

NS adviseert:

Nabijheid vermindert de uitstoot van mobiliteit



Inhoud

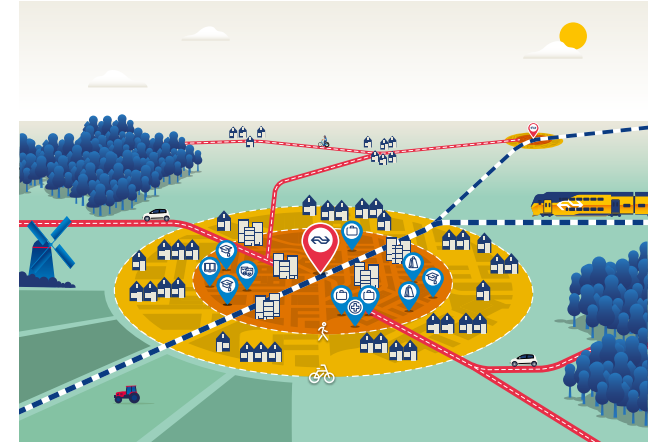


4

Bouwen op de best bereikbare plekken is duurzaam

6

De trein is de oplossing voor de langere afstand



8

Drie adviezen

Voorwoord

Het is mijn stellige overtuiging dat de trein, hoewel een van de oudste vormen van transport – of met een wat chiquer woord mobiliteit – ook de meest moderne is. Wat bedoel ik daarmee? Aantrekkelijke en duurzame mobiliteit is een belangrijke pijler onder het hedendaagse Nederland. Gaan en staan waar je wil, is een keuze die miljoenen Nederlanders hebben dankzij het openbaar vervoer. De trein is daarin de ruggengraat, NS het belangrijkste spoorbedrijf – u snapt vast dat ik een beetje bevooroordeeld ben.

Die duurzame mobiliteit is voor veel problemen in Nederland een onmisbaar deel van de oplossing. Dan denk ik aan de klimaatagenda, de mobiliteitsagenda en de bereikbaarheid van bijna één miljoen nieuwe woningen. Kabinet Rutte IV trok al 7,5 miljard euro uit voor het duurzaam ontsluiten van die nieuwe woongebieden. Veel van deze investeringen komen terecht in de buurt van stations. In 2022 adviseerde NS het Rijk om te bouwen op de best bereikbare plekken: gebieden waar ruimte is in de dienstregeling. Dat advies is goed ontvangen en dat was voor ons heel inspirerend.

Voor u ligt daarom een nieuw en diepgaander advies. Hierin zetten we uiteen hoe met ruimtelijke ordening, duurzame mobiliteit gestimuleerd kan

worden. De ordening van werken, wonen en vrije tijd bepaalt voor een groot deel ons mobiliteitsgedrag. Alvast een tipje van de sluier: bouwen in bestaand stedelijk gebied in de buurt van OV-knooppunten zorgt voor nabijheid. Dat maakt het makkelijk om meer te lopen, te fietsen en de trein voor langere afstanden te gebruiken. Hierdoor gaan de bewoners van al die nieuwe woningen minder en korter reizen en zijn ze minder afhankelijk van de auto. De meeste bestemmingen zijn in dat geval immers heel goed klimaatneutraal te bereiken.

Daarbij komt dat het nog spannend wordt of de mobiliteitssector haar doelstellingen voor het reduceren van CO₂ zal behalen. Dat zit ons bepaald niet lekker en is direct één van de redenen waarom wij afspraken met het Rijk hebben gemaakt om de vermeden CO₂-uitstoot door reizen met de trein vanaf 2025 te meten en te publiceren.

Met de kennis uit ons onderzoek gaan we nu de boer op. Deze brochure is daar onderdeel van. Ik wens u veel leesplezier en schroom niet met vragen, we zijn altijd in de buurt.

Wouter Koolmees
President-directeur NS



Bouwen op de best bereikbare plekken is duurzaam

Het bouwen in hoge dichtheden rondom OV-knooppunten kan de CO₂-uitstoot van mobiliteit met wel 30% terugbrengen, ten opzichte van bouwen op uitleglocaties of in minder stedelijk gebied. Dat komt doordat mensen die dichtbij voorzieningen wonen minder ver reizen, en dat meestal lopend en fietsend kunnen.



Het oplossen van het woningtekort en het terugdringen van de CO₂-uitstoot zijn grote uitdagingen waar Nederland voor staat. Wonen kan niet zonder bereikbaarheid en bijna een kwart van de CO₂-uitstoot van een huishouden komt door mobiliteit. Door woningen te bouwen op de best bereikbare plekken, neemt de uitstoot door mobiliteit af. Mensen die dicht bij een station wonen gebruiken de trein vaker. Iemand die op een kilometer afstand woont van een groot treinstation neemt de trein gemiddeld twee keer zo vaak als iemand die op vier kilometer afstand van datzelfde treinstation woont. In de door het Rijk aangewezen verstedelijkingsgebieden is al ruimte in de trein om woningbouw mogelijk te maken. Om in deze gebieden mensen daadwerkelijk de trein te laten gebruiken is het belangrijk om te bouwen in hoge dichtheden,

nabijheid te creëren en te zorgen dat bestemmingen in de buurt van het OV knooppunt liggen. Dit sluit aan bij de huidige verstedelijkingsplannen, de investeringsvoorstellen voor €7,5 miljard én de woonvraag van urgent woningzoekenden.

Kernpunten

Bouwen van woningen in hoge dichtheden bij OV-knooppunten leidt tot:

- Meer lopen en fietsen wat gezond, betaalbaar en duurzaam is
- Kleiner beslag op de openbare ruimte
- Grote reductie CO₂-uitstoot van mobiliteit

Past bij de vraag

De laatste grote bouwopgave was begin jaren '90. Toen zijn de VINEX-wijken ontworpen en gebouwd. De NOVEX-wijken bouwen we in een ander tijdsgewricht. De ruimte is schaarser, het aantal eenpersoonshuishoudens is flink hoger en onze mobiliteitspatronen moeten verduurzamen. De samenstelling van de Nederlandse bevolking verandert. Het aandeel eenpersoonshuishoudens groeit drie keer sneller dan de bevolking. Dat komt doordat we later gaan samenwonen, later kinderen krijgen, vaker scheiden en ouder worden. De urgente woonvraag komt vooral van eenpersoonshuishoudens; ouderen die kleiner willen wonen, mensen die een huis zoeken na een relatiebreuk en jongeren die het ouderlijk huis uit willen. 36% van de Nederlandse woningvoorraad bestaat nu uit appartementen (bron: CBS, bewerking NS). Als er één miljoen appartementen bijkomen, dan neemt dat toe tot 43% van de totale woningvoorraad. Dat betekent dat het grootste deel van de Nederlandse woningvoorraad blijft bestaan uit gezinswoningen met een tuin.

Kan aantrekkelijk

Het bouwen in hoge dichtheden rondom stations kan op een manier die aantrekkelijk is voor eenpersoonshuishoudens, ouderen, starters en gezinnen. Daar mag meer aandacht voor zijn, omdat veel Nederlanders bij hoogstedelijk bouwen een beeld hebben van onaantrekkelijke flats in een betonnen omgeving. Voorbeelden van hoogstedelijke omgevingen die groen, hecht en prettig aanvoelen zijn: de wijk Noorderhaven in Zutphen, Lanxmeer in Culemborg en het centrum van Zaandam. Ook in oude binnensteden, zoals die van Deventer is het prettig wonen in de nabijheid van voorzieningen. In de G4 worden nieuwe wijken in hoge dichtheden gebouwd zoals de Merwede kanaalzone in Utrecht en Little C in Rotterdam.

Ruimte in de trein

In de door het Rijk aangewezen verstedelijkingsgebieden is ruimte in de trein om nieuwe woningen te ontsluiten. Voorwaarde is dat de basis op orde komt; de realisatie van de PHS maatregelen (Programma Hoogfrequent Spoor) en het project Zuidasdok zijn randvoorwaardelijk voor het



Little C, Rotterdam CULD / Inbo, Fotograaf: Riccardo de Vecch

bereikbaar houden van Nederland in de toekomst. In de Randstad zijn schaalspronginvesteringen nodig om de woningbouwopgave en de verwachte banengroei te faciliteren. Dat gaat vooral om investeringen die al (deels) vanuit het MIRT zijn voorzien, zoals het verdubbelen van de Oude Lijn en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Haarlemmermeer. Deze investeringen, die op de drukste delen van het netwerk worden gedaan, hebben geografisch een groot effect. De OV-bereikbaarheid van heel Nederland verbetert door deze geplande investeringen.

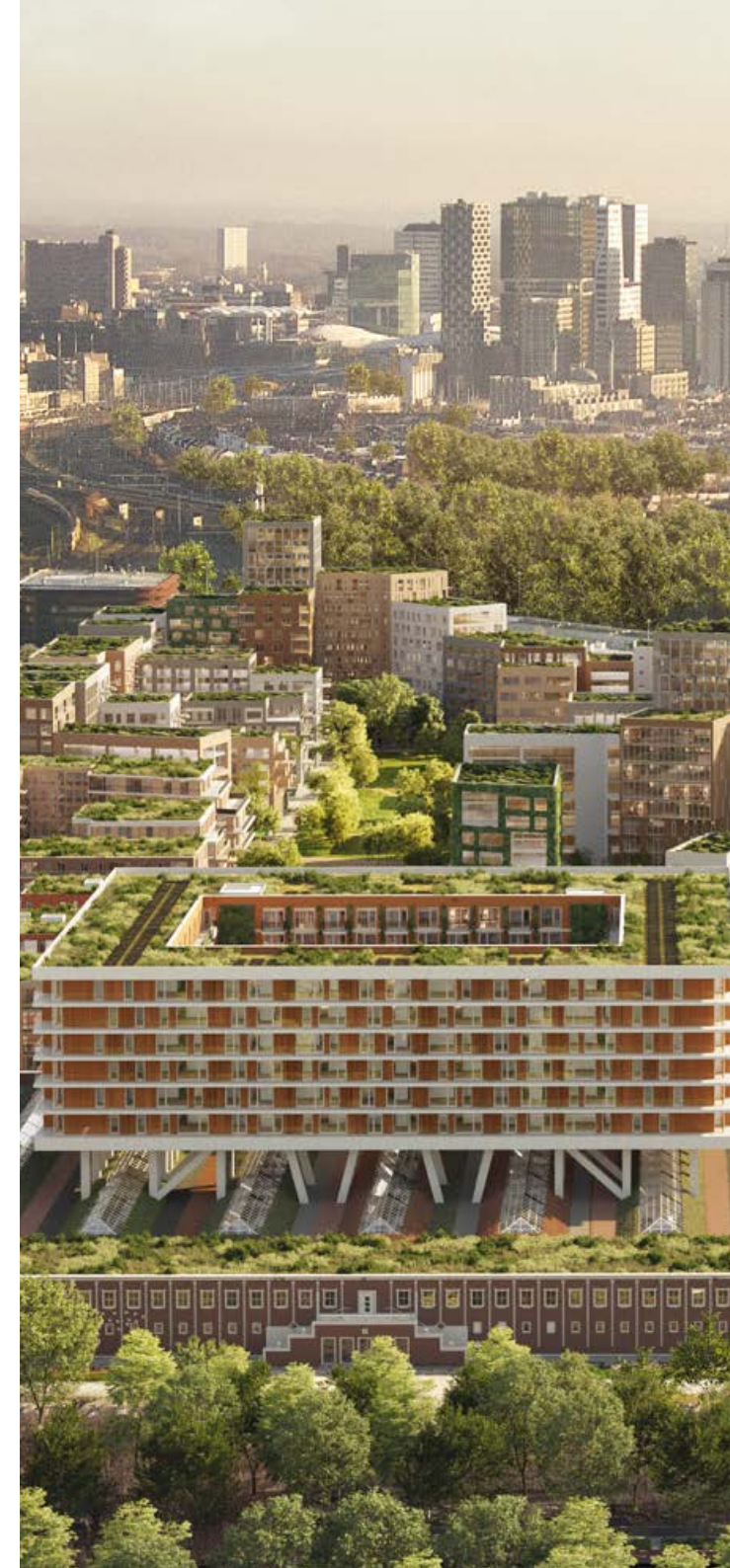
Trein is de oplossing voor de langere afstand

Het is ruimte-efficiënt om in hoge dichtheden te bouwen in de buurt van OV-knooppunten

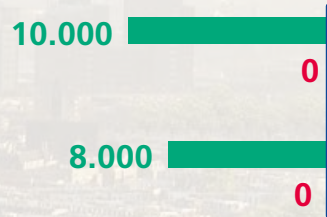
De door het Rijk aangewezen verstedelijkingsgebieden hebben beperkt vrije ruimte in de stationsomgeving. Steden verdichten en willen duurzaam bereikbaar zijn met vervoermiddelen die weinig ruimte nodig hebben. De trein is het meest ruimte efficiënt. Op een 3,5 meter brede 'weg' kunnen per uur 19.000 mensen per trein vervoerd worden en slechts 2.000 met de auto. De auto is van alle modaliteiten de grootste ruimtevrager en is zeer bepalend in de openbare ruimte. Vergeleken met het jaar 2000 zijn er nu 25% meer auto's per inwoner, zijn auto's 20% groter, zitten er in een rijdende auto ruim 10% minder mensen, en rijdt elke auto 20% minder¹.

De uitstoot per modaliteit verschilt

In stedelijk gebied is er een grote opdracht om de CO₂-uitstoot door mobiliteit te reduceren. Dat komt omdat er in en rond steden veel verkeer is op een klein oppervlak. Daardoor is de totale CO₂, stikstof en fijnstof uitstoot door verkeer in de stad hoog. Fietsen en lopen zijn het meest duurzaam, de energie-aandrijving is vooral spierkracht en er zijn weinig grondstoffen nodig om een fiets te maken. De trein is van het openbaar vervoer de vervoerswijze met de minste CO₂-uitstoot. Dat komt doordat NS rijdt op duurzaam opgewekte stroom, er relatief veel mensen in een trein passen en een trein lang meegaat. Busvervoer doet het ook relatief goed doordat het in snel tempo aan het elektrificeren is. De uitstoot van een auto op fossiele brandstof is het hoogst en er zijn veel grondstoffen nodig om auto's en autobatterijen te produceren.



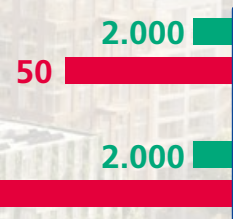
¹ Stadszaken.nl



Bouw in hoge dichtheden en creëer draagkracht voor lokale voorzieningen op loop- of fietsafstand.



Bouw woningen en bestemmingen dichtbij OV-knooppunten zodat het openbaar vervoer de logische keuze is voor de lange afstand.



Houd de stad en het OV-systeem bereikbaar met de auto voor de verbinding met minder stedelijke gebieden.



- Aantal mensen dat per uur vervoerd kan worden op een 3,5 meter brede weg (of spoor) door verschillende vervoerswijzen.
- De CO₂-uitstoot per modaliteit (gram per reizigerskilometer incl. productie)

Randvoorwaarde
Ruimte maken en houden in duurzame stationsgebieden



Advies 1: Creëer nabijheid door te bouwen in hoge dichtheden

Het reduceren van de CO₂-uitstoot door mobiliteit vraagt vooral om nabijheid van wonen, werken en voorzieningen. Het succes van nabijheid komt door de mix.

Gemeenten kunnen nabijheid creëren door goede ruimtelijke ordening. Geconcentreerd bouwen leidt tot minder gereisde kilometers². Berekeningen van NS, op basis van CBS-data, tonen aan dat de CO₂-uitstoot door mobiliteit met +/- 30% kan verminderen als nieuwe huizen gebouwd worden zoals in een 'zeer sterk stedelijke omgeving' ten opzichte van een 'sterk stedelijke omgeving'³. Zeer sterk stedelijke omgevingen zijn alle historische binnensteden, zoals Deventer, Groningen en Tilburg en wijken direct rondom een groter NS-station. Ongeveer 20% van de inwoners van Nederland woont nu in zo'n gebied. Sterk stedelijke omgevingen zijn wijken aan de randen van de grote en middelgrote steden en de meeste VINEX wijken. Ongeveer 25% van de Nederlanders woont nu in zo'n gebied.

In minder stedelijk gebied is minder draagkracht voor voorzieningen en openbaar vervoer op korte afstand. De mogelijke CO₂-reductie door mobiliteit is daar beperkt. De elektrische (deel)auto is een geschikt vervoermiddel in suburbaan en landelijk gebied.

Definitie CBS: een 'zeer sterk stedelijke omgeving' heeft een omgevingsadressendichtheid van minimaal 2500 per ha² en een 'sterk stedelijke omgeving' een omgevingsadressendichtheid van 1500 tot 2500 per ha²

Advies:

Bouw nieuwe woningen, voorzieningen en werklocaties in hoge dichtheden op een aantrekkelijke manier. Zorg dat de onderlinge afstanden beperkt zijn, zodat verplaatsingen lopend of per fiets gemaakt kunnen worden en ritten gecombineerd.

2 Netwerkanalyse Woningbouw

3 Cbs.nl stedelijkheid



Advies 2: Bouw dichtbij OV-knooppunten

Bouw woningen dichtbij OV-knoppen zodat voor de lange afstand de trein de logische keuze is. Om CO₂-uitstoot door mobiliteit te reduceren moeten niet alleen woningen maar ook bestemmingen goed bereikbaar zijn. Daar is winst te behalen.

Het aantal arbeidsplaatsen is de afgelopen jaren vooral toegenomen op autosnelweglocaties en op multimodaal ontsloten locaties⁴. Deze trend sluit niet aan bij het beleid van nationale en regionale overheden om banen goed te ontsluiten met het openbaar vervoer. Dat komt omdat de locatiekeuze van bedrijven minder stuurbaar bleek dan verwacht of gehoopt.

NS adviseert om de aankomende jaren er alles aan te doen om meer banen, onderwijs, cultuur en gezondheidszorg bereikbaar te maken met de fiets en het openbaar vervoer. Dat draagt ook bij aan het welzijn, want niemand staat voor zijn plezier in de file of in een zeer drukke trein.

Meer bestemmingen bereikbaar maken met het openbaar vervoer kan ook door gebruik te maken van de bereikbaarheid die er al is. In het netwerk van NS is op verschillende trajecten nog ruimte

omdat de spitsen eenzijdig zijn. Dit is het sterkst in de Noordelijke Randstad. De trein rijdt 's ochtends vol naar een gebied waar veel banen zijn, zoals Amsterdam, en bijna leeg terug naar Flevoland of de kop van Noord-Holland. In de avondspits draait dit patroon zich om. Als bedrijven zich vestigen in gebieden waar nu vooral woningen staan, dan kan er gebruik gemaakt worden van de capaciteit in de trein die er al is en komen er meer banen in woongebieden bij. Dat verbetert de bereikbaarheid van banen voor iedereen.

Advies: Zorg ervoor dat het openbaar vervoer de logische keuze is voor de langere afstand door bestemmingen zoals werklocaties en onderwijs binnen loopafstand van OV-knooppunten te bouwen en woningen binnen fietsafstand.

4 CLO - Openbaarvervoer-, auto- en multimodale ontsluiting werkgebieden, 1996–2020



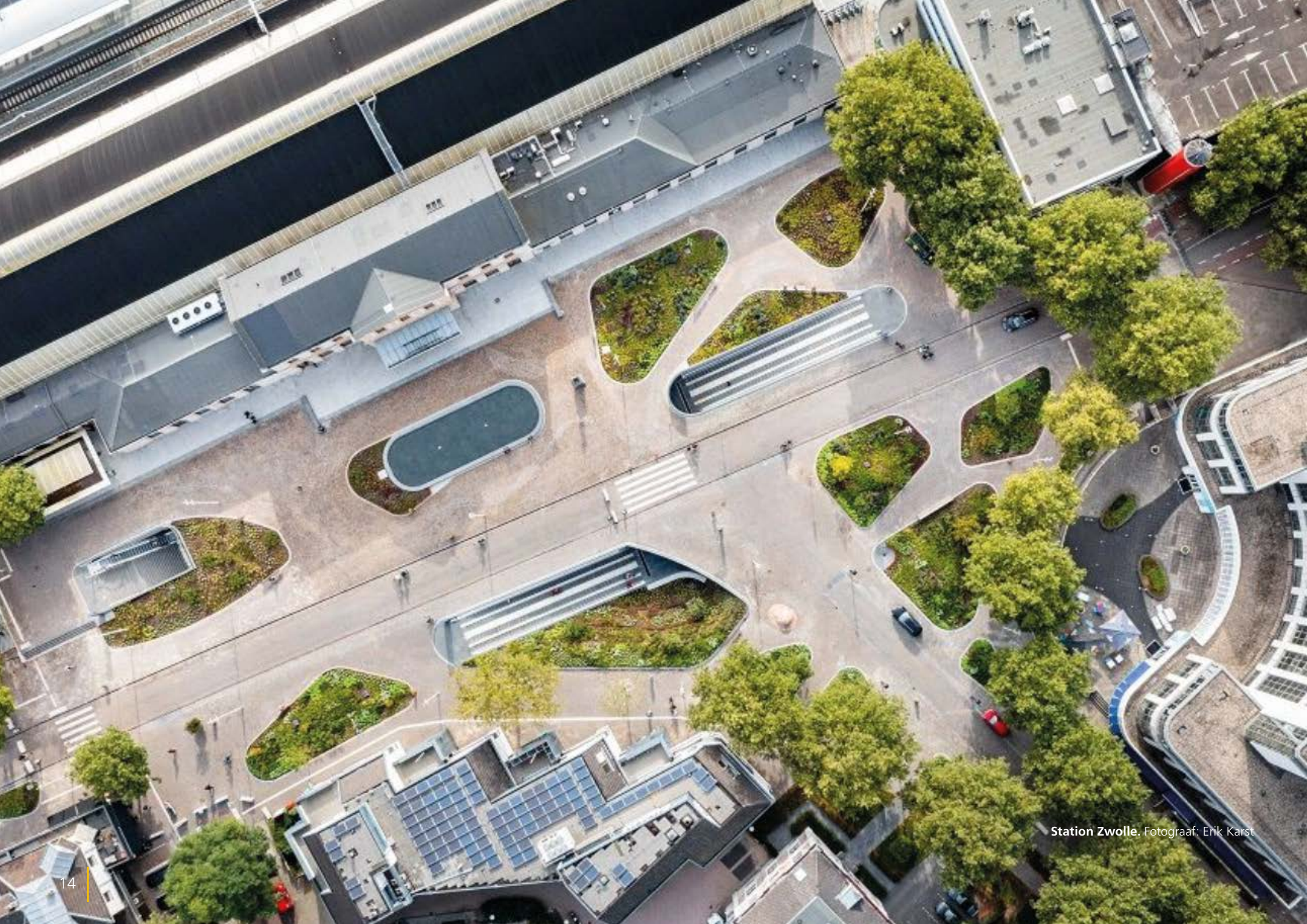
Advies 3: Zorg ervoor dat iedereen banen en voorzieningen kan bereiken

Het bouwen in hoge dichtheden rondom stations kan de bereikbaarheid voor iedereen verbeteren. In hoogstedelijk gebied zijn veel voorzieningen lopend en op de fiets te bereiken. Dat is goedkoop, gezond en duurzaam.

Op plekken waar veel mensen wonen is zoveel vraag naar openbaar vervoer en deelmobiliteit, dat het aantrekkelijk is voor ondernemers om dit aan te bieden. Hierdoor zijn er meer vervoersopties voor mensen die niet mobiel genoeg zijn om te lopen en te fietsen en voor mensen die geen privé vervoermiddelen hebben en/of geen rijbewijs. Ook in zeer sterk stedelijk gebied wordt 1/3 van de vervoerbewegingen met de auto gemaakt. Daarom adviseert NS om beleid te maken voor de verdeling van parkeerplekken voor zowel bewoners, als bedrijven en bezoekers vanuit minder stedelijk gebied.

In grote steden zijn al goede voorbeelden van regelingen. Bijvoorbeeld voor bezoekersparkeren met korting en parkeren voor maatschappelijke beroepen zoals leraren en verplegers. Met bedrijven kunnen gemeenten afspraken maken over hun mobiliteitsbehoefte. Zorg er als gemeente voor dat het mobiliteitsplan voor nieuwe wijken en het parkeerbeleid aansluit bij het woon-werkverkeer en het verplaatsingspatroon van de nieuwe inwoners.

Advies: Zorg er als gemeente voor dat het mobiliteitsplan en het parkeerbeleid aansluit op een duurzaam verplaatsingspatroon van huidige en nieuwe inwoners, op een manier dat stad en OV-netwerk ook bereikbaar zijn vanuit minder stedelijk gebied.



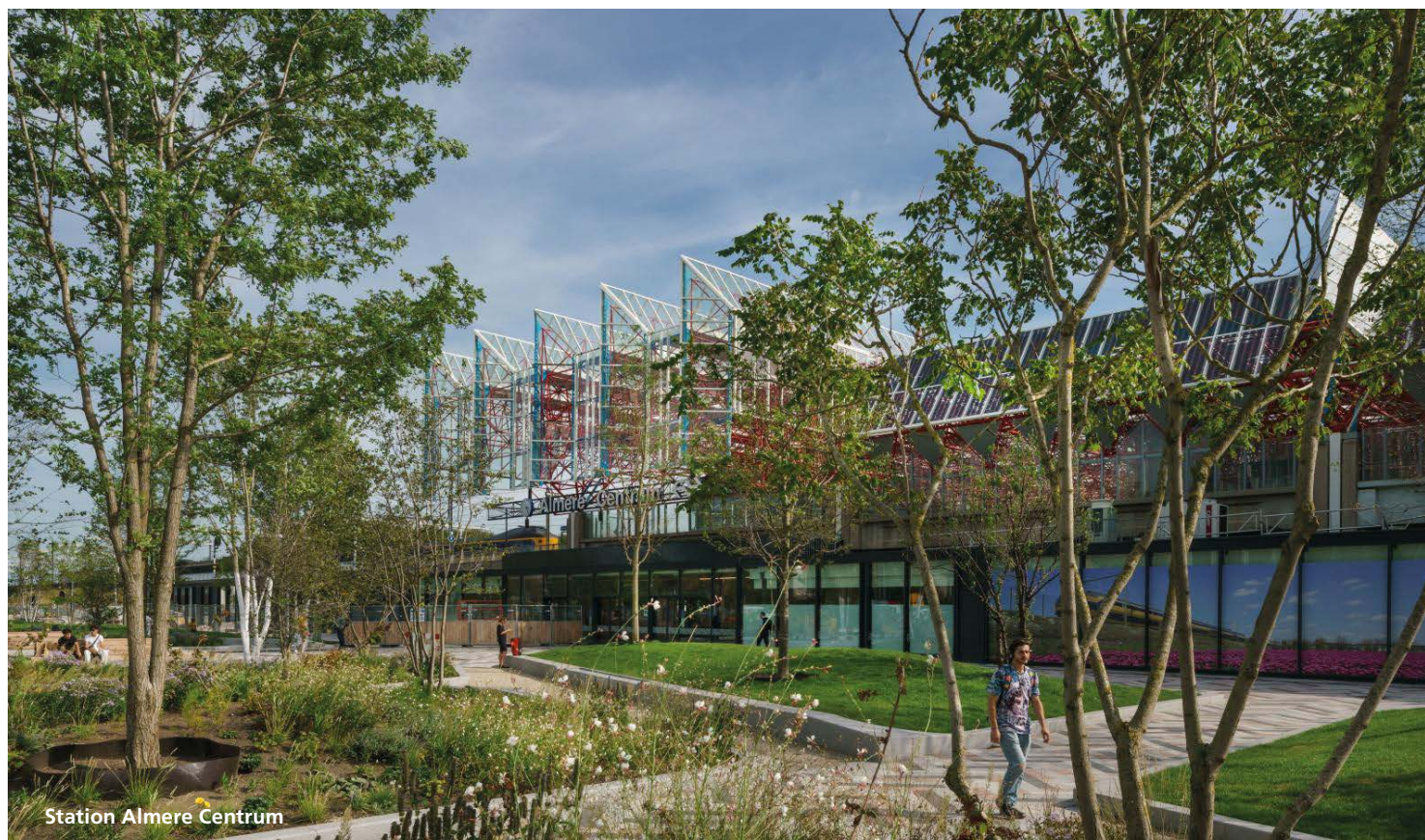
Station Zwolle. Foto: Erik Karst

Randvoorwaarde: Ruimte maken en houden in duurzame stationsgebieden

Op de stations en in de stationsomgeving komen alle duurzaamheidsopgaven samen. Door stationsgebieden duurzaam te ontwikkelen en duurzaam in te richten kunnen ze hun rol als poort naar de stad vervullen.

Als loop- en fietsroutes de prettigste manier zijn om het station te bereiken, komen reizigers vaker lopend of op de fiets. Dat draagt bij aan een prettige en veilige stationsomgeving. Daarvoor is het nodig om vrije ruimte open te houden rondom de stations. In de stationsomgeving moet de lucht nog te zien zijn. Anticipeer bij het inrichten van de openbare ruimte ook op klimaatverandering, door waterberging te realiseren en ruimte open te houden voor groen. Daarmee kunnen wateroverlast en hittestress worden voorkomen en is er flexibiliteit in het stationsgebied om nieuwe ruimtevragers in de toekomst te verwelkomen.

Randvoorwaarde: Behoud ruimte in stationsgebieden voor de voetganger, de fietser, klimaatadaptatie, flexibiliteit voor de toekomst en leefbaarheid voor iedereen.



Colofon

Deze brochure is een uitgave van NS

Meer informatie?

Neem dan contact op met Marjolein Stamsnijder

marjolein.stamsnijder@ns.nl

© NS 2024. Alle rechten voorbehouden

