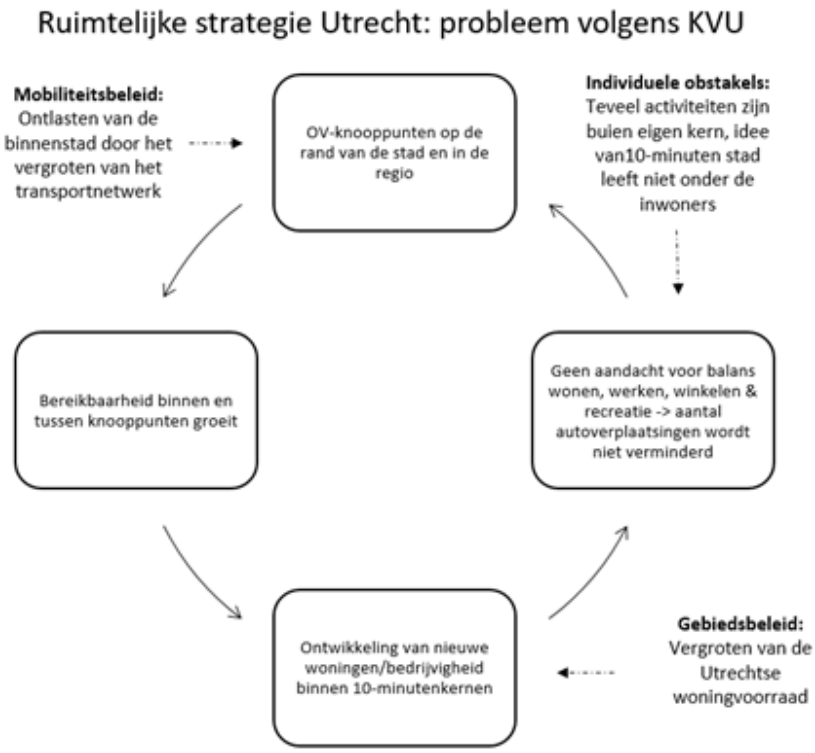
Op het gebied van mobiliteit wil Utrecht een netwerk van knooppunten rondom de stad en in de regio realiseren. Deze knooppunten zijn met elkaar verbonden door middel van hoogwaardige OV-verbindingen. Rondom de knooppunten zullen woningen, winkels, bedrijven en voorzieningen gebouwd worden, zodat de bewoners van deze knooppunten op tien minuten van hun dagelijkse activiteiten wonen. Op deze manier wordt het aantal autoverplaatsingen verminderd, omdat dagelijkse activiteiten op loop- en fietsafstand zijn. Wanneer activiteiten zich buiten het de 10-minutenkern bevinden, kan er met het OV via het knooppuntennetwerk gereisd worden. Zo wordt Utrecht Centraal in de binnenstad ontlast.

Door deze ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen wil de gemeente Utrecht een polycentrische stad met vier nieuwe stadscentra realiseren. De dichtheid van activiteiten en bewegingen binnen en tussen deze nieuwe centra zullen toenemen, terwijl de bewegingen tussen deze plekken en het centrum van Utrecht zullen stagneren of zelfs afnemen. Voor deze ontwikkelingen zijn echter vereisten voor de bereikbaarheid en de activiteiten die de stad Utrecht haar inwoners biedt.

Om ervoor te zorgen dat dagelijkse voorzieningen op 10 minuten afstand van huis zijn, is een fijnmazig fiets- en wandelnetwerk een vereiste. Voor activiteiten die waarvoor naar andere kernen gereisd moet worden is een hoogwaardig ov-netwerk nodig wat voornamelijk de verbindingen tussen de nieuwe centra versterkt in plaats van de verbindingen met enkel het centrum van Utrecht. Voor de realisatie van polycentrisch grondgebruik is dus een non-hiërarchisch transportnetwerk nodig.

Om ervoor te zorgen dat de nieuwe gebruikers van de kernen enkel binnen en

tussen de kernen reizen, is het van belang dat de juiste activiteiten aanwezig zijn in deze plaatsen.



Kracht van Utrecht heeft kritiek op de ruimtelijke strategie van Utrecht. Ze juichen het idee van de 10-minutenstad toe, maar benoemen dat er te weinig aandacht is voor de balans van activiteiten rondom de kernen en het promoten van de 10-minutenstad. Ze verwachten dat de in het plan omschreven 10-minutenkernen ofwel onvoldoende woningbouw ofwel onvoldoende werk en winkels bevatten om een 10-minutenkern te worden. Wanneer de balans tussen woningen, werk en winkels niet klopt, zijn dagelijkse activiteiten niet op 10 minuten afstand van huis. Bewoners van deze kernen moeten hierdoor toch dagelijks met OV of zelfs met de auto, waardoor het aantal (auto)verplaatsingen niet afneemt door het 10-minutenstadconcept.

Daarnaast is het van belang dat het idee van de 10-minutenstad leeft onder de bevolking. Wanneer bewoners van de nieuwe 10-minutenkernen niet de voorkeur hebben om voor hun dagelijkse activiteiten binnen hun eigen kern te blijven, zullen ze nog steeds met OV of de auto naar andere plekken in de stad blijven reizen. Om de omslag naar minder reisafstanden te maken moet er dus ook een omslag in voorkeuren voor activiteiten komen.

In de vertraagde stad worden niet 10-minutenkernen gerealiseerd rondom de stad Utrecht, maar worden binnen de stad Utrecht de bestaande wijken opgewaardeerd tot volwaardige 10-minutenwijken, waar dagelijkse activiteiten en voorzieningen zich op loop- of fietsafstand moeten bevinden van de woonomgeving. In de regio zullen zulk soort kernen ook gerealiseerd worden, maar in plaats van dat deze voor bepaalde voorzieningen nog afhankelijk zijn van de stad moeten deze ook genoeg voorzieningen krijgen om te functioneren als volwaardige 10-minutenkernen. In dit plan wordt dus ook uitgegaan van de 10-minutenstad, maar de Kracht van Utrecht wilt dat de regio minder afhankelijk wordt van de voorzieningen in de stad. Meer voorzieningen op loop- en fietsafstand leiden tot een lager autogebruik en een lager autogebruik leidt tot meer voorzieningen die zich in de woonomgeving willen vestigen (CROW-KpVV, 2014). Een grotere nabijheid en meer fietsers en voetgangers versterken elkaar in de land-use transport feedback cycle. Wanneer de regio niet meer afhankelijk is van het centrum van Utrecht, is de realisatie van een hoogwaardig OV-netwerk om de stad heen namelijk ook niet meer nodig. De financiële middelen die hiermee bespaard blijven kunnen dan gebruikt worden voor de realisatie van voldoende voorzieningen voor de 10-minutenkernen in de stad en in de regio. Door de stad in te richten als loopstad wordt deze ingericht voor de behoeftes van bewoners. Ruimte die voorheen was gereserveerd voor de auto maakt plaats voor wandel- en fietsroutes, ontmoetingsplekken, buurtvoorzieningen en groen. Door de 10-minutenstad nog lokaler toe te passen ontstaat dus een vertraagde stad.

De kansen en barrières binnen de Vertraagde Stad

Het Multi-Level Perspective (hierna genoemd MLP) zal worden gebruikt om een analyse te maken van de kansen en barrières om de samenleving te transformeren. Het is een conceptueel model voor maatschappelijke evoluties en past bij KVU gezien zij uitgaan van organische groei en zelforganisatie van burgers. Het MLP gaat uit van non-lineaire transities die voortvloeien uit een wisselwerking van verschillende ontwikkelingen op drie analytische levels; niches, sociaal-technologisch regime en sociaal-technologische landschappen (Geels, 2012: 471-472). Binnen een transitie zijn de regimes hoofdzakelijk omdat een transitie wordt omschreven als wisseling van een regime naar het andere. De niche en de landschappen worden gezien als concepten die voortvloeien uit en in relatie staan tot het huidige regime (Geels, 2011: 26-27) .

Het sociaal-technologisch regime zijn dus de diepe wortels in het huidige systeem, zorgt voor zijn stabiliteit en vormt context voor de samenleving. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het huidige beleid dat is gericht op snelheid en de auto. Het zorgt voor actoren maar heeft deze ook nodig, aan de ene kant komen er actoren samen om regels na te leven en aan de andere kant zorgen regels voor het ontstaan van actoren. Een regime is de eenwording van kennis, normen en waarden, investeringen, objecten en infrastructuren. Het zijn de belangrijkste factoren voor het tot stand komen van belangrijke sociale functies.

Niches zijn als plekken die beschermd zijn en waarin mensen vraag hebben naar en hun steun uiten naar innoverende ontwikkelingen. De niche actoren werken aan deze radicale innovaties die buiten het huidige regime vallen. Zo is het vertragen uit de KVU een niche in het huidige regime. Niches krijgen momentum als de expectaties en idealen meer duidelijkheid en bredere acceptatie krijgen en het sociale netwerk rondom groter wordt (Geels, 2011: 27-28).

Als laatste, sociaal-technische landschappen is de context die de niches en het regime beïnvloeden. Het focust niet alleen op het technische en materialistische van een sociaal systeem maar kijkt ook naar dingen als demografische trends, politieke ideologieën, sociale waarden en macro-economische patronen. Het is een context die buiten het regime en de niches afspeelt en is daarom lastig om te beïnvloeden op korte termijn en daardoor gebeurt verandering ook langzaam (Geels, 2011: 28-29).

Het is belangrijk om te realiseren dat er binnen het MLP geen enkele factoren of redenen zijn voor transitie maar het is een process waarin verschillende dimensies op verschillende lagen elkaar beïnvloeden en versterken. Vanwege deze wijze van denken is het MLP erg goed toe te passen op KVU omdat er inzage is de verschillende lagen in de gewenste transities en zo een diep analytisch inzicht geeft op KVU.

Als eerste om te kijken naar het regime, en dan vooral wat er voor kan zorgen dat de transitie van het ene regime naar het andere regime moeizaam of niet kan verlopen. Deze worden ook wel *regime barriers* genoemd en werken dus tegen de verandering in mobiliteit en transport waar KVU voor strijdt.

Ten eerste wordt er door de gemeente Utrecht veel gefocust of het realiseren van efficiëntie omtrent mobiliteit, voortvloeiend uit een huidig wereldbeeld van de homo economicus. Het is een regime waar de mens wordt gezien als individueel en rationeel handelend en gericht op efficiëntie en snelheid om zo de best mogelijke keuze voor zichzelf te maken. De mens is dus nooit tevreden en vindt dat het altijd sneller en beter

kan. Het huidige regime legt vooral de nadruk op het oplossen van knelpunten in het mobiliteitssysteem om de snelheid hoog te houden. Doordat er vooral wordt geïnvesteerd in het oplossen van knelpunten op het hoofdwegennet wordt hier steeds meer capaciteit toegevoegd wat leidt tot meer autokilometers. Doordat mensen een reistijd budget hebben leidt dit per definitie tot minder lokale verplaatsingen zoals lopen en fietsen (Bertolini, 2017: 25-33). Een wereldbeeld waarin het idee van lopen en fietsen een grote rol speelt past beter binnen die van homo ludens, waarin de mens wordt gezien als een spelend en cultureel wezen en, zoals KVU het ook verwoord, plezier (en rust) haalt uit het bewegen en verplaatsen.

Ten tweede wordt de auto in de samenleving gezien als statusobject voor de laagopgeleiden, terwijl de fiets juist een statusobject is voor de hoogopgeleiden (Duin, 2017) . Voor de hoogopgeleiden is de fiets een middel om te laten zien hoe goed ze het hebben aangezien ze dicht bij hun werk wonen en de Nederlandse 'doe maar normaal' mentaliteit hebben. Het laat zien dat ze dicht bij hun werk wonen en ongevoelig zijn voor status, terwijl mensen ook steeds vaker een dure en bijzondere fiets kopen waarmee je toch een bepaalde levensstijl en status kan neerzetten. Dit terwijl onder laagopgeleiden maatschappelijk succes vaak nog wordt gemeten aan de hand van het hebben van een auto. Dit laat zien dat de keuzes die huishoudens en bedrijven maken ook externe factoren hebben die in sociale normen en waarden zijn vastgelegd en het dus lastig kan maken om het concept van de vertraagde stad door te voeren in de armere wijken.

Ten derde is binnen het huidige regime ruimtelijke specialisatie mogelijk door het grote bereik van de auto. Het 'vertraagde stad'-concept wil juist naar een ruimtelijke indeling waarin alle dagelijkse faciliteiten binnen 10-minuten loop en fietsafstand zijn. Dit zorgt ervoor dat specialisatie binnen een stad moeizaam is, aangezien er binnen een bubbel van 10-minuten dezelfde soort faciliteiten aanwezig moeten zijn. Binnen dit concept wordt de vraag naar speciaalzaken en -faciliteiten sterk verminderd waardoor ook het aanbod zeer verminderd. Dit brengt het dilemma betreffende hoe je een buurt binnen een 10-minuten stad uniek kan houden en niet zorgt voor identieke buurten voort.

Als laatste is er binnen het regime van Utrecht veel samenwerking binnen verschillende organisaties, de overheid, gemeenten en burgers. Deze intersectionele samenwerking kan een barrière vormen als er geen aandacht wordt gegeven aan de mate van samenwerking en hoe deze samenwerking plaatsvindt. De Kracht van Utrecht gaat uit van veel zelforganisatie onder de burgers en dus is het belangrijk om te kijken naar wat voor invulling dit krijgt in het beleids process. Aangezien samenwerking tussen verschillende belangen de realisatie van een 10-minuten stad kan bemoeilijken.

Naast regime barrières benoemd het MLP model landschap als context voor het regime en niches. Het landschap heeft een indirecte invloed op de andere lagen van de MLP. Twee maatschappelijke indirecte invloeden die relevant zijn in de context van landschap zijn de COVID-19 pandemie en klimaatopwarming.

De eerste landschapsverandering is de mondiale COVID-19 pandemie. Als gevolg van de pandemie herschikt de samenleving zich naar een leven wat meer gericht is op de directe woonomgeving. Zo werd in korte tijd thuis de overheersende plek. Dit leidde tot een afname in reistijd, aantal verplaatsingen en verkleining van de woon-werk kern. Hierdoor kwam de nadruk meer te liggen op de directe omgeving van mensen. De externe druk van de pandemie zorgt ervoor dat burgers zich meer richten op de indeling van hun woonomgeving (Sharma, 2021).

Een maatschappelijke beleidsgeorienteerde niche die afwijkt van het pre-corona regime is het idee van de tien-minuten stad. Een niche kan gezien worden als innovatie

die breekt met de bestaande gang van zaken. Zo is het idee van de 10-minuten stad ook een niche door de breking met het huidge economische beeld.(

Naast de globale pandemie speelt de (in)directe invloed van de klimaatopwarming een rol binnen de landschapskansen. Klimaatadaptatie en klimaatmitigatie vragen om dringende ingrepen in landschapsgebruik, hierdoor worden heersende wijze van handelen en gebruik van hulpbronnen zoals fossiele brandstoffen of andere productiemethoden die voor veel uitstoot zorgen kritisch bekeken. Als gevolg van de urgentie om de ecologische voetafdruk te verkleinen neemt de externe druk op regimes toe. Ten gevolge hiervan ligt een vergroting van het draagvlak tegen het dominerende niet-duurzame systemen. Deze kritische blik biedt kansen voor niches zoals het idee van de vertraagde stad.

Wisselen van regime naar regime wordt bevorderd en gefabriceerd door middel van niches en novelties. Kenmerken hiervan zijn dat deze praktijken binnen beschermde omgevingen ontstaan. Denk herbij aan bijvoorbeeld subsidies, stimulering door beleid en bottom-up initiatieven (Smith, Grin, Voß, 2010). Binnen niches is men opzoek naar opkomende innovaties die breken met economische, maatschappelijke of beleidspraktijken. Veelal zijn niches afhankelijk van momentum die zorgen voor een doelgerichtere en gespecialiseerde functie. Momentum kan in het geval van de vertraagde stad de eerdere genoemde pandemie of klimaatopwarming zijn. Hierdoor komt er positieve aandacht op de aspecten die de vertraagde stad veranderd in het regime en landschap. Niches worden veelal op langere termijn opgenomen in dominante instellingen (Geels, 2012; 472).

Voorbeelden van deze niches voor De Vertraagde Stad komen in verschillende vormen aanbod. Een eerste beweging is die van de communicatieve planning. Middels het uitgangspunt 'samen stad maken' streven de overheid en lokale gemeenten ernaar om een diversiteit aan perspectieven te bieden in hun beleid maken en de uitvoering. Het programma 'samen stad maken' is door de Gemeente Utrecht ingestemd om Utrechters en buurten te organiseren voor inspraak (Gemeente Utrecht, 2019). Zo ook in De Vertraagde Stad waar gefocust wordt op de discours voor inclusievere planning. Het citaat: '' Een mobiliteitsplan voor iedereen? Vervang dan het woord "slim" door "rechtvaardig". '' illustreert goed hoe de Kracht van Utrecht pleit voor het doorbreken van het dominante discours wat de focus legt op top-down planning en de transitie wilt maken naar inclusievere planning. Daarnaast worden (experimentele) vormen van infrastructuur en interventies (fietsstraten, autoluwe gebieden, adaptieve meters) gebruikt om landgebruik beïnvloeden en gebieden in ontwikkeling een nieuwe richting op te sturen.

De vertraagde stad: van een visie naar een strategie

De KVU heeft een toekomstvisie van de stad bestaande uit minder asfalt en meer oog voor duurzaamheid en mensen door nabijheid (Kracht van Utrecht, sd). Echter legt de KVU vooral de nadruk op het belang van het veranderen van het proces wat tot deze visie leidt, dan op de visie zelf. KVU ziet bottom-up initiatieven van burgers en organisaties door middel van zelforganisatie als de pijlers voor verandering (de Gidts,2021). Deze verandering ontstaat op basis van een ander mensbeeld met de focus op basis van betere participatie, in plaats van wat de gemeente voor ogen heeft. De KVU is in dit proces een netwerkorganisatie om burgers en organisaties bij elkaar te brengen en kennis te laten delen over hun initiatieven (de Gidts,2021). De vertraagde stad als concept is een verhaal dat burgers kan mobiliseren richting het starten van initiatieven. Het volgende citaat van Throgmorton beschrijft hoe verhalen tot verandering kunnen leiden:

> *"If told well, stories enable readers to envision desirable transformations in their cities, long for the transformations, feel inspired to act, and believe that their actions will actually have an effect." (Throgmorton, 1993)*

Uit de analyse met de land-use transport feedback cycle is gebleken dat meer nabijheid en een hogere modal split van fietsen en lopen elkaar versterken. De huidige trend is echter andersom, meer autogebruik, grotere capaciteit nodig, capaciteitsuitbreiding, sterkere mate van clustering voorzieningen, langere afstanden, meer autogebruik. Dit hoofdstuk beschrijft hoe deze trend doorbroken kan worden en de vertraagde stad werkelijkheid kan maken. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in twee verschillende onderdelen:

- Procesmatig: Hoe kan het verhaal van het concept van de vertraagde stad beter verspreid worden om burgers, organisaties en de gemeente te mobiliseren?
- Inhoudelijk: Hoe kan het concept van de vertraagde stad versterkt worden, hoe ontstaat een ander verplaatsingspatroon?

Voor KVU speelt voornamelijk de vertaalslag van concept naar uitvoering, daarom zijn ze op zoek naar medestanders en initiatieven om tot actie over te gaan. De analyse met behulp van de land use transport feedback cycle geeft antwoord op de inhoudelijke vraag, deze toont namelijk welke effecten het concept de vertraagde stad heeft en welke transport- en grondgebruik-aanpassingen gedaan kunnen worden voor de meest optimale resultaten. Het multi-level perspective is een procesmatige analyse, en toont welke kansen en barrières er zijn om het concept de vertraagde stad van niche tot regime te maken.

Inhoudelijk speelt met de relatie tussen nabijheid van woon-werklocaties en een laag autogebruik een vorm van een prisoner's dilemma. De land use transport feedback cycle laat zien dat minder autogebruik en meer lokale verplaatsingen de vraag naar meer dagelijkse bestemmingen in de lokale omgeving stimuleert. Tegelijkertijd zal de aanwezigheid van meer dagelijkse bestemmingen op kortere afstand het dagelijks gebruik van de auto voor veel mensen overbodig maken. Voor het collectief is het concept van de vertraagde stad het meest aantrekkelijk, meer voorzieningen en werklocaties op loop- en fietsafstand verbetert de leefbaarheid en de algemene welvaart. Als individueel burger kan het blijven gebruiken van de auto het meest aantrekkelijk zijn, net als dat het als bedrijf het meest aantrekkelijk is om zich te clusteren in het centrum, een typisch prisoner's dilemma. De vertraagde stad met meer nabijheid kan pas optimaal tot uiting komen indien een grote groep burgers in een gebied kiest voor kortere, lokale verplaatsingen te voet of met de fiets.

Toch hoeft een hoog autogebruik geen probleem te zijn voor de vertraagde stad. De mate van succes is wel afhankelijk van de mate waarin nabijheid en kortere verplaatsingen tot uiting komen. De vertraagde stad ontstaat uit een transitie bestaande uit een grotere nabijheid van voorzieningen en daardoor meer lokale verplaatsingen en meer te voet of met de fiets maar dwingt burgers niet om de auto niet te gebruiken. De MLP laat zien dat er kansen zijn zoals het thuiswerken en klimaatbewust zijn waardoor een deel van de burgers al meer in de eigen leefomgeving te vinden is. In de toekomst blijft naar verwachting een aanzienlijk deel van de werknemers één of meerdere dagen in de week thuiswerken (ANWB, 2020;RAI Vereniging, 2020). De groep burgers die blijft thuiswerken blijft meer in de eigen leefomgeving en dit biedt de mogelijkheid voor voor meer dagelijkse bestemmingen om zich te vestigen in woonwijken. Meer dagelijkse bestemmingen in woonwijken leiden tot een verkleinde autoafhankelijkheid met weer meer dagelijkse bestemmingen in woonwijken als gevolg. Zo start een langzaam proces waardoor het steeds aantrekkelijker wordt om in de eigen omgeving te blijven en steeds aantrekkelijker voor bedrijven om zich te vestigen buiten het centrum van Utrecht. De afhankelijkheid van de regio met Utrecht neemt zo af.

De afhankelijkheid van de regio is naast het bovengenoemde proces door andere factoren ontstemd. Sinds begin 2020 is er sprake van een wereldwijde pandemie die zorgt voor een radicale koerswijziging van de samenleving. Ten gevolge hiervan moest de samenleving opnieuw worden ingedeeld. Het dominante regime wordt plotseling omvergeduwd. De maatschappelijke evoluties ten gevolge van het veranderende landschap kunnen momentum bieden voor adaptatie van infrastructuren, denkwijzen en wereldbeelden. Door deze veranderingen worden onderliggende intenties (snelheid, efficiëntie etc.) bevraagd. Daarbij krijgen niches zoals de vertraagde stad of de tien-minuten stad meer belangstelling. Naast de pandemie speelde de klimaatcrisis al langer een rol bij maatschappelijke evoluties. Toenemend belang voor duurzaamheid en gezonde groei biedt ruimte voor initiatieven die dit ondersteunen. De vertraagde stad is zo’n idee dat breekt met de het regime. Door middel van vertraging en het herindelen van de publieke ruimte.

Door de hernieuwde aandacht voor niches en ideeën ten gevolge van de twee crisissen kan het huidige momentum worden gebruikt om ideeën van de Kracht van Utrecht verder te integreren in het landschap. De lastigheid ligt hier in het doorzetten van ideeën en de vorming van de samenleving hiernaar. In dit deel van het designplan wordt gefocust op hoe het momentum in het landschap (COVID-19 en klimaatcrisis) kan worden doorgezet naar een duurzamere en rechtvaardigere vorm (Geels, 2012). In de volgende alinea’s wordt gereflecteerd op welke hulpmiddelen de overheid kan bieden bij organische groei. Daarnaast worden ideeën besproken die dit op lokaal niveau stimuleren.

Tussen de visie van Utrecht en de KvU zit een kloof die op verschillende schalen tot uiting komt. Bijvoorbeeld het verschil tussen de KvU die voor organische groei pleit en afname van snelheden in voertuigen. Aan de hand van de Multiple-level perspective analyse werden drie schaalniveaus geformuleerd: die van het landschap, regime en de niches en innovaties. In dit design gedeelte wordt de focus geplaatst op het momentum wat veranderingen in het landschap hebben gecreëerd en hoe dit gestimuleerd kan worden uit verschillende schalen van de samenleving.

De Kracht van Utrecht gaat uit van organische groei die, op basis van de MLP, gestimuleerd wordt door het momentum van de maatschappelijke evoluties ten gevolge van de pandemie. Momenteel is binnen het heersende regime de overheid veelal gericht op top-down benaderingen. Echter kan de overheid ondersteuning bieden voor bottom-up ideeën en initiatieven. In de volgende alinea worden drie functies beschreven die de overheid kan vervullen.

Ten eerste, heeft de overheid een rol in het herkennen en ontdekken van patronen door te kijken naar vroege signalen van en het identificeren van (wereldwijde) trends die kunnen functioneren als versterkers van de ambities binnen de zelforganisatie. Denk hierbij aan trends als de COVID-19 pandemie en de klimaatcrisis, de overheid heeft een rol in het herkennen van deze trends. Niet alleen het herkennen is een tool die de overheid in kan zetten maar ook de trend benoemen als een *policy window.* Betekende dat er een opening is gekomen binnen beleid om een nieuwe koers te slaan en nieuw beleid te maken wat leidt tot innovatie binnen het transport en mobiliteits beleid bijvoorbeeld. Dit faciliteert niet alleen de burgers initiatieven maar zorgt er ook voor dat het verhaal zich beter verspreid onder de mensen.

Ten tweede, kan de overheid ook een rol hebben in het beleid dat ervoor zorgt dat positief gedrag wordt gepromoot en negatief gedrag wordt tegengegaan. Denk hierbij aan het subsidiëren van niches als de app Ommetje of het steunen van initiatieven als de mogelijkheid om voetstappen om te zetten in groene energie. Niches als deze verandert het beeld van de mensen over mobiliteit keuzes op een leuke en speelse manier. Als de overheid apps en initiatieven als deze subsidieert en promoot dan laat het zien dat wandelen positief gedrag is wat ze willen stimuleren. Denk ook bijvoorbeeld aan de overheid die een koolstoftaks instelt. Hiermee verander je het beeld dat de auto niks fout doet en wordt negatief gedrag, de auto gebruiken, tegengegaan en worden andere vervoersmiddelen gestimuleerd als lopen en fietsen.

Als laatste, heeft de overheid de rol om constant te adapteren aangezien zelforganisatie en de regelgeving vanuit de overheid planners co-constitutief zijn. Het is daarom ook vitaal om processen te hebben waarin de overheid de zelforganisatie monitort en evalueert maar ook zeker leert van deze processen (Rauws 2016: 356). Denk hierbij aan burgerinitiatieven die worden georganiseerd door de overheid, zoals burger inspraak of aan meetings waar samen met de burger wordt gekeken naar beleid en de normen en waarden die hier achter liggen. Dit zorgt er niet alleen voor dat de overheid leert van deze processen door contact met burgers maar ook dat burgers geïnspireerd kunnen raken door deze bijeenkomsten en gemotiveerd voelen om creatief bezig te zijn.

De vorige alinea's laten zien welke functies de overheid zou kunnen vervullen om ervoor te zorgen dat er inderdaad een organische groei is vanuit zelforganisatie van burgers. Het faciliteert deze groei door het te monitoren, evalueren en waar nodig is in te grijpen met regels om de normen en waarden in de samenleving richting het nieuwe regime te brengen. De overheid kan dus helpen in het overbrengen van het verhaal van de vertraagde stad door verschillende tools in te zetten.

Naast de tools kunnen lokale overheden inzetten op het discours rondom mobiliteit. Momenteel heerst er een gedachtengang rondom verplaatsingen die gericht zijn op bijvoorbeeld benodigde inspanning, economische kosten en reistijd. De KvU richt zich op het verminderen van de afstand die moet worden afgelegd tot een locatie in tegenstelling tot rationele homo economicus die richt op efficiëntie en kosten/baten. De KvU redeneert dat wanneer er minder afstand moeten worden afgelegd,de totale mobiliteit afneemt. De rol van COVID in het landschap is te zien aan de verplichte afstand radius inperkingen die zorgen voor meer aandacht voor het idee van het verkleinen van afstand afleggen en directe praktijk toepassingen. Veel mensen hebben ingezien welke voordelen dit brengt voor hun dagelijkse activiteiten en waren genoodzaakt de behoefte te temperen om lang en ver te reizen naar voorzieningen. Lokale overheden kunnen dit momentum stimuleren door middel van het aantrekkelijk maken van voorzieningen dichtbij. De fysieke realisatie moet echter wel door worden gezet naar handelen bij bewoners en aantrekkelijk blijven. In de volgende alinea's

worden methoden besproken die dit gedrag stimuleren.

Als eerste kan de gemeente Utrecht inzetten op het gebruik van groen in de regio. Dit kan zowel in de vorm van meer groen toevoegen aan de regio maar ook op groenstroken met elkaar verbinden. Middels een aantrekkelijke groene omgeving en de rol van de wandelaar opnemen in de ontwikkeling van gebieden wordt een stimulus toegevoegd. Daarnaast is het verbinden van wandelgebieden met elkaar een manier om een breed voetgangersnetwerk op te zetten die in elkaar overlopen (Rosol, 2010). Naast de baten van natuur voor de mens ter bevordering van een gezonde levensstijl, zorgt groen voor de nodige klimaatmitigatie. Zo fungeren de groene gebieden als hitte geleiders en voeren ze regenwater af. Een voorbeeld van vergroening binnen de regio Utrecht is Martine Sluijs die People Inspire People (PIP) opzette. Haar initiatieven hebben als insteek gelijkwaardig samenwerken en het inzetten van diverse expertises bij het inrichten van leefruimtes. Door gezamenlijk een groene buurt te realiseren verbetert de leefomgeving en wordt de sociale cohesie begunstigd. Daarnaast heeft groen het positieve effect van de gezondheid versterken. Groene gebieden in de stad creëren meer rust en bevorderen sociale interactie (Lee et al, 2015). In het onderzoek van Lee, Jordan en Horsley wordt het causale verband tussen groen en mentale gezondheid uiteengezet. Het stimuleert interactie, biedt ruimte voor culturele doeleinden en recreatie. Daarnaast produceren groene gebieden minder geluid en bieden ze een plek voor rust in stedelijke gebieden (PBL, 2014).

Ten tweede kan de lokale overheid de regio ontwikkelen vanuit kernen. Door middel van ontwikkelingen organisch te laten plaatsvinden op basis van ervaringen en aandacht voor de diversiteit die er heerst onder bewoners vormen gebieden zich naar de gebruikers. Wanneer mobiliteitspatronen worden meegenomen in deze ontwikkeling kunnen faciliteiten en voorzieningen binnen kernen aansluiten op wensen van de gebruikers rondom. Dit in tegenstelling tot een van bovenaf geforceerde planning die veelal gebaseerd is op universele normen (Pissourios, 2014). Een voorbeeld hiervan is het initiatief Stadhuis in de Buurt. Door middel van het integreren van de perspectieven van burgers vult de gemeente missende informatie aan over de geleefde omgeving. Echter is het belangrijk om participatie door te zetten en structureel onderdeel te maken van het planningsproces. Dit process beter vormgeven is momenteel de focus van Utrechtse Ruimtemakers. Onder de term maatschappelijke gebiedsontwikkeling probeert de Utrechtse Ruimtemakers de afstand tussen de samenleving en overheid te verkleinen.

Als derde kan worden ingezet op gedrag stimulering van burgers. Momenteel zijn er al initiatieven in omloop die dit aanmoedigen middels applicaties en *challenges.* Zo spoort de app Ommetje aan mensen per dag een wandeling te maken. Of voegt de City Challenge app een extra dimensie toe aan wandelen in Utrecht door middel van spellen en informatie over de omgeving. Beide zijn voorbeelden van goed gedrag stimuleren middels technologie. Naast het gedrag stimuleren geeft Henk Aarts, psycholoog gepromoveerd op vervoersmiddelen keuze en gewoontegedrag, aan hoe het voorzien in reisinformatie zoals afstand, weersomstandigheden een positief effect kan hebben op bewustwording van vervoerskeuze en twijfelaars over de streep te trekken. Aarts geeft wel aan dat bepaalde gedragspatronen moeilijk te veranderen zijn (Aarts, 1998). Hoewel het voor sommige helpt om in te spelen op gedrag zouden grondigere veranderingen meer teweeg brengen. Met grondiger wordt gedoeld op structurele veranderingen in systemen en de ruimte tussen beleid en uitvoering (Beus de, 2009).

Daarnaast is het belangrijk om de pluraliteit van verschillende mobiliteit opties te erkennen. Meedenken over gedrag vergt bedachtzaamheid over hoe keuzes ontstaan. Aan de hand van bijvoorbeeld burgerparticipatie en analyse kan de gemeente een beter begrip krijgen van mobiliteitspatronen. Het stelsel wat hierdoor wordt gerealiseerd krijgt

extra waarde wanneer inzichtelijk wordt welke methoden van verplaatsing welke drijfveren kennen. Zo wordt lopen en fietsen vaak onder een noemer geplaatst. Niettemin verschillende de twee van elkaar. Zelfs binnen de mobiliteitsvorm lopen kent deze verschillende redenen zoals recreatief, voor de gezondheid of dagelijkse boodschappen.

Buiten de traditionele vormen van mobiliteit wordt er weinig aandacht besteed aan alternatieve vormen van mobiliteit en diversiteit van infrastructuur. Deelmobiliteit wordt meegenomen maar gaat weinig verder dan gedeelde auto's of bondig bespreken van *e-scooter sharing* diensten zoals *Felyx* en *Check*. Dit terwijl er veel kansen liggen in deze mobiliteit opties voor bijvoorbeeld ruimtegebruik en lagere hoeveelheden in de openbare ruimte door delen (Carmona, 2010). Naast diverse vervoersmodi is de infrastructuur dat ook. Het bevorderen van een diverse loop infrastructuur is van belang in het waarborgen van de kwaliteit van verplaatsingen. Hierbij kan gedacht worden aan aaneengesloten wandelpaden, de breedte ervan en de verlichting (Sugiyama et al, 2014).

Welke interventies zijn er nodig in het landgebruik?

De analyse van de vertraagde stad, met behulp van de land use transport feedback cycle, toont dat naast het veranderen van de mobiliteit van stedelingen het ook belangrijk is dat het grondgebruik een verandering ondergaat. Als stedelingen voor tragere transportmodaliteiten gaan of moeten kiezen, zoals de fiets of lopen, verkleint de afstand die ze binnen hun reistijd-budget (*travel time budget*) kunnen afleggen. Het reistijd-budget is een concept wat stelt dat de tijd die men dagelijks gebruikt om te reizen vaststaat. Dit zorgt ervoor dat wanneer mensen sneller kunnen reizen, ze ook verder gaan reizen omdat dit binnen hun reistijd-budget past (Stopher & Ahmed, 2017). Echter zorgen tragere transportvormen ervoor dat men niet meer even grote afstanden kunnen afleggen binnen hun reistijd-budget als dat ze voorheen met de auto deden, waardoor hun bestemmingen dichter bij huis moeten zijn.

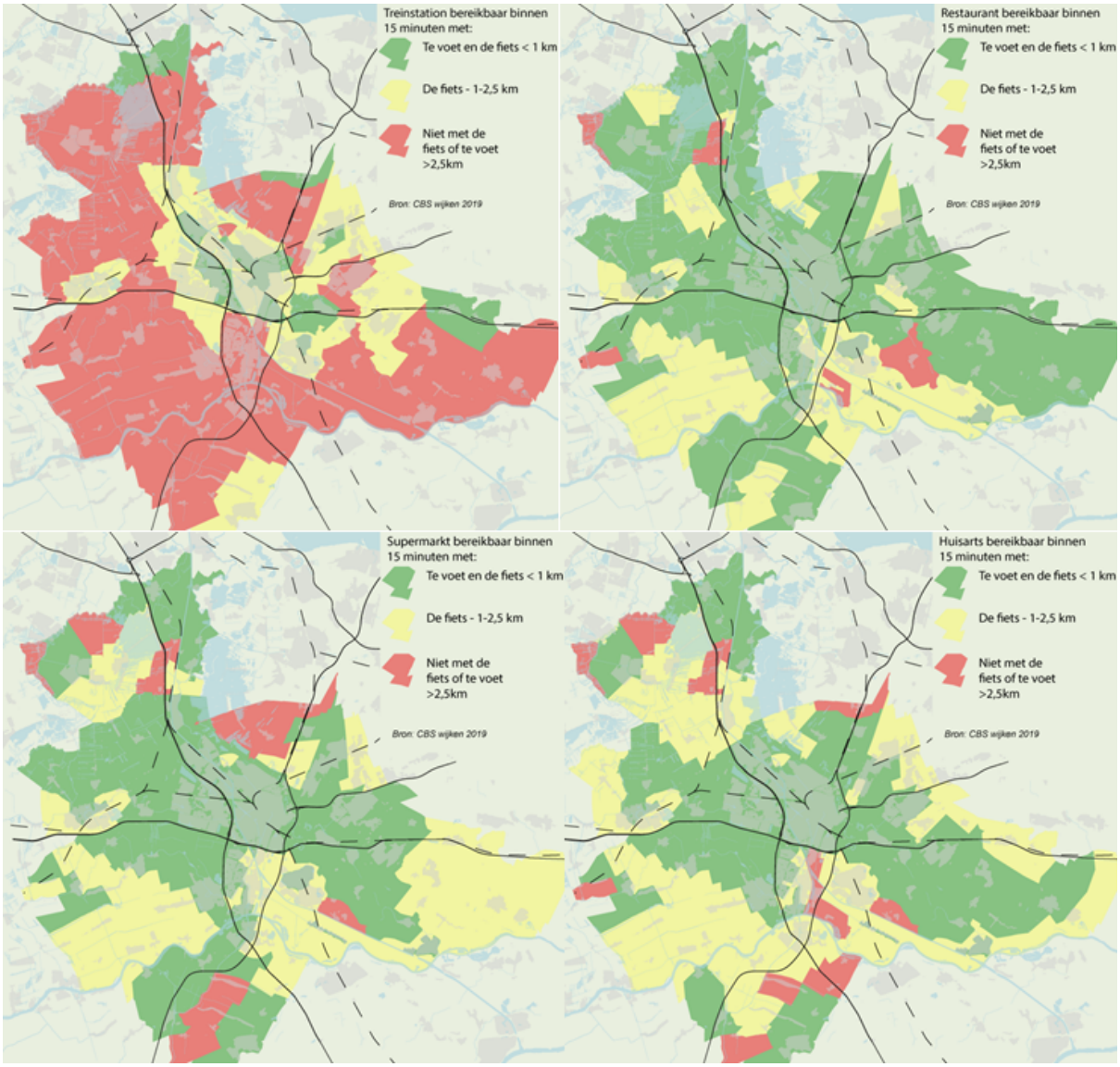
Om het concept van 'de vertraagde stad' te laten slagen, is het dus van belang dat niet alleen het autogebruik wordt teruggedrongen, maar ook overbodig wordt gemaakt door voorzieningen op loop- en fietsafstand te realiseren. Deze realisatie moet vanuit twee kanten komen; vanuit de burgers (bottom-up initiatieven) en vanuit de gemeente (top-down beleid). Daarnaast is het, zoals al eerder genoemd werd in de kritiek van de KVU op de gemeentelijke visie, van belang dat het idee van 'de vertraagde stad' leeft onder burgers. De genoemde drie interventies worden hieronder verder toegelicht.

Beleid van de gemeente

Zoals al eerder genoemd is de gemeente Utrecht ook voor het realiseren van 10-minutenkernen. Echter is het van belang dat wordt gekeken naar het voorzieningenniveau van de nieuwe kernen, evenals naar het voorzieningenniveau van bestaande kernen.

Binnen de 10-minutenkernen moet er meer focus zijn op de realisatie van noodzakelijke voorzieningen. Het is belangrijk dat allereerst onderzoek wordt gedaan naar de voorzieningenniveaus van de 10-minutenkernen in de stad en in de regio, zodat in kaart kan worden gebracht welke kernen nog niet kunnen functioneren als volwaardige 10-minutenkernen. Afbeelding 2 geeft voor vier voorzieningen (treinstation, restaurant, supermarkt en huisarts) weer in hoeverre deze op loop- of fietsafstand zijn. Wanneer dit voor elke noodzakelijke voorziening wordt gedaan, kunnen de juiste interventies omtrent de realisatie van voorzieningen worden gemaakt.

Afbeelding 2: indicatie van loop- en fietsafstanden tot verschillende voorzieningen, per wijk in Utrecht



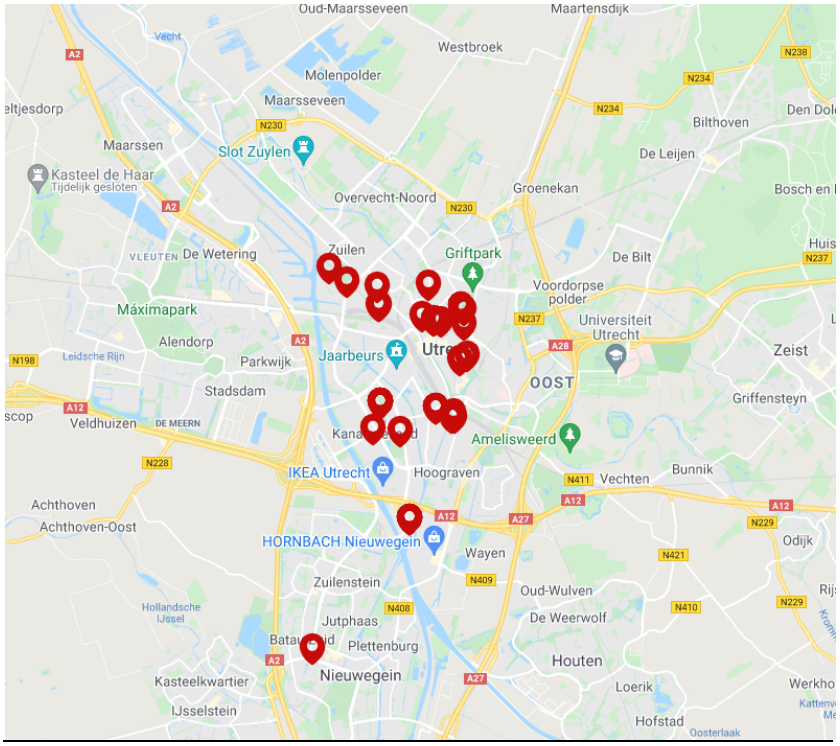
Bron: CBS, 2019

Voor de gemeente is het realiseren van genoeg werkgelegenheid het meest ingewikkeld, aangezien bedrijven zelf hun vestigingsplaats kunnen kiezen. De vraag is dus of nieuwe bewoners voor werkgelegenheid binnen hun kern kunnen werken, of dat nieuwe 10-minutenkernen voor werkgelegenheid op de stad Utrecht aangewezen. Als dit zo is, zullen lange reisafstanden blijven bestaan, waardoor de auto noodzakelijk is om de bestemming binnen het reistijd-budget te bereiken.

10-minutenkernen moeten dus aantrekkelijke vestigingsplaatsen worden voor bedrijven. Dit kan gedaan worden door deze plekken meer te promoten door middel van citymarketing. Op dit moment is er wel een service opgezet vanuit de gemeente Utrecht, genaamd Utrecht City in Business. Deze service helpt bedrijven met het zoeken naar een vestigingsplaats in Utrecht stad of Utrecht regio, waarbij de 10-minuten kernen extra aandacht krijgen. Echter is hun bereik via sociale media laag en zijn er tot nu toe nog maar 16 bedrijven die van deze service gebruik hebben gemaakt (Utrecht City in Business, z.d.). Betere citymarketing zou dus helpen bij het aantrekken van genoeg werkgelegenheid. Daarnaast zou het helpen als vestigingsplekken in nieuwe 10-minuten kernen aantrekkelijker gemaakt worden, door goede werkplekken en kantoren te realiseren die goed aansluiten op OV-mogelijkheden.

Ook het realiseren van gebouwen waar kleine ondernemers ruimtes in kunnen huren zal bijdragen aan het verhogen van de werkgelegenheid in de 10-minutenkernen. In Utrecht zijn verschillende panden te vinden voor beginnende ondernemers, deze worden bedrijfsverzamelgebouwen genoemd. In deze gebouwen profiteren ondernemers van extra's zoals vergaderruimten, ICT-mogelijkheden en een receptie (Gemeente Utrecht, z.d.). Echter zijn deze ruimtes tot nu toe voornamelijk in het centrum van Utrecht te vinden, zie hiervoor afbeelding 3.

Afbeelding 3: bedrijfsverzamelgebouwen in de regio Utrecht



Bron: Plexat Utrecht, z.d.

Bottom-up initiatieven van burgers

Het is echter van belang dat het in kaart brengen van de nodige voorzieningen niet enkel uitgevoerd wordt door de gemeente Utrecht. De stad is niet alleen een geplande stad, maar ook een geleefde stad. De gebruikers van een stad kunnen het beste vertellen waar behoefte aan is en welke voorzieningen gemist worden. Daarom is het van belang dat bewoners al vroeg in de planvorming voor hun woongebied worden betrokken in het proces. Burgerparticipatie moet niet een verplicht onderdeel worden voor de gemeente om af te vinken, burgers moeten juist een volwaardige actor zijn die al vanaf de start aan tafel zit bij de rest van de gebiedsontwikkelaars.

Gelukkig is het principe 'samen stad maken' sinds 2019 al onder de aandacht bij de gemeente Utrecht. De mogelijkheden voor burgerparticipatie worden uitgebreid, zodat burgers al eerder betrokken worden in het proces en samen met de gemeente de mate van participatie (raadplegen, adviseren of co-creëren) bepalen (zie afbeelding 4) (gemeente Utrecht, 2019).

Veranderingen in het Utrechtse participatiebeleid

	Participatiestandaard (oud)	Participatieleidraad (nieuw)
Stap 0	–	Inzichtelijk maken van beïnvloedingsruimte, financiële kaders en beschikbare capaciteit
Stap 1	Krachtenveldanalyse	Inclusieve krachtenveldanalyse en omgevingsanalyse
Stap 2	Kiezen tussen vier participatieniveau(s)[1]	Kiezen tussen drie participatieniveau(s)[2]
Stap 3	Formuleren participatieaanpak	Formuleren participatieaanpak en gaandeweg bijstellen als nodig
Stap 4	Planning maken	Planning maken en bijstellen als nodig
Stap 5	Bepalen communicatie- en participatiemiddelen en -methoden	Inzetten passende mix van communicatie- en participatie middelen en -methoden
Stap 6	–	Terugkoppelen, feedback ontvangen, reflecteren, evalueren en leren (ook tussentijds)

Bron: Gemeente Utrecht, 2019

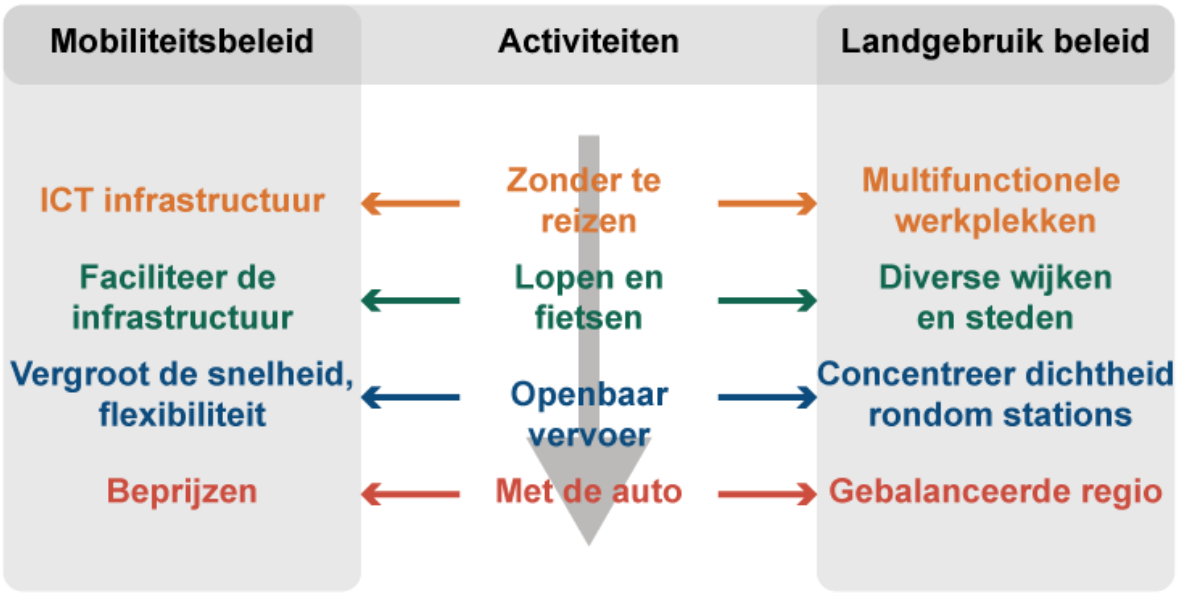
Echter wordt er in 'de vertraagde stad' uitgegaan van enkel de laatstgenoemde mate van participatie, namelijk co-creatie. Om organische groei van de stad mogelijk te maken moet de groei van onderaf komen, oftewel de burgers. De gemeente ondersteunt dus de bewoners, in plaats van vice versa. Om dit te bewerkstelligen zijn er verdergaande veranderingen nodig in het Utrechtse participatiebeleid.

In Utrecht is er per wijk sprake van een wijkplatform, een netwerkorganisatie die de verbinding legt tussen burgers (onderling) en de gemeente. Middels dialoogavonden komt de gemeente via deze wijkplatforms te weten wat er in de wijk speelt en wat wensen van bewoners zijn (gemeente Utrecht, 2020). De wijkplatforms zijn een recentelijke ontwikkeling en staan daarom nog in de kinderschoenen, echter toont de eerste voortgangsrapportage dat de communicatie tussen de gemeente en burgers beter kan (gemeente Utrecht, 2020).

Om organische groei van de stad mogelijk te maken, moet de rol van deze wijkplatforms groter worden. Ze moeten een vaste partner worden bij gebiedsontwikkelingen, die evenveel invloed kunnen uitoefenen over beslissingen omtrent stedelijke ontwikkelingen als de rest van de gebiedsontwikkelaars. Dit vereist intensieve communicatie tussen de gemeente en wijkplatforms. Wijkplatforms moeten hun meningen, zorgen en wensen kunnen delen en de gemeente moet zorgen voor heldere informatie vanaf de start van een project, een luisterend oor en een stoel aan de vergadertafel. Verder is het voor wijkplatforms van belang dat ze een zo groot en divers mogelijk netwerk van bewoners creëren in de wijk. De gemeente kan hierbij helpen door het ondersteunen van bewoners met de opzet van nieuwe wijkplatforms en de organisatie van activiteiten in de buurt.

Mobiliteit:

De vertraagde stad is een radicaal ander denkbeeld over mobiliteit waarbij de overheid zelf minder leiding neemt en meer luistert naar de wensen van burgers. De overheid moet een bemiddelende rol spelen om het proces van zelforganisatie te ondersteunen, zo ook bij mobiliteit. Mobiliteit geeft minder ruimte voor bottom up initiatieven en DIY urbanism als bij landgebruik. Binnen mobiliteit worden nu maatregelen genomen dwars tegen het concept van de vertraagde stad zoals het verbreden van snelwegen, of het verlengen van de Noord-zuidlijn naar Schiphol (dit zijn geen maatregelen waar burgers het meeste baat bij hebben). Bertolini beschrijft in zijn boek een stappenplan om landgebruik en mobiliteitsbeleid te gebruiken om tot duurzamere mobiliteit te komen.



Figuur x: Stappenplan tot duurzamere mobiliteit bron: (Bertolini, 2017)

De eerste stap is het mogelijk maken om niet te reizen. Niet dagelijks hoeven reizen naar werklocaties is één van de startpunten die de vertraagde stad mogelijk maken en heel belangrijk. Het aanleggen van een goede ICT infrastructuur speelt hierin een grote rol.

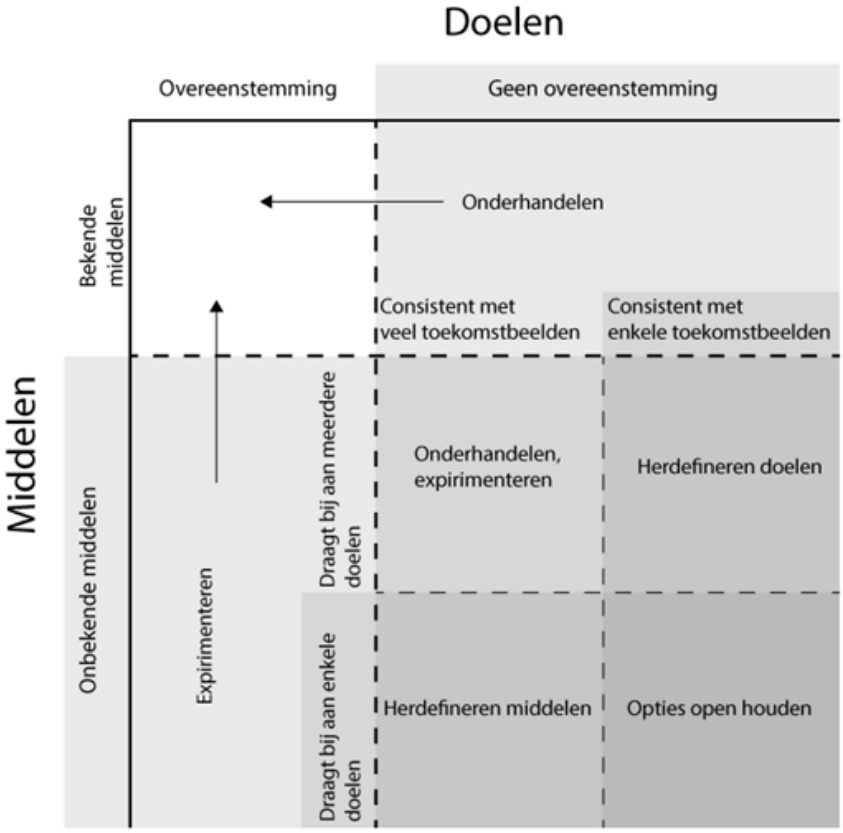
De volgende stap is het stimuleren van lopen en fietsen door de infrastructuur te faciliteren. In de vertraagde stad gaat het nog een stap verder dan dit. De fiets- en voetpaden moeten een aantrekkelijke plek zijn om te zijn, mensen te ontmoeten en om te spelen. Een combinatie is nodig tussen fiets- en voetpaden om te ontspannen door groene routes en routes met reuring zodat er voor elke bewoner de gewenste vorm van mobiliteit is. Toegankelijkheid van de fiets en voetpaden speelt hierbij ook een grote rol. In het openbaar vervoer speelt snelheid een kleinere rol dan in het boek van Bertolini waarin gedacht wordt vanuit het bereiken van een modal shift van de auto naar het openbaar vervoer. Openbaar vervoer speelt vooral in een rol in het tegengaan van vervoersarmoede wanneer mensen besluiten om geen auto meer te bezitten. Openbaar vervoer dient toegankelijk te zijn en verbinden. Om de auto deel te maken van een duurzamer systeem stelt Bertolini dat dit gedaan kan worden door voertuigen te verduurzamen, te beprijzen (door hogere wegenbelasting/parkeervergunningen) of door duurzaamheid te bewerkstelligen door middel van het wegontwerp. In de vertraagde stad speelt vooral het laatste een grote rol. Het te sterk beprijzen gaat tegen de principes in van gelijkheid en toegankelijkheid. Het realiseren van een wegontwerp dat past bij de menselijke maat zal leiden tot lagere snelheden, meer verkeersveiligheid en een gezondere leefomgeving. Zoals in het hoofdstuk *de vertraagde stad* zijn er al diverse initiatieven om de snelheid om allerlei wegen te verlagen.

Reflectie

Robuustheid

Dit hoofdstuk reflecteert op de doelen en middelen van de strategie de vertraagde stad. Omgaan met onzekerheid wordt in planning veel gedaan door te herkennen of de stakeholders dezelfde doelen en middelen voor ogen hebben (Christensen, 1985). Als er consensus is over de doelen en over hoe deze doelen bereikt moeten worden dan kan overeenstemming gevonden worden met minder onzekerheid. Bij overeenstemming over de doelen maar niet over de middelen dan start een traject een leerproces op zoek naar

de juiste middelen. Bij overeenstemming over de middelen ontstaat een onderhandelingsproces. Indien er over zowel de doelen als de middelen geen overeenstemming is dan is er sprake van een *wicked problem* (Christensen, 1985). Bertolini stelt dat in stedelijke mobiliteit bijna altijd sprake is van onzekerheid in zowel de doelen als de middelen. Vaak is er wel overeenstemming over een breed doel zoals duurzame mobiliteit, maar zorgt de uitruil met de economie en toegankelijkheid voor grote discussies (Bertolini, 2017). Bertolini stelt dat, om met onvermijdelijke onzekerheid om te gaan de doelen en middelen robuust moeten zijn, dit betekent dat de doelen consistent zijn met meerdere toekomstbeelden en dat de middelen bijdragen aan meerdere doelen (Bertolini, 2017). Bertolini voegt hiermee twee dimensies toe binnen het raamwerk van Christensen, hieronder staat het gecombineerde raamwerk weergegeven.



Figuur x: Het gecombineerde raamwerk van evolutionary planning binnen het raamwerk over omgaan met onzekerheid. Bron: eigen bewerking op (Bertolini, 2017) (Christensen, 1985)

Het doel van de vertraagde stad is volgens KVU gezondheid voor bewoners, bedrijven en bezoekers in de regio (Kracht van Utrecht, sd). Het middel om dit doel te bereiken is een ander verplaatsingspatroon bestaande uit meer nabijheid van dagelijkse bestemmingen waardoor burgers meer lokale verplaatsingen maken. Het doel gezondheid lijkt een doel waar overeenstemming over is, waardoor deze in de linkerkolom van het raamwerk van Christensen terecht komt. Het doel gezondheid komt vaak in conflict met andere doelen zoals de economie bij het verbreden van een snelweg, wat ongezond is, maar goed voor de economie. Er is in werkelijkheid geen echte overeenstemming over gezondheid als doel in planning. De volgende stap in het

raamwerk van Bertolini is het toetsen of gezondheid een doel is in meerdere toekomstbeelden. Het PBL heeft vier toekomstscenario's gedefinieerd voor stedelijke ontwikkeling: Bubbelstad, Groenrijk, Beursplein en Eigenwijk (PBL, 2019).

In **Eigenwijk** vormt de eigen wijk het centrum van het dagelijks leven is de mens onderdeel van een gemeenschap zijn actief bewegen en zelf maken de norm bestaan er grote lokale en regionale verschillen is bovenlokale afstemming lastig	In **Beursplein** zijn prestatie, succes en zelfredzaamheid belangrijk is technologie dienend aan efficiency bestaan grote sociaaleconomische contrasten is er veel mobiliteit (met alle mogelijke vervoerwijzen) faciliteert de overheid het bedrijfsleven
In **Groenrijk** verloopt de groene systeemtransitie top-down draait het om planeetpunten en 'niet hebben' is er minder keuzevrijheid en een betere leefomgeving staan nabijheid, knooppuntontwikkeling, lopen en fietsen centraal is technologie dienend aan groene ambities.	In **Bubbelstad** is de samenleving gefragmenteerd zijn netwerkknopen belangrijker dan centra is digitaal belangrijker dan fysiek verkeert technologie permanent in de testfase zijn markt- en lifestylecollectieven leidend.

In **Eigenwijk** vormt de eigen wijk het centrum van het dagelijks leven is de mens onderdeel van een gemeenschap zijn actief bewegen en zelf maken de norm bestaan er grote lokale en regionale verschillen is bovenlokale afstemming lastig

In **Beursplein** zijn prestatie, succes en zelfredzaamheid belangrijk, is technologie dienend aan efficiency bestaan grote sociaaleconomische contrasten en is er veel mobiliteit (met alle mogelijke vervoerwijzen) faciliteert de overheid het bedrijfsleven

In **Groenrijk** verloopt de groene systeemtransitie top-down draait het om planeetpunten en 'niet hebben' is er minder keuzevrijheid en een betere leefomgeving staan nabijheid, knooppuntontwikkeling, lopen en fietsen centraal is technologie dienend aan groene ambities.

In **Bubbelstad** is de samenleving gefragmenteerd zijn netwerkknopen belangrijker dan centra is digitaal belangrijker dan fysiek verkeert technologie permanent in de testfase zijn markt- en lifestylecollectieven leidend.

Figuur x: de vier toekomstscenario's van het PBL Bron: (PBL, 2019)

In elk van deze scenario's is gezondheid om verschillende redenen een doelstelling. Specifiek wordt gekeken of gezondheid een rol speelt bij ruimtelijke ordening en mobiliteit binnen het scenario. Eigenwijk lijkt hierop het meest op de vertraagde stad waarbij in Eigenwijk een deel van de infrastructuur wordt ontmanteld om overlast te beperken en actief bewegen met grote nabijheid belangrijker is dan snel en ver reizen. In Beursplein speelt gezondheid in ruimtelijke planning een rol voor de bewoners die dit kunnen betalen. Gezondheid speelt een grote rol in de woonwijken met rijke inwoners met veel groen en veel actieve vervoerswijzen om overlast voor de rijken te betalen. Gezondheid voor de armere bevolking blijft juist extra achter. In Groenrijk staat de top-down transitie naar een duurzame economie voorop. Een gezonde levensstijl past hierbij

door de nadruk op nabijheid en actieve vervoerswijzen. In Bubbelstad is de digitale wereld belangrijker dan de fysieke wereld. Gezondheid is hier geen doel in de ruimtelijke planning. Het doel gezondheid is consistent met dat van drie van de vier scenario's van het PBL, dit maakt het doel van de vertraagde stad robuust voor de toekomst.

Een nieuw verplaatsingspatroon bestaande uit uit meer nabijheid van dagelijkse bestemmingen waardoor burgers meer lokale verplaatsingen maken sluit aan bij duurzaamheidsdoelen, gezondheidsdoelen en maatschappelijke doelen waaronder sociale cohesie bevorderen. Economisch hebben meer lokale voorzieningen ook nadelen, het aantal voorzieningen zal niet toenemen waardoor meer spreiding van voorzieningen automatisch leidt tot minder geclusterde voorzieningen en minder specialisatie van voorzieningen. In het verleden heeft de auto het mogelijk gemaakt om verder te reizen en hierdoor zijn specialistischere voorzieningen ontstaan (Zukin, et al., 2016). Clustering van bedrijven maakt het aantrekkelijk voor bedrijven om zich te vestigen op een bepaalde locatie (Hall, 1998). Het spreiden van voorzieningen over de stad is negatief voor het vestigingsklimaat. Om het concept van de Vertraagde stad economisch robuust te maken moet een visie ontstaan op welk type bedrijven behoefte hebben aan clustering en hoe deze bereikbaar blijven voor de regio als de regio een lager autobezit kent.

Wereldbeelden

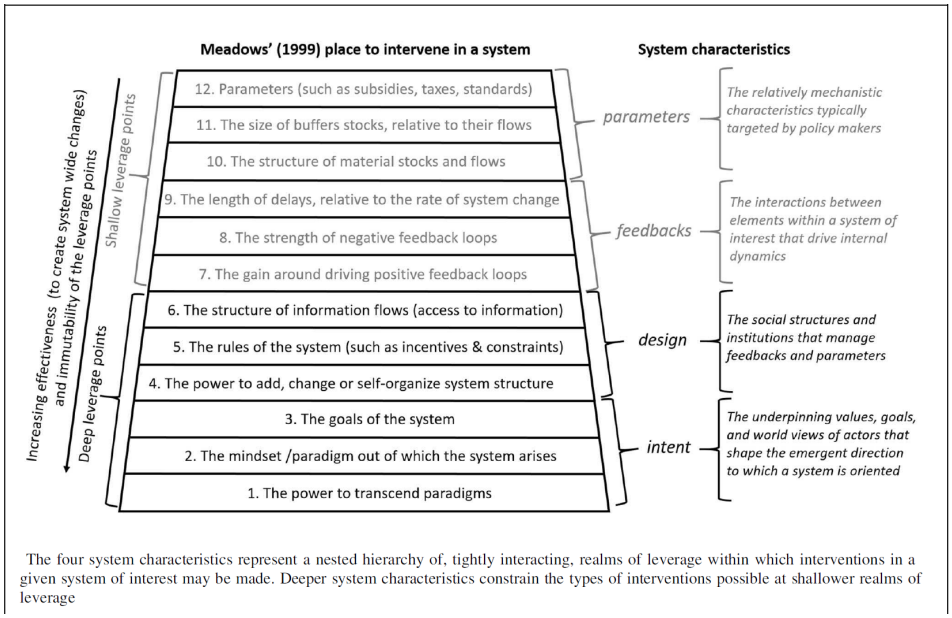
Het is belangrijk om te kijken en te reflecteren naar hoe onze challenge gebruik maakt van verschillende wereldbeelden en wat voor invloed dit heeft gehad op onze challenge analyse en design ontwerp. In de volgende alinea's wordt gekeken naar het gebruik van verschillende wereldbeelden en daarna wordt Meadows (1999) gebruikt om te kijken naar hoe effectief ons design is in het veranderen van het systeem. Terwijl we ook kijken naar hoe ons design een aanvulling is op Kracht van Utrecht.

Het huidige wereldbeeld binnen de regio Utrecht wordt gedomineerd door een economische insteek. Dit is te zien aan de focus op snelheid, efficiëntie en flow (Gemeente Utrecht, 2015). Veel plannen richten zich op het verlagen van de reistijd en begunstigen van hogere snelheden. Om dat idee te ondersteunen wordt de auto centraal gezet in planning. De verbreding van de A27, ten koste van het natuurgebied Amelisweerd, is een praktijkvoorbeeld van het economische wereldbeeld. Economisch gewin wordt boven andere non-economische voordelen van de samenleving geplaatst. Echter wordt het discours van snelheid en efficiëntie in andere wereldbeelden geïntegreerd. Zo beargumenteren Nikolaeva en Nello-Deakin in hun artikel over de fiets dat dit radicale alternatief opgenomen kan worden in het economische discours (Nikolaeva et al, 2019). Het laat zien hoe nauw taal met gedachten omtrent mobiliteit en de vertaalslag naar uitvoering liggen. Het realiseren van snel fietswegen in regio Utrecht lijkt radicaal te breken met ideeën voorheen maar hangen op onderliggend niveau eenzelfde betekenis aan snelheid en efficiëntie gerealiseerd in een andere vorm (Te Brömmelstroet, 2020).

De betekenis van het economische wereldbeeld voor de challenge vertaalt zich naar de rationele werkmethodes. Er wordt gehandeld vanuit het idee dat top-down kennis zorgt voor een optimaal gebruik van infrastructuur en dat ten goede komt voor de samenleving. Standaard regels en wetten zouden bijdragen aan het proces doelmatig vorm geven. Echter kan een gepind wereldbeeld dusdanig zorgen voor een focus die weinig alternatieve ideeën kans geeft. Het wereldbeeld van de KvU laat daarentegen ruimte open voor ideeën vanuit burgers en kiest voor verminderen in plaats van vermeerderen. Het wereldbeeld van vertraging en de centrale rol van de mens in de KvU

wordt gebruikt voor een omschakeling in betoog en denken rondom verplaatsing. In tegenstelling tot een praktische benadering verschuift de KvU naar een ideaal met een humanistisch attitude.

Het wereldbeeld welke de boventoon voert in de ideeën van de KvU sluit aan bij een mix van de Homo Ludens en Homo Socialis. De KvU gaat uit van de zelf-organiserende krachten van bewoners en ziet mogelijkheden in participatie. Ze zetten vraagtekens bij een versnellende maatschappij die op lange termijn niet duurzaam lijkt te zijn. Het wereldbeeld wilt een schakeling maken van economisch naar een geleefde stad die consistent is met de wensen van gebruikers. Hierdoor ligt er een nadruk op de kracht van de mens en het meenemen van ervaringen in planning. Het woord planning *an sich* is een durabel woord en kan beter vervangen worden door sturing of begeleiding in het paradigma van de KvU. In dit paradigma liggen waardes en doelen centraal zoals rust, ruimte voor de mens en betrekken van brede ondernemingszin.



Bron: Meadows (1999)

Als we Meadows (1999) en haar model gebruiken om te kijken naar onze challenge dan zijn er verschillende reflecties die we daaruit kunnen halen. Ten eerste, dat Kracht van Utrecht met haar Vertraagde Stad erg sterk is in het onderste gedeelte van het model. Deze bestaat vooral uit hefboom punten voor systeemverandering in onderliggende doelen, normen en waarden die het systeem een bepaalde richting op sturen. Denk hierbij aan het idee om af te stappen van een Utrecht waarin alles sneller en efficiënter moet maar waar wordt geleefd in rust en een stad waarin wordt vertraagd zoals eerder uitgelegd. Binnen onze design hebben wij vooral gekeken naar hoe kunnen we deze diepe hefboom punten overbrengen naar verschillende punten binnen het systeem om in te grijpen. Waarin we een breed aantal punten hebben genoemd die niet alleen holle interventies beslaan aangezien we ook hebben geanalyseerd dat een regime transitie belangrijk is hier binnen waar anders wordt gekeken naar mobiliteits en mobiliteitsbeleid. En zoals Robert Pirsig (1974) het mooi verwoord:

> *'if a factory is torn down but the rationality which produced it is left standing, then that rationality will simply produce another factory.' Robert Pirsig (1974)*

Vandaar dat wij ook hebben gekeken naar hoe binnen deze diepe systeem veranderingen ook interventies op gebied van parameters, feedback en design nodig waren. Dus niet alleen hebben wij gekeken naar hoe er een structurele verandering kan

plaatsvinden van het huidige wereldbeeld van het systeem, homo economicus. Maar hebben we ook gekeken naar welke holle interventie punten zoals parameters kunnen helpen bij het overbrengen van deze verandering. Aangezien het een systeem is waarin de interventies elkaar kunnen versterken aangezien alleen interventies op gebied van parameters en feedback niet diep genoeg is om die rationaliteit weg te halen om te voorkomen dat fabrieken worden gebouwd ,zoals Pirsig het noemt. Maar we ook vinden dat interventies alleen op gebied van design en intent een deel mist over welke kleine mechanismen nodig zijn om de diepere interventies goed over te kunnen brengen. Dus ook om te kijken van hoe we de rationaliteit weg kunnen halen door het radicaal anders denken over fabrieken maar ook hoe we door ondiepe interventies mensen met hetzelfde denken kunnen aanzetten tot dit radicaal anders gedrag. Hierin vullen wij dus aan op KVU door te kijken naar specifiek beleid wat nodig is om hun idealen en verhaal over te brengen, en dus hoe bepaalde moeilijkheden die wij hebben geanalyseerd kunnen worden aangepakt om ervoor te zorgen dat de punten van interventie succesvol zijn.

Relevantie van de concepten uit 'Moving the City'

Als we kijken naar hoe de geleerde concepten en modellen van het vak en de daarbij behorende literatuur ons hebben geholpen kunnen we verschillende punten maken om op terug te kijken. Ten eerste hebben de concepten ons een lens geboden om naar de challenge te kijken. Door te oefenen met het gebruik van deze concepten hebben we geleerd hoe mobiliteit verweven is met onder andere het landgebruik, het heersende regime, persoonlijke keuzes en niches. Bij het begin van zo een grote pressure-cooker opdracht kan het soms lastig zijn om een begin te maken. De concepten die besproken werden in de literatuur en het vak hebben hierin geholpen.

Zo heeft de land-use transport feedback cycle een bijdrage geleverd in het in kaart brengen van de relaties tussen de mobiliteit en het landgebruik. Door het zien van vraagstukken door de lens van de spanning tussen tussen activiteit, toegankelijkheid, landgebruik en mobiliteit, wordt het duidelijk hoe het type landgebruik het type mobiliteit bepaalt en vice versa. Dit is nuttig geweest voor het analyseren van het concept 'de vertraagde stad', omdat met de TLF-cycle geanalyseerd kon worden welk type landgebruik nodig is voor vertraagde vormen van mobiliteit.

Daarnaast heeft het multilevel perspectief ons doen laten denken over de kansen en barrières binnen deze transitie naar een vertraagde stad. Door onderscheid te maken tussen het landschap, het dominante regime en niches kon in kaart worden gebracht welke unieke landschapsveranderingen kansen scheppen voor 'de vertraagde stad'.

Een kanttekening hiervan wat opviel tijdens de verschillende overleggen met ons contactpersoon en andere bewindslieden was dat deze concepten soms niet bekend waren bij hen. Hierdoor was het voor hen soms lastig om het theoretische verhaal te volgen en werden concepten soms verkeerd geïnterpreteerd.

Verder vonden de personen die betrokken waren bij 'de vertraagde stad' dat de concepten die wij gebruikten om hun visie van de stad in kaart te brengen niet genoeg aandacht had voor de subjectieve ervaringen van mobiliteit. Zij noemden dat mobiliteit ook iets is wat ervaren wordt, wat prettig of onprettig kan zijn door bepaalde omgevingsfactoren. Daarnaast kan men mobiliteit ook gebruiken voor ontspanning, niet alleen voor bereikbaarheid en toegankelijkheid. Deze subjectieve ervaringen van mobiliteit kwamen niet terug in de concepten die wij gebruikten, iets wat als een gemis werd ervaren door de Kracht van Utrecht.

Samenvattend zorgen de concepten die aan bod kwamen bij 'Moving the City' voor een inzicht in de ruimtelijke patronen van mobiliteit en landgebruik en kansen die landschapsveranderingen bieden. Echter is uit deze opdracht gebleken dat er ook vraag is om mobiliteit te benaderen vanuit een lager, individualistischer en subjectiever schaalniveau.

Literatuurlijst

CROW-KpVV. (2014). *Elf waarheden over parkeren, mobiliteit en retail.* Ede: CROW-KpVV.

Geels, F. (2011). "The Multi-Level Perspective on sustainability transitions: Responses to seven criticisms". *Environmental Innovation and Social Transitions.* 1: 24-40.

Geels, F. (2012). "A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies". *Journal of Transport Geography.* 24: 471-482.

Bertolini, L. (2017) *Planning the mobile metropolis: transport for people, places and the planet*. Macmillan Education: Palgrave, London.

Duin, R.J. (2017). "Met hun fietsen tonen hogeropgeleiden hoe goed ze het hebben". *Het Parool.* Beschikbaar online: https://www.parool.nl/nieuws/met-hun-fietsen-tonen-hogeropgeleiden-hoe-goed-ze-het-hebben~baab4da0/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F.

Gemeente Utrecht. (2019, 21 november). Actieprogramma "Samen stad maken op de Utrechtse manier" aangenomen door gemeenteraad | Gemeente Utrecht. utrecht.nl. https://www.utrecht.nl/nieuws/nieuwsbericht-gemeente-utrecht/actieprogramma-samen-stad-maken-op-de-utrechtse-manier-aangenomen-door-gemeenteraad/

Stopher, P.R., Ahmed, A. & Liu, W. (2017) Travel time budgets: new evidence from multi-year, multi-day data. Transportation 44, 1069–1082. https://doi.org/10.1007/s11116-016-9694-6

Rauws, W. (2016) Civic initiatives in urban development: Self-governance versus self-organisation in planning practice. *Town Planning Review 87*(3): 339–361.

Gemeente Utrecht, (2020). *Voortgangsrapportage Samen stad maken*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht, (2019). *Actieprogramma Samen stad maken*. Utrecht.

Plexat.eu, n.d. *Plexat Utrecht - Altijd plek voor jou*. [online] www.plexat.eu. Beschikbaar via: www.plexat.eu/aanbod/?view=map (bezocht op 19 mei 2021).

Gemeente Utrecht, n.d. *Bedrijfsverzamelgebouwen*. [online] www.utrecht.nl. Beschikbaar via: https://www.utrecht.nl/ondernemen/vestigen/bedrijfsverzamelgebouwen/ (bezocht op 19 mei 2021).

Utrecht City in Business. n.d. *Setting up business in the Netherlands*. [online] www.utrechtcityinbusiness.com Beschikbaar via: https://utrechtcityinbusiness.com/en/home-2/ (bezocht op 19 mei 2021).

Rosol, M. (2010) "Public participation in post-Fordist urban green space governance: The case of community gardens in Berlin." *International Journal of Urban and Regional Research* 34, no. 3: 548-563.

Pissourios, I. (2014) "Top-down and bottom-up urban and regional planning: towards a framework for the use of planning standards." *European Spatial Research and Policy* 21, no. 1: 83-99.

Aarts, H., Verplanken, B., and Van Knippenberg, A. (1998) "Predicting behavior from actions in the past: Repeated decision making or a matter of habit?." *Journal of applied social psychology* 28, no. 15: 1355-1374.

de Beus, J. (2009). "Een Nederlandse marktstaat." *De publieke zaak: inspiratie voor meer dynamiek in de samenleving*: 45-50.

Lee, A. C. K., Jordan, H. C., and Horsley, J.(2015). "Value of urban green spaces in promoting healthy living and wellbeing: prospects for planning." *Risk management and healthcare policy* 8 : 131.

Carmona, M. (2010). Contemporary public space: Critique and classification, part one: Critique. *Journal of urban design*, *15*(1), 123-148.10.1080/13574800903435651.

Meadows, D. H. (1999) *The Sustainability Institute*. "Leverage Points: Places to Intervene in a System". pp.1-19.

Sugiyama, T., Paquet, C., Howard, N. J., Coffee, N. T., Taylor, A. W., Adams, R. J., & Daniel, M. (2014). Public open spaces and walking for recreation: moderation by attributes of pedestrian environments. *Preventive medicine*, *62*, 25-29.

Mobiliteitsvisie grootstedelijk utrecht. (2015). https://www.provincie-utrecht.nl/sites/default/files/2021-01/mobiliteitsvisie_grootstedelijk_utrecht.pdf

Te Brömmelstroet, M. (2020). Mobility Language Matters. *De Correspondent*, Amsterdam.

Nikolaeva, A., & Nello-Deakin, S. (2019). Exploring velotopian urban imaginaries: where Le Corbusier meets Constant?. Mobilities, 1-16.

Planbureau voor de Leefomgeving (2014). De Nederlandse bevolking in beeld - Verleden Heden en Toekomst. PBL, Den Haag. Pp 44- 60.

Sharma, A., Borah, S. B., & Moses, A. C. (2021). Responses to COVID-19: The role of governance, healthcare infrastructure, and learning from past pandemics. Journal of business research, 122, 597-607.

ANWB. (2020, 7 27). Thuiswerken stimuleren om spitsdrukte tegen te gaan. Opgehaald van ANWB:https://www.anwb.nl/verkeer/nieuws/nederland/2020/juli/thuiswerken-stimuleren-spitsdrukte-tegen-gaan

Bertolini, L. (2017). Planning the metropolis. Londen: Palgrave Macmillen.

Centraal bureau voor de statistiek (CBS) & Rijkswaterstaat (RWS). (2020, 1 september). ODiN 2019 [Onderzoek onderweg in Nederland]. DANS. https://doi.org/10.17026/dans-xn4-q9ks

Cervero, R., Golub, A., & Nee, B. (2016). San Francisco City CarShare: Longer-Term Travel-Demand and Car Ownership Impacts. Berkeley .

Christensen, K. S. (1985). Coping with uncertainty in planning. Journal of the American planning association, 63-73.

Couch, C. (2016). Urban Planning: An introduction. Basingstoke: Palgrave Macmillan.

de Gidts, J. K. (2021). Startoverleg de vertraagde stad.

Hall, P. (1998). The innovative milieu. In Cities in Civilization (pp. 291-309). London: Weidenveld en Nicolson.

Harms, S. (2003). From routine choice to rational decision making between mobility alternatives. Kastanienbaum: Swiss Transport Research Centre.

Jeekel, H. (2011). De autoafhankelijke samenleving. Delft: Eburon.

Kracht van Utrecht. (sd). Ons doel. Opgeroepen op 05 04, 2021, van https://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/wie-we-zijn/wat-is-ons-doel

PBL. (2019). Oefenen met de toekomst. Den Haag: PBL.

Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur. (2016). Dichterbij en sneller. Den Haag.

Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur. (2020). Toegang tot de stad. Den Haag.

Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur. (2021). Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid. Den Haag.

RAI Vereniging. (2020). Coronacrisis verandert mobiliteit blijvend. Opgehaald van RAI Vereniging: https://www.raivereniging.nl/artikel/persberichten/2020-q2/0512-coronacrisis-verandert-mobiliteit-blijvend.html

Rijksoverheid. (sd). Aanleg nieuwe wegen. Opgehaald van Rijksoverheid.nl: https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/wegen/aanleg-van-nieuwe-wegen.

Wegener, & Fürst. (1999). Land-Use Transport Interaction: State of the Art. Dortmund.

Zukin, S., Kasinitz, P., & Chen, X. (2016). Spaces of Everyday Diversity: The Patchwork Ecosystem of local shopping streets. In Global Cities, Local Streets; Everyday Diversity from New York to Shanghai (pp. 1-28). New York: Routledge.