

DUURZAME MOBILITEIT ALS DOEL OF MIDDEL?



Joshua Pattianakotta
Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu (GPM)
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen
Augustus 2017

Student: Joshua Pattianakotta
Student nummer: S4846702
Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu (GPM)
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen
Begeleider: Prof. dr. Arnoud Lagendijk
Augustus 2017
Woorden: 19486

Inhoudsopgave

Samenvatting	III
1. Inleiding	1
1.1 Context onderzoek	1
1.2 Doelstelling	1
1.3 Onderzoekmodel	2
1.4 Vraagstelling	2
1.4.1 Hoofdvraag	2
1.4.2 Centrale begrippen	2
1.4.3 Deelvragen	3
1.5 Maatschappelijke relevantie	4
1.6 Wetenschappelijke relevantie	4
1.7 Projectkader	5
2. Theoretisch kader	7
2.1 Toegankelijkheid	7
2.2 Beleidsarrangementenbenadering.	8
2.2.1 Actoren	9
2.2.2 Hulpbronnen	9
2.2.3 Spelregels	10
2.2.4 Discoursen en programma's	10
2.3 Conceptueel model	11
3. Methodologie	13
3.1 Onderzoeksstrategie	13
3.2 Onderzoeksmateriaal	13
3.2.1 Discoursanalyse	14
3.2.2 Onderzoeksmateriaal wetenschap	14
3.3 Interviews	15
3.3.1 Selectie respondenten	16
3.3.2 Interview protocol	16
3.3.3 Verwachtte resultaten interview.	20
3.3.4 Analyse interviews	25
3.4 Kwaliteitscontrole	25
3.4.1 Triangulatie	25
3.4.2 Validiteit	26
4. Resultaten	27
4.1 Stadsvisie 2030+	27
4.2 Rotterdamse Mobiliteitsagenda 2015-2018	27
4.3 Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2017-2030+	29
4.4 Fietsplan Rotterdam 2016-2018	32
4.5 Parkeerplan Rotterdam 2016-2018	35
4.6 Huidige discussie over duurzame toegankelijkheid	37
4.7 Interne samenwerking	38
5. Conclusie	40
5.1 Welke denkwijze of onderbouwing is er terug te vinden in beleidsdocumenten op het gebied van toegankelijkheid bij de Gemeente Rotterdam?	40
5.2 Hoe is de totstandkoming van beleid op het gebied van toegankelijkheid georganiseerd?	40

5.3	<i>Hoe komt de inhoud van beleid op het gebied van toegankelijkheid tot stand?</i>	41
5.4	<i>Hoe past de organisatie en inhoud van de totstandkoming van beleid op het gebied van toegankelijkheid van de Gemeente Rotterdam in de huidige discussie over toegankelijkheid?</i>	41
5.5	<i>Vanuit welke rationaliteit worden beslissingen op het gebied van het verbeteren van de toegankelijkheid van het persoonsvervoer over land door de Gemeente Rotterdam gemaakt sinds 2015, en hoe verhoudt zich dit ten opzichte van de verschillende dimensies van de beleidsarrangementenbenadering?</i>	42
6.	Discussie	44
6.1	<i>Validiteit/triangulatie</i>	44
6.2	<i>Resultaten</i>	44
6.3	<i>Onderzoek beperkingen.</i>	44
	Bibliografie	46
7.	Bijlagen	49
7.1	<i>Bijlage 1: Interview met Kristiaan Leurs.</i>	49
7.2	<i>Bijlage 2: Interview met Martin Guit</i>	53

Samenvatting

Nederland is een zeer verstedelijkt gebied en de grote steden blijven groeien. Elke inwoner heeft behoefte aan toegang tot voorzieningen. Om hierin te voorzien dient men van A naar B te kunnen komen. Omdat er zoveel mensen zijn die onderweg zijn ontstaan er in de steden echter problemen. Deze problemen zorgen ervoor dat de leefbaarheid van steden afneemt waardoor deze minder aantrekkelijk worden voor zowel bewoners als bedrijven. Voor steden is het dan ook van groot belang om maatregelen te nemen die tot gevolg hebben dat de stad goed toegankelijk blijft. Omdat dit zo van belang is voor de stad en zijn gebruikers, dienen maatregelen die tot doel hebben het verbeteren van de toegankelijkheid van de stad, op een rationele manier tot stand te komen. Deze scriptie richt op dit onderwerp met als doel om inzicht te verkrijgen in hoe het beleid rondom duurzame toegankelijkheid tot stand is gekomen en hoe dit zich heeft ontwikkeld in de Gemeente Rotterdam.

Om dit te onderzoeken zal gebruik gemaakt worden van de beleidsarrangementenbenadering. Deze benadering geeft houvast betreft de dimensies die onderzocht dienen te worden wanneer beleid het onderwerp is. De dimensies waar naar gekeken wordt zijn de actoren, hulpbronnen, spelregels en discoursen. Door het doen van documentanalyses en het houden van interviews. Zal informatie omtrent deze dimensies verzameld worden. dit zal gebeuren door documenten te analyseren en interviews te houden. De documenten waarnaar gekeken zal worden zijn de Stadsvisie 2030+, de Rotterdamse Mobiliteitsagenda 2015-2018 en de uitwerking hiervan in een drietal deelplannen. De geïnterviewde zullen medewerkers van de gemeente zijn die betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van de beleidsdocumenten welke hierboven genoemd zijn.

Binnen het proces dat uiteindelijk heeft geleid tot de totstandkoming van de genoemde beleidsdocumenten heeft een intensieve interne en externe samenwerking plaatsgevonden. Verschillende actoren van zowel binnen als buiten de gemeente zijn gedurende ongeveer een jaar geconsulteerd. Dit was een nadrukkelijke wens van de politiek in Rotterdam. De consultatie begon door samen de opgaven van de stad te bepalen. Al snel bleek dat alle betrokken actoren zich goed konden vinden in de opgaven. De opgaven voor Rotterdam zijn het toewerken naar een gezonde stad, aantrekkelijke woonstad en een sterke economie. Als gevolg van de samenwerking is de strategie echter heel erg veranderd. Het thema gezondheid is door consultatie veel nadrukkelijker in het Verkeersplan teruggekomen. Door dit thema centraal te stellen in het Verkeersplan kwam er tevens veel interesse vanuit actoren die zich normaliter niet bezighouden met mobiliteit. Het uitgangspunt van het plan is dat mobiliteit in dienst staat van de eerdergenoemde opgaven. Doordat het in dienst staat van diende intern overlegd te worden met afdelingen waar het plan een effect op heeft. Het gevolg van de interne samenwerking is dat er nu een verkeersplan ligt dat net zo goed van een afdeling economie is als van Verkeer en Vervoer. Dit heeft er tevens toe geleiden dat er gemeente breed veel draagvlak is voor het plan. Ook maatschappelijk is dit het geval door de consultatie van inwoners en ondernemers waardoor er ook maatschappelijk draagvlak is gecreëerd. Dit heeft er uiteindelijk toe geleid dat het plan ook politiek is vastgesteld. Een visie of doelstelling voor duurzame mobiliteit is er echter niet. Het feit dat de nadruk van de mobiliteitsplannen op duurzame vormen van mobiliteit ligt is het gevolg van de trend dat duurzame mobiliteitsvormen in de lift zitten. Duurzame toegankelijkheid is daarin een middel en niet het doel.

1. Inleiding

1.1 Context onderzoek

Nederland is een zeer verstedelijkt gebied; vooral de grote steden blijven groeien. Voor Den Haag is de verwachting dat het aantal inwoners in 2030 gestegen zal zijn met ongeveer 13%, dit ligt iets hoger dan de gemeente Rotterdam voor welke een stijging van 10% wordt verwacht (Kooiman, Jong, Huisman, Duin, & Stoeldraijer, 2016, p. 17). Steden zijn niet alleen voor mensen aantrekkelijk om te wonen, maar ook voor bedrijven om zich te vestigen. Bedrijven kiezen hiervoor vanwege de schaalvoordelen. In 1920 beschreef Alfred Marshall in zijn boek *"Principles of Economics"* deze schaalvoordelen, welke later omgedoopt werden naar klassieke schaalvoordelen. Belangrijke klassieke schaalvoordelen die door Marshall (1920) genoemd werden waren "labour market pooling" of het fenomeen dat bedrijven in steden een grotere keuze uit werknemers hebben en "input sharing" of het hebben van een grotere keuze uit toeleveranciers. Ten opzichte van klassieke schaalvoordelen zijn moderne schaalvoordelen meer gericht op de huishoudens. Onder deze schaalvoordelen vallen: kennis spillover, consumptievoordelen en het thuismarkteffect (Hospers, 2016). Zowel bij de klassieke als moderne schaalvoordelen speelt de nabijheid van kennis en kunde een belangrijke rol. Mede als gevolg hiervan zijn stedelijke economieën productiever, groeien economisch sneller en hebben een groter innovatief vermogen (Raspe, 2012)

Bedrijven trekken echter niet enkel mensen uit de regio waar zij gevestigd zijn aan, maar tevens uit andere regio's. Zo legden Nederlanders in 2015 in totaal 50,1 miljard kilometer af van en naar hun werk (CBS, 2016). Het is dan ook niet vreemd dat er naast schaalvoordelen tevens schaalnadelen bestaan. Een van de schaalnadelen zoals Hayter (1997) beschrijft is congestie. Relevant voor het onderwerp dat hier behandeld zal worden is met name verkeerscongestie. Verkeerscongestie ontstaat wanneer het aanbod van verkeer groter is dan de capaciteit van het wegennet. Meestal is dit tijdelijk, namelijk tijdens de spits. Als gevolg van congestie neemt de bereikbaarheid van de stad af en duurt het langer om deze te bereiken. Schaalnadelen zoals deze kunnen er op hun beurt weer toe leiden dat bedrijven juist niet voor een bepaalde stad of regio kiezen om zich te vestigen. Door de globalisering van de economie in de laatste decennia is de (internationale) concurrentie tussen steden om bedrijven immers toegenomen (Raspe, 2012). Hierdoor bestaan er vele alternatieven voor bedrijven om zich te vestigen. De belangen voor steden en regio's om bedrijven aan te trekken zijn dan ook groot. Dit komt door de bijdragen die zij leveren aan de economie en ontwikkeling van stad of regio. Voor steden en zijn inwoners is het dan ook van belang dat maatregelen die betrekking hebben tot de toegankelijkheid van de stad op een goede logische en redelijke manier tot stand komen en juist zijn. Met andere woorden, het moet op een rationele manier tot stand komen. Om tot de juiste maatregelen te komen stellen gemeenten beleid op. Dit beleid heeft tot doel het realiseren van doelstellingen van gemeenten.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van dit onderzoek is om inzicht te verkrijgen in hoe het beleid rondom duurzame toegankelijkheid tot stand is gekomen en hoe dit zich heeft ontwikkeld in de Gemeente Rotterdam. Voor toegankelijkheid is het van belang dat beleid op dit gebied juist is. Hierbij is het echter belangrijk om te kijken of de totstandkoming hiervan op een rationele

en logische manier gebeurt zodat wanneer dit beleid wordt uitgevoerd dit het gewenste effect heeft.

1.3 Onderzoekmodel

Om aan de onderzoeksdoelstelling te voldoen dienen verschillende onderzoeksobjecten behaald te worden. Zodoende kan er stapsgewijs gekeken worden naar welke aspecten van belang zijn in de totstandkoming van beleid. Omdat dit niet in één keer gedaan kan worden zal hier in verschillende stappen naartoe gewerkt worden. Hierdoor zal de doelstelling in drie stappen worden geconcretiseerd:

1. Er zal begonnen worden met een desk study naar duurzame toegankelijkheid. Dit zal gedaan worden door naar gemeentelijke beleidsdocumenten met betrekking tot duurzame nabijheid te kijken en deze te analyseren. Deze documenten zullen geanalyseerd worden om zo goed mogelijk te achterhalen hoe duurzame toegankelijkheid tot stand is gekomen en hoe deze zich heeft ontwikkeld.
2. Vervolgens zullen er interviews gehouden worden met medewerkers van de Gemeente Rotterdam en eventuele overige experts op het gebied van mobiliteit. Niet alle benodigde informatie zal terug te vinden zijn in de gemeentelijke documenten, waardoor interviews noodzakelijk zijn.
3. Wanneer het verzamelen van de data voltooid is zal er een duidelijk beeld zijn van hoe duurzame toegankelijkheid zich heeft ontwikkeld binnen de Gemeente Rotterdam. Indien dit niet het geval is en er nog enkele onduidelijkheden zijn, zal er worden teruggegaan naar stap 2 totdat er een duidelijk beeld is.

1.4 Vraagstelling

1.4.1 Hoofdvraag

Het onderzoek zal zich richten op de totstandkoming van beleid met betrekking tot het verbeteren van de toegankelijkheid van Rotterdam. Vervolgens wordt gekeken of hetgeen de literatuur voorschrijft ook in de praktijk gebeurt. De centrale vraag in dit onderzoek is als volgt:

Vanuit welke rationaliteit worden beslissingen op het gebied van het verbeteren van de toegankelijkheid van het persoonsvervoer over land door de Gemeente Rotterdam gemaakt sinds 2015, en hoe verhoudt zich dit ten opzichte van de verschillende dimensies van de beleidsarrangementenbenadering?

1.4.2 Centrale begrippen

Het eerste begrip dat voorkomt in de hoofdvraag en nadere uitleg behoeft is rationaliteit. Sociologen en politicologen hebben theorieën bedacht rondom het idee dat alles wat iemand doet een fundamenteel rationeel karakter heeft. Een persoon overweegt zowel de voordelen als de nadelen waarna het een besluit neemt (Browning, Halcli, & Webster, 2000). Deze theorieën staat bekend als de rationale keuze theorie. Voor dit onderzoek wordt er tevens van uit gegaan dat medewerkers van de Gemeente Rotterdam rationele keuzes maken met betrekking tot het beleid op het gebied van toegankelijkheid. Hierbij maken zij dus (gezamenlijk) een afweging tussen de voordelen en nadelen waarna een er een besluit genomen wordt. Dit onderzoek richt zit echter op hetgeen ertoe leidt dat een besluit wel of niet genomen wordt en de afweging(en) die word(t)(en) gemaakt.

Het tweede belangrijke begrip hierbij is toegankelijkheid. Toegankelijkheid is een zeer breed begrip en in de wetenschap zijn hier dan ook veel verschillende definities voor. Hansen (1959) definieert toegankelijkheid als het potentieel aan mogelijkheden voor interactie. Deze definitie komt voort uit zijn werk over hoe toegankelijkheid de ruimtelijke ordening vormt, één van de meest geciteerde werken op dit gebied. Echter biedt dit niet meer duidelijkheid. Een werk dat dit wel doet is dat van Geurs en Wee (2002). Echter gaat het hier niet enkel om toegankelijkheid, maar ook om maatregelen op het gebied van toegankelijkheid: dit past immers nog beter binnen het onderwerp van dit onderzoek. Geurs en Wee zien maatregelen op het gebied van toegankelijkheid als indicatoren voor de impact van ruimtelijke ordening, ontwikkelingen in mobiliteit en beleidsplannen op het functioneren van de samenleving in het algemeen. Wat dit weergeeft is het belang van toegankelijkheid en het feit dat dit vanwege de invloed op een hoop uiteenlopende zaken samen leidt tot het functioneren van de samenleving in het algemeen.

In de recente literatuur op het gebied van toegankelijkheid wordt dit niet enkel toegankelijkheid genoemd, maar duurzame toegankelijkheid. Duurzaamheid is een begrip dat tegenwoordig veelal wordt geassocieerd met milieu en het behoud hiervan. Wanneer er echter naar de Engelse taal wordt gekeken, waarin duurzaamheid vertaald wordt als “sustainability”, zien we dat dit een variatie is op het woord “sustain” oftewel behouden. Duurzame toegankelijkheid hoeft dan ook niet per definitie te slaan op manieren van toegankelijkheid die goed zijn voor het milieu. Het gaat hierbij vooral om het behouden van de toegankelijkheid in de toekomst. Gezien het belang van duurzaamheid op het gebied van milieu zal dit hierin waarschijnlijk wel veelal een rol spelen, het belang zit hem echter vooral in het behouden van de toegankelijkheid in de toekomst.

Het volgende begrip dat belangrijk is, is persoonsvervoer over land. Dit begrip dient er met name toe om het onderzoek te kaderen en focus aan te brengen. Verder is dit begrip zeer recht toe recht aan. Bij het onderzoek wordt er enkel gekeken naar de verschillende manieren die personen gebruiken om zich over land te verplaatsen. Voorbeelden zijn, te voet, met de fiets, met de auto of het openbaar vervoer.

Het laatste begrip dat benoemd is in de hoofdvraag is de beleidsarrangementenbenadering. Deze methode vormt het theoretisch kader binnen het onderzoek en geeft richting aan onder andere de parameters waarnaar gekeken wordt wanneer men beleid wilt analyseren. Deze methode wordt verder uitgelegd in paragraaf 2.2 *beleidsarrangementenbenadering*.

1.4.3 Deelvragen

Omdat de hoofdvraag niet in één keer beantwoord kan worden zijn er deelvragen opgesteld, deze helpen om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden. De deelvragen hebben met name betrekking tot de onderzoeksobjecten. De deelvragen staan hieronder weergegeven.

Deelvragen	
Deelvraag 1	Welke denkwijze of onderbouwing is er terug te vinden in beleidsdocumenten op het gebied van toegankelijkheid bij de Gemeente Rotterdam?

Deelvraag 2	Hoe is de totstandkoming van beleid op het gebied van toegankelijkheid georganiseerd?
Deelvraag 3	Hoe komt de inhoud van beleid op het gebied van toegankelijkheid tot stand?
Deelvraag 4	Hoe past de organisatie en inhoud van de totstandkoming van beleid op het gebied van toegankelijkheid van de Gemeente Rotterdam in de huidige discussie over toegankelijkheid?

1.5 Maatschappelijke relevantie

Toegankelijkheid heeft niet alleen gevolgen voor de staat van de economie. Naast economische gevolgen is het tevens van invloed op het milieu en op sociale aangelegenheden. Mobiliteit levert een belangrijke bijdrage aan onze welvaart. Door mobiliteit kunnen consumenten op verschillende plaatsen activiteiten ontplooien en kunnen bedrijven producten en diensten op verschillende locaties produceren en aanbieden (Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2012, p. 154). Congestie kost de Nederlandse economie daarentegen een hoop geld, in 2015 bedroeg deze schade maar liefst 1,1 miljard euro (Transport Logistiek Nederland & EVO, 2016). Daarnaast heeft toegankelijkheid tevens gevolgen voor het milieu. Deze gevolgen zijn met name negatief wanneer congestie ontstaat. Metingen in een verkeerstunnel door Sjödín et al. (1998) hebben laten zien dat de emissie van auto's met een factor 10 kan stijgen als gevolg van congestie wanneer het wordt vergeleken met vloeiend verkeer. Zodoende zijn ook mensen die wonen nabij plekken waar vaak congestie optreedt en het milieu gebaat bij een goede toegankelijkheid. Daarnaast speelt toegankelijkheid ook op het sociale vlak een belangrijke rol. Zo spreekt Robert Cervero (2005) in zijn working paper *Accesible Cities and Regions: A Framework for Sustainable Transport and Urbanism in the 21st Century* over het bestaan van de mismatch tussen de locatie waar laagopgeleide banen zich bevinden en de locatie waar mensen die hier in aanmerking voor komen wonen. Daarnaast speelt hierin een rol dat deze banen vereisen dat werknemers 's nachts en in het weekend werken. Dit zijn tevens momenten waarop het openbaar vervoer beperkt of niet beschikbaar is. Zodoende zijn zowel de economie, het milieu als mensen erbij gebaat dat steden en regio's goed toegankelijk zijn, ook in de toekomst. Om een goede toegankelijkheid te borgen is het van belang dat er goed beleid is op dit gebied. Dit beleid moet een duidelijke richting geven aan hoe toegankelijkheid in de toekomst gewaarborgd, dan wel verbeterd kan worden.

1.6 Wetenschappelijke relevantie

In de huidige literatuur is er al veel gekeken naar mobiliteit. Onderzoek naar mobiliteit richt zich veelal op het effect van mobiliteit op de transportkosten en economische activiteiten. Aschauer (1989) was de eerste die keek of publiekelijke uitgaven de productiviteit verhogen. Eén van de uitkomsten van zijn onderzoek was dat infrastructuur de meest verklarende factor is voor productiviteit. Zijn werk hierover is meer dan 5000 keer geciteerd. Vrijwel alle onderzoeken op het gebied van mobiliteit en toegankelijkheid vermelden het economisch belang hiervan. Sommige richten zich echter meer op de toegankelijkheid vanuit een maatschappelijk of sociaal perspectief. Veel onderzoeken benoemen een aanpak waarbij toegankelijkheid moet worden genomen als uitgangspunt in plaats van bijvoorbeeld mobiliteit (Bertolini, Clercq, & Kapoen (2005), Cervero (2005), Curtis & Scheurer (2010). Hierbij dient toegankelijkheid tevens als een intergraal onderdeel van ruimtelijke ordening worden gezien.

Daarnaast noemen onderzoeken tevens dat instituties momenteel een barrière vormen om toegankelijkheid en duurzaam transport te realiseren (Cervero (2005), Carey & Nicholas (2012)). Onderzoeken op het gebied van de toegankelijkheid van steden kenmerken zich tevens door de term “sustainable accessibility”. Hierin gaat het dus niet enkel om de toegankelijkheid maar tevens dat deze toegankelijkheid een duurzaam karakter heeft. De literatuur biedt echter geen duidelijkheid op het vlak van maatregelen om een duurzame toegankelijkheid te realiseren. De meeste literatuur op dit gebied gaat over hoe hier naartoe gewerkt moet worden. Als gevolg hiervan is het voor de besturen van steden of regio's dan ook een lastige taak om hier op een goede manier invulling aan te geven. Het is dan ook interessant om te kijken hoe het beleid dat als doel het verbeteren van de toegankelijkheid heeft, tot stand komt. Kortom: momenteel wordt er in literatuur veel geschreven over de totstandkoming van beleid en op welke wijze dit dient te gebeuren; minder is er echter bekend of dit momenteel ook op deze wijze gebeurt en de inhoud van het beleid. Het is dan ook interessant om te kijken of in de totstandkoming van beleid op het gebied van toegankelijkheid dezelfde aspecten een rol spelen als dat de literatuur voorschrijft. Op die manier kan er zodoende gekeken worden naar hoe ver of dichtbij de wetenschap en praktijk op dit gebied uit of nabij elkaar liggen.

1.7 Projectkader

Het onderzoek dat uitgevoerd gaat worden is een onderzoek waarbij gekeken gaat worden naar hoe beleid met betrekking tot duurzame toegankelijkheid tot stand is gekomen en welke afwegingen er zijn gemaakt. Toegankelijkheid is echter een zeer breed begrip daarom is het van belang hier een duidelijk kader voor vast te stellen. De toegankelijkheid die onderzocht zal worden betreft de toegankelijkheid op het gebied van persoonsvervoer over land. Belangrijke begrippen hierbij zijn mobiliteit en infrastructuur. Wanneer er over infrastructuur gesproken wordt gaat het echter enkel over transportinfrastructuur. Dit is namelijk infrastructuur die effect heeft op de toegankelijkheid. Daarnaast focust dit onderzoek zich enkel op de stad Rotterdam en de Gemeente Rotterdam als verantwoordelijke organisatie hiervoor. Bij de selectie van het onderzoeksgebied heeft met name persoonlijke voorkeur een grote rol gespeeld. Daarnaast staat de stad Rotterdam bekend om zijn duurzame karakter (bijvoorbeeld het Rotterdam Climate Initiative) en het feit dat deze erg bezig is met klimaatverandering. De veranderingen op het gebied van toegankelijkheid die onderzocht zullen worden zijn de punten die in de Rotterdamse Mobiliteitsagenda 2015-2018 genoemd zijn. De Rotterdamse Mobiliteitsagenda is het uitgangspunt voor alle beleidsdocumenten met betrekking tot mobiliteit die hierna gemaakt zijn. Het dient er uiteindelijk toe te leiden dat Rotterdam aantrekkelijker, gezonder en bereikbaarder wordt door de richting aan te geven waar het heen moet op het gebied van mobiliteit. Een deelplan van dit document is het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2017–2030+. Hierin staan concreet wat de Gemeente Rotterdam gaat doen om dit te bewerkstelligen. Daarnaast zijn ook het Fietsplan Rotterdam 2016-2018 en het Parkeerplan 2016-2018 deelplannen van de Mobiliteitsagenda.

Omdat er gekeken wordt naar hoe beleid met betrekking tot toegankelijkheid tot stand is gekomen en hoe dit zich heeft ontwikkeld over de jaren, zal het beleid grondig geanalyseerd moeten worden. Zo zal het huidige beleid op het gebied van toegankelijkheid met het voormalige beleid vergeleken moeten worden om zo veranderingen te ontdekken. Daarnaast dienen er tevens gesprekken met de Gemeente Rotterdam plaats te vinden omdat niet alles in het beleid terug gevonden kan worden. Tenslotte kan er tevens met gesproken worden met

personen die gelden als expert op het gebied van toegankelijkheid organisaties die de Gemeente Rotterdam hebben geholpen om met het beleid.

2.Theoretisch kader

In dit hoofdstuk zal het theoretisch kader waarbinnen dit onderzoek wordt uitgevoerd nader besproken en toegelicht worden. Het onderzoek zal zich richten op de beweegredenen die uiteindelijk hebben geleid tot de Rotterdamse Mobiliteitsagenda 2015-2018 en tevens de deelplannen die hier onderdeel van zijn: het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2017-2030+, Fietsplan Rotterdam 2016-2018 en Parkeerplan 2016-2018 welke hieruit is voortgevloeid. Het onderzoek vindt zijn oorsprong bij het belang van een toegankelijke stad. Om deze goed bereikbare stad te realiseren is echter kennis en kunde nodig. De literatuur biedt namelijk in veel gevallen geen uitkomst over hoe deze te bereiken. Veelvoorkomend zijn de frameworks waarbinnen gewerkt dient te worden om de bereikbaarheid te verbeteren. Verschillende inzichten in toegankelijkheid spelen hierin een rol en zullen gedurende het onderzoek altijd in het achterhoofd gehouden moeten worden. Echter kan dit niet gebruikt worden om de onderzoeksobjecten te analyseren. Een benadering die dit wel kan is de beleidsarrangementenbenadering van Van Tatenhove, Arts en Leroy (2000). In dit hoofdstuk zal dan ook eerst het concept toegankelijkheid worden uitgelegd waarna de beleidsarrangementenbenadering volgt.

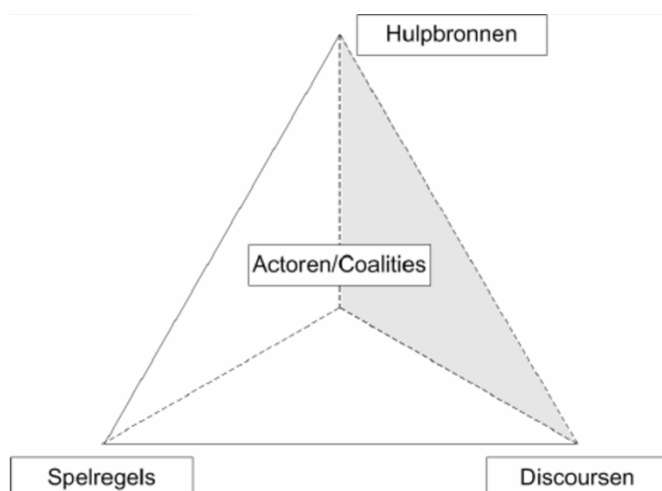
2.1 Toegankelijkheid

Toegankelijkheid is een product van mobiliteit en nabijheid. Het verbeteren hiervan kan door de snelheid waarmee de afstand tussen punt A en punt B wordt afgelegd te verhogen (mobiliteit), of door de punten A en B dichterbij elkaar te brengen (nabijheid). Een combinatie van beide is ook mogelijk (Cervero, 2005). Cervero (2005) geeft hier duidelijk aan uit welke twee componenten toegankelijkheid bestaat. Door deze beschrijving wordt het meteen een stuk duidelijker waar toegankelijkheid uit bestaat en tevens waar het van af hangt. Het probleem is echter dat het wederom twee begrippen zijn die tevens vrij vaag zijn maar tegelijkertijd ook zeer vanzelfsprekend. Mobiliteit wordt omschreven als: de onafhankelijkheid van mensen van geografische beperkingen (Kakihara & Sørensen, 2001). Personen die mobiel zijn worden zodoende minder beperkt door geografische belemmeringen dan mensen die niet mobiel zijn. Ook nabijheid is een veel voorkomend begrip in de literatuur en kan in verschillende contexten worden gebruikt. De meest gebruikte is echter in geografische context, vaak zonder dat dit expliciet benoemd wordt. De definitie van nabijheid vertoont echter kleine verschillen tussen verschillende auteurs. Zo gaan sommige uit van de absolute nabijheid waar andere kiezen voor relatieve nabijheid of de ervaring van afstanden door personen (Knoben & Oerlemans, 2006). Relatieve nabijheid gaat echter tevens uit van verschillende vervoersmiddelen. Deze definitie kan zodoende niet gebruikt worden omdat deze te veel overeenkomsten vertoont met mobiliteit. Nabijheid kan dan ook het beste omschreven worden als de absolute afstand die actoren scheidt (Knoben & Oerlemans, 2006). Wat dit concept verduidelijkt is het feit dat toegankelijkheid verbetert kan worden wanneer de tijd die nodig is om van A naar B te komen korter wordt of wanneer A en B dichterbij elkaar komen, of een combinatie. De toegankelijkheid neemt op zijn beurt weer af wanneer de tijd van A naar B te overbruggen toeneemt of A en B zich verder van elkaar gaan bevinden.

2.2 Beleidsarrangementenbenadering.

De benadering die gebruikt zal worden om te analyseren hoe besluiten op het gebied van toegankelijkheid binnen de Gemeente Rotterdam genomen worden is de beleidsarrangementenbenadering (BAB), ontwikkeld door Bas Arts, Leroy en Tatenhove (2000). Een beleidsarrangement is gedefinieerd als de tijdelijke stabilisering van de inhoud en de organisatie van een bepaald beleidsdomein (Arts & Leroy, 2006). Binnen deze definitie blijft het echter onduidelijk wat er nu exact wordt bedoeld met inhoud en organisatie, dit vraagt dan ook om nadere uitleg. Met 'inhoud' wordt bedoeld: de verschillende principes, doelen en maatregelen. Organisatie refereert naar de verschillende departementen, instrumenten, procedures en de verdeling van taken. De theorie suggereert dat beleidsarrangementen niet enkel het resultaat zijn van strategisch gedrag, maar dat deze ook lange termijn contextuele, maatschappelijk, en politieke trends en processen reflecteren (Arts & Leroy, 2006). Het principe van beleidsarrangementen is dan ook een institutioneel concept. De theorie is er eigenlijk op gefocust om institutionele patronen van verandering en stabiliteit op de middellange termijn te analyseren. Het doel van de theorie is om als eerst de arrangement(en) te beschrijven en deze te karakteriseren, waarna het in veel gevallen vergeleken wordt. Vervolgens dienen deze geïnterpreteerd en begrepen te worden om zo te begrijpen hoe de stabiliteit of veranderingen hiervan tot stand komen. Tevens wordt er gekeken naar de mechanismen die hierachter schuilgaan. Om grip te krijgen op hetgeen hiervoor benoemd is worden er vier verschillende dimensies onderscheiden binnen de BAB. De dimensies zijn:

- De actoren die betrokken zijn binnen het beleidsdomein, en hun coalities (en eventueel opposities).
- De verdeling van hulpbronnen tussen deze actoren, welke leiden tot verschillen in macht en invloed.
- De spelregels die gelden, oftewel de vorm van een formele procedure of als informele regels en interactieroutine.
- De huidige discourses op het gebied van beleid en de programma's. Een discourse refereert hierbij naar de kijk van de betrokken actoren in temen van normen en waarde, probleemdefinitie en verschillende aanpakken voor oplossingen. De programma's refereren hierbij naar de inhoud van beleidsdocumenten en maatregelen.



Figuur 1: De beleidsarrangementenbenadering in de vorm van een tetraëder.

In de bovenstaande afbeelding staan de verschillende dimensies van de beleidsarrangementenbenadering weergegeven in een tetraëder. Door de dimensies weer te geven op de manier zoals hierboven gedaan is blijkt goed dat alle dimensies met elkaar verbonden zijn en dus ook van elkaar afhankelijk zijn. Een verandering binnen een dimensie heeft zodoende ook effect op de andere drie dimensies en het beleidsarrangement in zijn geheel. De eerste drie genoemde dimensies binnen de BAB verwijzen duidelijk naar de organisatie. De laatste, de discourses en programma's, verwijst echter naar de inhoud. Hieronder zullen de dimensies die samen een beleidsarrangement vormen nader worden toegelicht.

2.2.1 Actoren

De actoren dimensie heeft betrekking op de verschillende actoren die betrokken zijn in het beleidsdomein. Dit hoeven niet enkel overheidsactoren te zijn maar kunnen tevens private of semi-private actoren zijn. In een beleidsarrangement kenmerken actoren zich door hun wederzijdse afhankelijkheden, maar zij beschikken tevens over een autonoom karakter en eigen strategische beslissingen (Klijn, 2005). Het gaat hierbij echter niet enkel om individuele actoren, zo kunnen dit tevens meerdere actoren zijn die samen zijn verenigd in een coalitie. Daarnaast is het ook mogelijk dat er actoren zijn die het niet eens zijn met een bepaalde opvatting en dat zij zich verenigen in een oppositie.

Om te kijken welke actoren betrokken zijn binnen het proces dat leidt tot beslissingen op het gebied van toegankelijkheid zal eerst de structuur van de gemeente Rotterdam nader bekeken moeten worden. De gemeente is waarschijnlijk opgedeeld in verschillende elementen die elk een bepaalde verantwoordelijkheid en expertise hebben. Door te kijken welk van deze elementen verantwoordelijk is voor bijvoorbeeld mobiliteit, immers is dit een meer voordehand liggende benaming dan nabijheid of toegankelijkheid binnen een organisatie als een gemeente, kunnen de actoren in kaart worden gebracht. Dit kan ofwel het hele element zijn of verschillende werknemers die hier binnen betrokken zijn. Daarnaast dient tevens gekeken te worden of in de Rotterdamse Mobiliteitsagenda en de deelplannen benoemd wordt of er sprake is van een samenwerking met andere partijen buiten de gemeente zelf. Een voorbeeld hiervan zou de RET (Rotterdamse Elektrische Tram) kunnen zijn.

2.2.2 Hulpbronnen

De tweede dimensie is de verdeling van hulpbronnen tussen de actoren. Deze verdeling van hulpbronnen tussen actoren leidt tot verschillen in macht en invloed. Een definitie die goed bij macht past in deze context is het permanente vermogen is van een actor om in te grijpen in het besluitvormingsproces om zo uitkomsten te realiseren (Giddens, 1984). De hulpbronnen die een bepaalde actor of een coalitie tot zijn beschikking heeft zorgt dan ook voor macht of invloed. Hulpbronnen kunnen zij:

- Financiële hulpbronnen: geld welke nodig is voor het financieren van het beleid en tevens van het uitvoeren ervan.
- Kennis: hiermee wordt bedoeld de kennis die bijdraagt aan de totstandkoming van beleid en tevens hoe dit uitgevoerd kan worden.
- Legitimiteit: het in staat kunnen zijn om legitimiteit te kunnen verlenen aan een besluit. Vaak is dit het gevolg van een positie binnen de organisatie.

De beschikking over financiële hulpbronnen en legitimiteit zijn binnen een organisatie vaak het gevolg van de positie die een actor heeft. In het geval van de Gemeente Rotterdam zal dit de wethouder zijn die de portefeuille op het gebied van mobiliteit beheert. Deze heeft onder zich weer verschillende teams met elk een eigen verantwoordelijkheid en tevens de beschikking over kennis en financiële hulpbronnen. Een ander voorbeeld is het college van bestuur en wethouders. Zij vormen het dagelijks bestuur van een gemeente en zetten zodoende de beleidslijnen uit.

2.2.3 Spelregels

De derde dimensie zijn de spelregels. De spelregels zijn de regels waarbinnen de gemeente dient te opereren. Deze zorgen ervoor dat de gemeente enerzijds in staat is om bepaalde dingen te doen. Anderzijds beperken deze de gemeente ook. Spelregels zijn aanwezig om goed gedrag te stimuleren. Spelregels kunnen onderscheiden worden in zowel formele als informele regels. Formele regels zijn (wettelijke) bepalingen die zijn vastgelegd in documenten. Informele regels daarentegen zijn de cultuur binnen een beleidsveld. Over het algemeen putten actoren constant op de regels om hun richtlijnen te geven zodat wat er wordt gedaan goed en legitiem is (Arts & Tatenhove, 2004).

De spelregels die leidend zijn op het gebied van de toegankelijkheid van Rotterdam zijn waarschijnlijk de aspecten die benoemd zijn in de Rotterdamse Mobiliteitsagenda. De Gemeente Rotterdam stelt hiermee een duidelijk kader voor de richting die het op wilt op het gebied van mobiliteit. Daarnaast is er tevens de wet- en regelgeving. De Gemeente Rotterdam is verplicht zich hieraan te houden. Eerdergenoemde voorbeelden van spelregels zijn duidelijk voorbeelden van formele regels aangezien deze zijn vastgelegd in verschillende documenten. Van informele spelregels is op dit moment nog geen kennis. Voorbeelden hiervan zouden kunnen zijn de wijze waarop iemand een punt op agenda wilt zetten. Dit zou bijvoorbeeld via een procedure gedaan kunnen worden (formeel) maar tevens via een WhatsApp bericht (informeel).

2.2.4 Discoursen en programma's

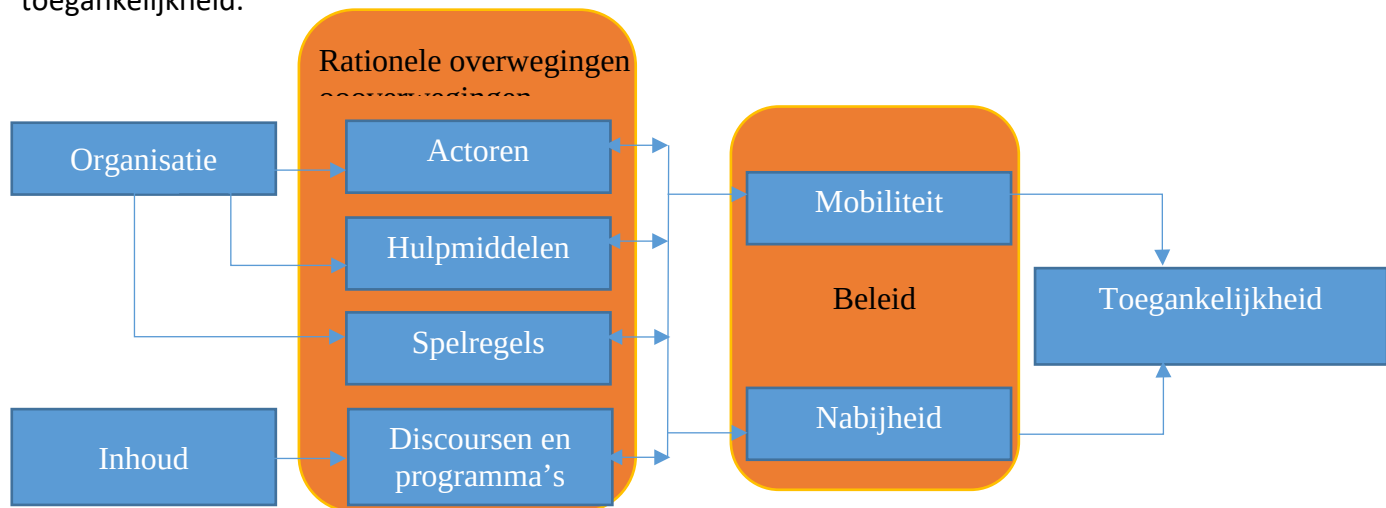
De laatste dimensie is die van discoursen en programma's. Deze heeft betrekking op de interpretatieve regeling waar de actoren gebruik van maken (Arts & Tatenhove, 2004). Een discourse op het gebied van beleid kan gedefinieerd worden als: 'een specifieke verzameling van ideeën, concepten en categorisaties die geproduceerd, gereproduceerd en getransformeerd worden in een bepaalde reek van gebruiken en door welke betekenis wordt gegeven aan zowel fysieke als sociale realiteiten (Hajer, 1995). Wat uit deze definitie opgemaakt kan worden is dat het hier gaat om de dominante ideeën, concepten en categorisaties aangezien ze worden geproduceerd maar ook worden gereproduceerd en tevens getransformeerd. Voor het beleid met betrekking tot toegankelijkheid gaat het hier om de dominante kijk van de actoren op de uitdaging die toegankelijkheid momenteel vormt en hoe hiermee om te gaan. De programma's binnen deze dimensie heeft betrekking op de technische kant. Hierbij gaat het om de dominante maatregelen op het gebied toegankelijkheid en hoe deze gerealiseerd gaat worden.

De dominante ideeën over toegankelijkheid vanuit het perspectief van de Gemeente Rotterdam kan achterhaald worden door beleidsdocumenten op dit gebied te analyseren. Een voorbeeld hiervan is de eerdergenoemde Mobiliteitsagenda en het Rotterdamse

Mobiliteitsplan. Hierbij is de Mobiliteitsagenda meer gericht op de discourses terwijl het Rotterdamse Mobiliteitsplan meer een programma is waarmee invulling wordt gegeven aan de dominante discourses zoals genoemd in de Mobiliteitsagenda. Het één is dus het gevolg van het ander.

2.3 Conceptueel model

Het conceptueel model dat hieruit voortvloeit en tevens gebruikt zal worden is hieronder weergegeven. Het conceptueel model van het onderzoek is dan ook een combinatie van de beleidsarrangementenbenadering, zoals hierboven beschreven, en tevens het model voor toegankelijkheid.



Figuur 1: Conceptueel model

Om dit conceptueel model te begrijpen wordt er op wat normaliter het einde is begonnen (de rechterkant) om vervolgens terug te werken naar de oorsprong hiervan (de linkerkant). Wat te zien is, is dat het beleidsdomein waarnaar gekeken wordt toegankelijkheid is, aangezien dit immers het meest rechtse gedeelte is in het model. Toegankelijkheid bestaat, zoals eerdergenoemd uit mobiliteit en nabijheid. Er zal dan ook naar beleid op het gebied van mobiliteit en nabijheid gekeken worden om te kijken hoe het met de toegankelijkheid gesteld is. De pijlen met dubbele wijzers die naar mobiliteit en nabijheid leiden zijn gekozen omdat de verschillende dimensies van de beleidsarrangementenbenadering elkaar beïnvloeden en van elkaar afhankelijk zijn, samen vormen zij het beleidsarrangement. Alle vier de dimensies van de beleidsarrangementenbenadering bevinden zich tevens in een oranje vak met daarin: rationale overwegingen. Hiermee wordt bedoeld dat beslissingen die gemaakt worden binnen de verschillende dimensies het resultaat zijn van een rationale overweging door medewerkers van de Gemeente Rotterdam. Voor de verschillende dimensies is tevens aangegeven of deze betrekking hebben tot de organisatie of de inhoud van het beleidsarrangement.

Wat dit conceptueel duidelijk maakt is vooral waarnaar er bij het onderzoeken van de toegankelijkheid gekeken dient te worden. Daarnaast geeft het tevens een indicatie van hoe dit te meten is, namelijk aan de hand van de vier dimensies die samen het beleidsarrangement vormen. Omdat de toegankelijkheid wordt onderzocht is het tevens van belang te weten waar dit uit bestaat. Door toegankelijkheid te definiëren als een combinatie van zowel mobiliteit als nabijheid dienen beleidsdomeinen die betrekking hebben op deze twee dimensies nader bestudeerd te worden tijdens het uitvoeren van het onderzoek. Door de verschillende

dimensies van de beleidsarrangementenbenadering te onderzoeken kan er tevens gekeken worden naar of hetgeen er aan de voorkant aan input in komt, de invulling van de Gemeente Rotterdam op het gebied van toegankelijkheid met betrekking tot de vier verschillende dimensies, uiteindelijk ook heeft geresulteerd in het beleid zoals dat nu bekend is in eerdergenoemde beleidsdocumenten. Het is immers ook mogelijk dat een deel van de input niet doorgevoerd wordt vanwege overwegingen die tijdens het proces (het tot stand komen van beleid) gemaakt worden.

3. Methodologie

3.1 Onderzoeksstrategie

Het onderzoek dat uitgevoerd wordt is een kwalitatief onderzoek. Het onderzoek is namelijk een interpretatie van processen die leiden tot de totstandkoming van beleid. Dit is tevens in bepaalde mate subjectief. Er zullen dan ook geen variabele gemeten worden, wat een kenmerk van kwantitatief onderzoek is. Daarnaast zijn tevens de methoden voor het verkrijgen van het onderzoeksmateriaal kenmerkend voor kwalitatief onderzoek, namelijk: literatuurstudie en interviews. Deze zullen verder worden toegelicht in 3.2 *onderzoeksmateriaal*.

Dit onderzoek heeft kenmerken van zowel empirisch als niet- empirisch onderzoek. Zo zal begonnen worden met een niet- empirische gedeelte waarbij de huidige literatuur bestudeerd zal worden. De literatuur die hier bestudeerd zal worden zal primaire literatuur zijn. Vervolgens komt het empirische gedeelte. Hierbij worden aan de hand van interviews gegevens verzameld. De interviews zullen semigestructureerd zijn aangezien dit ruimte biedt voor het ingaan op onderwerpen of aspecten waarvan tevoren niet over nagedacht was. Een combinatie van beide onderzoek vormen is noodzakelijk omdat aan de hand van de literatuur en de gebruikte benaderingen en concepten op het gebied van beleid en toegankelijkheid gerichte goede vragen kunnen worden gesteld tijdens de interviews.

3.2 Onderzoeksmateriaal

Het onderzoeksmateriaal voor dit onderzoek verschilt voor de verschillende dimensies van de BAB. Bij de deelvragen is rekening gehouden met of iets deel uitmaakt van de inhoud of de organisatie van het beleidsarrangement. Over een aantal van de dimensies zal informatie te vinden zijn in beleidsdocumenten. Naar verwachting zullen dit met name de hulpbronnen en de spelregels zijn. Een belangrijk beleidsdocument is de Rotterdamse Mobiliteitsagenda 2015-2018. In de mobiliteitsagenda schetst het Rotterdamse College hoe het wilt omgaan met de mobiliteit in de stad en regio (Gemeente Rotterdam, 2015). In vier concrete deelplannen met betrekking tot de verkeersveiligheid, parkeren, fietsen en het stedelijk verkeer wordt hier invulling aan gegeven. Binnen dit onderzoek wordt het deelplan met betrekking tot de verkeersveiligheid echter niet meegenomen omdat deze niet past binnen het kader van dit onderzoek. Dit document is tevens het fundament voor het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2017 – 2030+ waarin de gemeente concreter aangeeft wat het gaat doen op het gebied van mobiliteit. Een ander belangrijk document is de Stadsvisie 2030+. Dit document stamt uit 2007 waardoor het eigenlijk niet binnen het kader van het onderzoek valt. Echter is dit een van de meest sturende beleidsdocumenten die er momenteel is en was het een belangrijk kader voor de Mobiliteitsagenda. Vandaar ook dat er kort gekeken zal worden naar wat dit document vermeld over duurzame toegankelijkheid.

Eerdergenoemde documenten zullen bestudeerd en geanalyseerd worden om te kijken wat de huidige opvatting is binnen de Gemeente Rotterdam om de Rotterdamse mobiliteit duurzaam in te richten en toekomstbestendig te maken. Tevens zal gekeken worden of in deze en andere beleidsdocumenten een gemeenschappelijke noemer te vinden is. Gemeentelijke documenten maken echter geen melding van de besluitvorming en de processen die ten grondslagen liggen aan de documenten. De literatuur benoemt dat de besluitvorming een essentieel onderdeel is bij het tot stand komen van beleid (Vigar, 2013). Vandaar dat

interviews ook noodzakelijk zijn om een duidelijk beeld te krijgen bij dit proces. De dimensies van de BAB die minder nadrukkelijk naar voren komen uit de beleidsdocumenten zijn de actoren en discoursen. Tijdens de interviews zal de nadruk dan ook liggen bij het verkrijgen van meer informatie over deze dimensies.

3.2.1 Discoursanalyse

Een discourse is een vrij onduidelijk begrip omdat het op een groot aantal manieren omvat waarop ideeën over gedragen kunnen worden. De functie van een discourse is het creëren van:

- Significantie
 - Activiteiten
 - Identiteiten
 - Relaties
 - Politiek
 - Verbindingen
- (Ernste, 2017)

Binnen de discoursanalyse zijn er drie focusgebieden deze zijn: de tekst, discursieve gebruiken en sociale gebruiken. Discursieve gebruiken is de term die door Michel Foucault is gegeven aan communicatieve gebruiken (Chandler & Munday, 2011). De eerdergenoemde documenten zijn voor de gemeente een manier om naar de bewoners van de gemeente te communiceren wat zij van plan zijn dan wel wat er gedaan gaat worden. Zodoende is het een middel waarmee gecommuniceerd wordt en zal er dus op het niveau van discursieve gebruiken gekeken worden naar deze documenten. Voor het doen van een discours analyse zijn geen vaste stappen of een model dat gevolgd kan worden (Ernste, 2017). Wel zijn er 10 door Ernste (2017) benoemde stappen die gevolgd kunnen worden om een discourse analyse uit te voeren. Deze zijn:

1. Stel te context vast
2. Verken het productieproces
3. Bereidt het materiaal voor, voor de analyse
4. Codeer het materiaal
5. Onderzoek de structuur van de tekst
6. Verzamel en onderzoek structuren op het niveau van discursieve uitspraken
7. Identificeer culturele referenties
8. Identificeert linguïstische en retorische mechanismen
9. Interpreteer de data
10. Presenteer de bevindingen

Deze stappen zullen dan ook gevolgd worden voor de discourse analyse voor de genoemde documenten.

3.2.2 Onderzoeksmateriaal wetenschap

Voor de laatste deelvraag is het noodzakelijk om te kijken hoe het proces zoals dat bekend is in de context te plaatsen in de huidige discussie over duurzame toegankelijkheid. Het onderzoeksmateriaal voor dit gedeelte zal bestaan uit literatuur op het gebied van duurzame toegankelijkheid. Doormiddel van het doen van een literatuurstudie wordt inzicht gecreëerd

in de huidige stand van de wetenschap op het gebied van duurzame toegankelijkheid van steden. Eerst zal onderzocht moeten worden welke wetenschappers momenteel als voorstaand worden beschouwd op het gebied van duurzame toegankelijkheid tot steden. Een handige indicator hiervoor is hoe vaak het werk van een auteur is geciteerd. Aan de hand van het aantal citaten is af te lezen hoe vaak een artikel wordt geciteerd door andere en dus hoe vooraanstaand een wetenschapper is. Voor de literatuur zullen enkel wetenschappelijke databases gebruikt worden. Daarnaast is het tevens zeer van belang dat erop wordt gelet dat de werken waarnaar gekeken wordt recent zijn. De reden hiervoor is het feit dat mobiliteit een onderwerp is dat continue aan technologische veranderingen, maar ook aan trends, onderhevig is. Wanneer is vastgesteld wie de meest vooraanstaande wetenschappers op dit gebied zijn dient hun werk onderzocht te worden. Het werk zal geanalyseerd worden om vast te stellen op welke manieren een goede besluitvorming rondom duurzame toegankelijkheid gerealiseerd kan worden. Wanneer wordt vastgesteld dat de meeste vooraanstaande wetenschappers op dit gebied het oneens zijn met elkaar zal geprobeerd worden om ondanks deze verschillen overeenkomsten te vinden in methoden of maatregelen die zij voorschrijven. De kennis van de literatuur is momenteel nog niet voldoende om dit met zekerheid te zeggen, maar het vermoeden bestaat dat veel werken geen concrete maatregelen bevatten maar het meer hebben over frameworks waar binnen duurzame toegankelijkheid kan worden gerealiseerd. Zodoende zal het zich dan ook meer op de organisatorische kant van toegankelijkheid richten dan op de inhoudelijke kant die wel maatregelen benoemt en een duidelijkere invulling hieraan geeft.

3.3 Interviews

Voor het houden van de interviews is het noodzakelijk om op locatie langs te gaan bij de Gemeente Rotterdam indien zij hieraan willen meewerken. De interviews zullen zoals eerdergenoemd semigestructureerd zijn. De vragen die tijdens de interviews gesteld zullen worden zijn afgeleid van de literatuur. Doorat er gebruik wordt gemaakt van de beleidsarrangementen benadering zullen de vragen dan ook van deze benadering worden afgeleid. Zeer belangrijk hierin zijn de organisatie en de inhoud. De verschillende dimensies uit de beleidsarrangementenbenadering behoren tot één van deze twee categorieën. De empirische deelvragen hebben hier dan ook betrekking op. Bij het maken van het interview is er gelet worden op de verschillende dimensies van de BAB. Binnen de verschillende dimensies tevens sub dimensies zichtbaar die tevens bevraagd kunnen worden tijdens het interview. Vragen dienen als indicatoren voor de verschillende dimensies om deze te kunnen interpreteren.

Tijdens het interview is het daarnaast van belang dat de vragen die aanbod komen open zijn en om tevens naar duidelijke voorbeelden te vragen waar dit dan wel of niet uit blijkt. Daarnaast is er een interview protocol ontwikkeld waarin uitleg wordt gegeven over onder andere: voorstellen, de achtergrond, het doel en ethische zaken zoals anonimiteit en het vragen voor goedkeuring voor het opnemen van het interview. Wanneer de interviews gehouden zijn worden deze uitgewerkt tot samenvattingen. Deze keuze is gemaakt omdat het niet om de letterlijke bewoording gaat of het gevoel dat de geïnterviewde hierbij heeft, maar juist om de strekking en hoe processen zijn gelopen. Deze samenvattingen dienen vervolgens binnen 48 uur voorgelegd te worden aan respondenten waarna zij aan kunnen geven of zij het eens zijn met hetgeen hierin wordt gezegd. De interviews zullen op twee verschillende manieren worden gehouden. Bij de eerste variant zal het een open gesprek zijn over

bijvoorbeeld het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam. Tijdens dit gesprek dienen de interviewvragen afgetikt te worden wanneer deze behandeld zijn. De vragen die niet behandeld zijn kunnen achteraf alsnog gesteld worden. De tweede variant is de klassieke variant waarbij de interviewvragen puntsgewijs afgewerkt worden.

3.3.1 Selectie respondenten

De ideale respondent voor de interviews is een van de medewerkers van de Gemeente Rotterdam die betrokken was bij de totstandkoming van de Rotterdamse Mobiliteitsagenda of het Stedelijk verkeersplan Rotterdam. Deze respondenten zullen zich waarschijnlijk bevinden binnen het cluster Stadsontwikkeling, de directie Stedelijke Inrichting en het element Verkeer en Vervoer. Indien het niet mogelijk is om met medewerkers van de Gemeente Rotterdam in contact komen kan tevens gekeken worden naar partners van de gemeente met betrekking tot duurzame mobiliteit. Experts met betrekking tot duurzame mobiliteit zijn tevens een mogelijkheid. Om in contact te komen met respondenten zullen verschillende methode gebruikt worden: LinkedIn, email, telefonisch contact en snowball sampling, of een combinatie van eerdergenoemde. LinkedIn heeft het voordeel dat hier op functietitel gezocht kan worden. Dit biedt het voordeel dat er al snel namen van mogelijke respondenten verschijnen. Daarnaast kunnen er via LinkedIn tevens berichten worden gestuurd. Een andere optie is het versturen van een uitnodiging via email. Een mogelijk probleem is echter dat email adressen welke te vinden zijn op internet, algemene email adressen zijn van een element of een programma in plaats van het email adres van een medewerker. Vaak duurt dit langer doordat deze nogmaals doorgestuurd dienen te worden naar een medewerker met expertise over het onderwerp van de mail. De laatste optie is telefonisch contact. Het grote voordeel is dat hiermee direct contact wordt gelegd. Een nadeel hierbij is dat er enkel een algemeen telefoonnummer van de Gemeente Rotterdam en niet van bijvoorbeeld het element Verkeer en Vervoer. Hierdoor zullen medewerkers moeten worden doorverbonden en bestaat de mogelijkheid dat na lang wachten een medewerker niet beschikbaar is. De meest effectieve manier is echter snowball sampling. Wanneer er eenmaal een afspraak is gemaakt met een medewerker kan er doorverwezen worden naar een andere medewerker, eventueel met contact gegevens. Het aantal interviews dat noodzakelijk is om de benodigde informatie te verkrijgen is lastig in te schatten. Vandaar ook dat deze plaats zullen vinden totdat de informatie die uit de interviews komt verzadigd is.

3.3.2 Interview protocol

Interview protocol

Voorafgaande aan het interview

1. *Voorstellen:* Allereerst wil ik u hartelijk bedanken voor het meewerken aan dit interview. Mijn naam is Joshua Pattianakotta en ik ben 24 jaar. Momenteel volg in de pre-master environment and society studies aan de Radboud Universiteit in Nijmegen, hiervoor heb ik een hbo-opleiding Delta Management gevolgd aan de Hogeschool Zeeland.

Graag wil ik het interview opnemen zodat ik deze later samen kan vatten. Is het goed als het interview wordt opgenomen? De informatie die tijdens het interview wordt

gegeven, is vertrouwd. Achteraf zal ik u de samenvatting van dit gesprek toe sturen ter bevestiging, dit gebeurt binnen 2 werkdagen (48 uur). Hierbij bent u in de gelegenheid om controleren of uw woorden goed geïnterpreteerd zijn en of u het eens bent met hetgeen er staat. Wanneer dit niet het geval is zal ik u een aangepaste versie ter bevestiging opsturen. Het interview zal enkel gebruikt worden voor onderzoeksdoeleinde met betrekking tot mijn scriptie.

2. *Achtergrond:* voor mijn bachelor scriptie heb ik besloten om onderzoek te doen naar het tot stand komen van beslissingen op het gebied van het verbeteren van de toegankelijkheid van Rotterdam. Hierin kijk ik naar duurzame mobiliteit en hoe deze is gevormd tot hetgeen het nu is. Studenten waren vrij om zelf een onderwerp te kiezen. Omdat ik zelf vrij vaak in Rotterdam kom, en ik deze stad een zeer goed voorbeeld vind van een stad waar het goed is gesteld met de mobiliteit ben ik zodoende bij dit onderwerp gekomen.
3. *Doel interview:* Het doel van het interview is het verzamelen van informatie en het verkrijgen van inzicht in de totstandkoming van beslissingen op het gebied van het verbeteren van de toegankelijkheid van het persoonsvervoer over land van Rotterdam. Het verzamelen van deze informatie en het verkrijgen van deze inzichten is niet op een andere manier mogelijk dan het houden van een interview.
4. *Structuur interview:* Het interview zal gehouden worden aan de hand van 4 thema's. Deze zijn: discoursen, actoren, hulpbronnen, spelregels en programma's. Het interview duurt ongeveer een uur. Mocht u tussendoor vragen of toevoegingen hebben, is dat altijd mogelijk. U kunt uiteraard ook op elk moment vrijwillig stoppen met het interview.

Vragen interview

Het doel van de eerste serie vragen is om een duidelijk beeld van u te krijgen als wel uw taken en verantwoordelijkheden binnen de functie die u vervult bij de Gemeente Rotterdam.

1. Kan u kort uw functie omschrijven en hoe u in deze functie te maken heeft met duurzame mobiliteit?
2. Wat zijn de doelen met betrekking tot duurzame mobiliteit bij de Gemeente Rotterdam?
3. Wat is de visie op duurzame mobiliteit? en wat ligt daaronder, dus waarom juist deze visie?
4. Wat is de werkwijze voor het behalen van de doelen en de visie te verwezenlijken?
5. Wat zijn de inspiratiebronnen /iconen waar de invulling vandaan komt?

Discoursen en programma's

Deze dimensie heeft betrekking op de interpretatieve regeling waar de actoren gebruik van maken. Een discourse op het gebied van beleid kan gedefinieerd worden als: 'een specifieke verzameling van ideeën, concepten en categorisaties die geproduceerd, gereproduceerd en getransformeerd worden in een bepaalde reek van gebruiken en door welke betekenis wordt gegeven aan zowel fysieke als sociale realiteiten.

6. Kunt voorbeelden geven van discoursen die momenteel gelden op het gebied van mobiliteit binnen de Gemeente Rotterdam met betrekking tot het persoonsvervoer over land?
7. Welke beleidsdocumenten en/of programma's zijn momenteel leidend op het gebied van mobiliteit?
8. Zijn deze gedurende de tijd dat u werkzaam bent bij de Gemeente Rotterdam veranderd? Zo ja, waardoor zijn deze veranderd?
9. Welke actor of partij is verantwoordelijk voor het aandragen van nieuwe discoursen op het gebied van mobiliteit? Indien deze verantwoordelijkheid geen deel uitmaakt van een bepaalde partij, wie komt in de praktijk vaak met nieuwe opvattingen of discoursen?
10. Zijn er ontwikkelingen die u nodig acht om duurzame mobiliteit in de Gemeente Rotterdam in de toekomst een boost te geven?

Actoren

De tweede dimensie die belicht zal worden is de actoren dimensie. Het gaat hierbij om de actoren die een rol spelen bij het verbeteren van de toegankelijkheid van het persoonsvervoer over land.

11. Welke actoren binnen de Gemeente Rotterdam zijn betrokken bij het verbeteren van de mobiliteit? En welke actoren van buiten de gemeente?
12. Zijn er naast individuele actoren ook actoren verenigd in coalities, zo ja welke? En welke meerwaarde heeft/hebben deze coalitie(s)?
13. In hoeverre is samenwerking tussen de verschillende actoren van belang? En kunt u hier een voorbeeld van geven?
14. Zijn de actoren die betrokken zijn bij het tot stand komen van beleid altijd dezelfde, of komen hier tevens actoren bij en/of gaan actoren weg?
15. Is er een actor waarvan u vindt dat deze ontbreekt of die u mist om tot beleid op het gebied van mobiliteit te komen?

Hulpbronnen

De derde dimensie is de verdeling van hulpbronnen tussen de actoren. Deze verdeling van hulpbronnen tussen actoren leidt tot verschillen in macht en invloed. Enkele voorbeelden zijn: financiële hulpbronnen, kennis en legitimiteit.

16. Kunt u enkele voorbeelden geven van de hulpbronnen die gebruikt worden bij het tot stand komen van beleid (specifieker dan de drie algemene die hierboven staan)? En door welke actor (grootweg) deze worden aangedragen?
17. Welke actor(en) (zowel intern als extern) bevorderen het tot stand komen van beleid op dit gebied het meeste? waardoor komt dit?
18. Zijn er tevens actoren die het tot stand komen van beleid bemoeilijken? Waardoor komt dit?
19. Wat voegen nieuwe actoren toe wanneer u kijkt naar de financiële hulpbronnen, kennis en legitimiteit? En waaruit blijkt dit?
20. Wanneer een actor wegvalt of zich terugtrekt, samen met de hulpbronnen die deze actor met zich meeneemt, kan dit wegvallen dan makkelijk worden opgevangen?
21. Mist u naast de drie genoemde hulpbronnen een hulpbron?

Spelregels

De spelregels zijn de regels waarbinnen de gemeente dient te opereren. Deze zorgen ervoor dat de gemeente enerzijds in staat is om bepaalde dingen te doen, maar anderzijds beperken deze de gemeente ook. Spelregels kunnen onderscheiden worden in zowel formele als informele regels. Formele regels zijn (wettelijke) bepalingen die zijn vastgelegd in documenten. Informele regels daarentegen zijn de cultuur binnen een beleidsveld.

22. Nemen de eerdergenoemde actoren tevens allen deel aan het besluitvormingsproces?
23. Nemen er naast de eergenoemde actoren nog andere actoren of partijen deel in het besluitvormingsproces? Zo ja, waarom nemen deze nu wel deel?
24. Welke procedures worden gevolgd in het besluitvormingsproces?
25. Zijn deze procedures een effectieve manier om conflicten tussen actoren te voorkomen?
26. Welke (spel)regels (zowel formeel als informeel) bevorderen het besluitvormingsproces?
27. Welke (spel)regels (zowel formeel als informeel) hebben een belemmerende werking op het besluitvormingsproces?

28. Zijn er naar uw mening onderwerpen die niet aan bod zijn gekomen of heeft u bij nader inzien iets toe te voegen waar we niet aan toegekomen zijn of wilt u nog iets toevoegen?

Einde interview

3.3.3 Verwachtte resultaten interview.

1. Kan u kort uw functie omschrijven en hoe u in deze functie te maken heeft met duurzame mobiliteit?

Antwoord: deze verschilt per geïnterviewde

2. Wat zijn de doelen met betrekking tot duurzame mobiliteit bij de Gemeente Rotterdam?

Antwoord: Doelstellingen met betrekking tot duurzame zijn vooral dat wij een schoon openbaar vervoer willen waar mensen veel gebruik van maken en dat het aantal fietsgebruikers in de stad toeneemt. Overige doelstellingen die er zijn hebben voornamelijk te maken met luchtkwaliteit en geluid. Voor stikstofdioxide geldt de norm van een jaargemiddelde concentratie van maximaal 40 microgram/m³. De norm voor stikstof is maximaal 35 keer per jaar mag de gemiddelde etmaalconcentratie maximaal 50 microgram/m³ zijn (Gemeente Rotterdam, n.d.). Voor mobiliteit is het doel: mobiliteit in dienst van een gezonde, economisch sterke en aantrekkelijke stad. Een fijne stad om in te wonen, leven, werken en recreëren. Een ondernemende stad die de juiste stappen durft te zetten richting een nog gezondere en -niet te vergeten- duurzame stad (Gemeente Rotterdam, 2017)

3. Wat is de visie op duurzame mobiliteit? en wat ligt daaronder, dus waarom juist deze visie?

Antwoord: Een visie op duurzame mobiliteit in brede zin zal er zeer waarschijnlijk niet zijn, aangezien er tevens geen doelen met betrekking tot duurzame mobiliteit gevonden konden worden. Wel is er een duidelijke visie op fietsen die indirect te scharen valt onder duurzame mobiliteit. Deze visie is dat Rotterdam een fietsstad is en dat de fiets bij korte ritten de voorkeur heeft boven de auto.

4. Wat is de werkwijze voor het behalen van de doelen en de visie te verwezenlijken?

Antwoord: om de visie met betrekking tot het fietsen te verwezenlijken wilt de gemeente dat de auto langzaam uit het stadsbeeld verdwijnt, met name in de binnenstad. Zo gaat de Coolingsingel van een tweebaansweg naar een eenbaansweg en zullen parkeerplekken aan de straat verdwijnen. Door het autogebruik te ontmoedigen dient de Rotterdammer meer gebruik te maken van de fiets of het openbaar vervoer (Gemeente Rotterdam, 2017)

5. Wat zijn de inspiratiebronnen / iconen waar de invulling vandaan komt?

Antwoord: momenteel geen inzicht in het antwoord op deze vraag

6. Kunt voorbeelden geven van discoursen die momenteel gelden op het gebied van mobiliteit binnen de Gemeente Rotterdam met betrekking tot het persoonsvervoer over land?

Antwoord: Binnen de mobiliteitsagenda wordt uitgegaan van twee basisprincipes: het beter benutten van het huidige netwerk en het waarborgen van een duurzaam netwerk op de lange termijn (Gemeente Rotterdam, 2015). Verder zijn opvattingen die momenteel gelden vooral dat we de binnenstad willen verduurzamen. Dit doen we onder andere door een autoluwere binnenstad te creëren, wat de luchtkwaliteit ten goede komt, en door meer groen. Daarnaast willen we het aantrekkelijker maken om met de fiets naar het centrum te gaan. Ook streven we ernaar om voor- en natransport beter aan te laten sluiten op bestaande netwerken. De gemeenschappelijke noemer in dit alles zou je duurzaamheid kunnen noemen.

7. Welke beleidsdocumenten en/of programma's zijn momenteel leidend op het gebied van mobiliteit?

Antwoord: de aspecten die benoemd zijn in de mobiliteitsagenda komen deels van rijks programma's. Eentje is bijvoorbeeld het programma Innovatief reizen van en naar het station. Het kabinet Balkenende 4 had de ambitie om het treingebruik toe te laten nemen. Destijds is het actieplan 'Groei op het spoor' opgesteld. Dit plan bevatte enkele concrete maatregelen welke recentelijk zijn uitgevoerd. Wij proberen als gemeente Rotterdam hierop voort te borduren en hiermee door te gaan omdat wij de stad een duurzamer karakter willen geven (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2014).

8. Zijn deze gedurende de tijd dat u werkzaam bent bij de Gemeente Rotterdam veranderd? Zo ja, waardoor zijn deze veranderd?

Antwoord: afhankelijk van hoelang de betreffende medewerker reeds werkzaam is bij de gemeente zal dit waarschijnlijk ja zijn wanneer een medewerker al lang bij de Gemeente Rotterdam werkzaam is. Een andere mogelijkheid is nee indien een medewerker hier nog niet zo lang actief is. Een verandering die een medewerker die al lang bij de Gemeente Rotterdam werkzaam is mee zal hebben gemaakt is de kanteling die de Gemeente heeft gemaakt op het vlak van duurzaamheid en de prominente rol die deze nu en in de toekomst zal vervullen.

9. Welke actor of partij is verantwoordelijk voor het aandragen van nieuwe discoursen op het gebied van mobiliteit? Indien deze verantwoordelijkheid geen deel uitmaakt van een bepaalde partij, wie komt in de praktijk vaak met nieuwe opvattingen of discoursen?

Antwoord: er is niet bepaald een partij die verantwoordelijk is voor het aandragen van nieuwe ideeën. Over het algemeen zijn het trends die wij oppakken zoals bijvoorbeeld duurzaamheid en het willen verminderen van de CO2-uitstoot in de stad.

10. Zijn er ontwikkelingen die u nodig acht om duurzame mobiliteit in de Gemeente Rotterdam in de toekomst een boost te geven?

Antwoord: momenteel kan wet en regelgeving een probleem zijn. Denk hierbij met name aan de rechtszaak die is aangespannen tegen de mileuzone in Rotterdam. Voor de Gemeente Rotterdam is het lastig om invulling te geven aan duurzame mobiliteit wanneer wet en regelgeving deze in de weg kan staan. Verder is het tevens belangrijk dat het leeft onder de inwoners van de stad en dat zij goed begrijpen waarom wij maatregelen nemen zodat zij hierachter staan.

11. Welke actoren binnen de Gemeente Rotterdam zijn betrokken bij het verbeteren van de mobiliteit? En welke actoren van buiten de gemeente?

Antwoord: binnen de gemeente zijn er een groot aantal partijen verantwoordelijk. Het is vooral het cluster Stadsontwikkeling welke verantwoordelijk is. Hieronder vallen verschillende directies die elk wel een element hebben dat hier mee te maken heeft. Voorbeelden zijn: Ruimtelijk Economische Ontwikkeling, Gebiedsontwikkeling, Beleid, Advies en Programmering, Verkeer en Vervoer, Waterbouw en Civiele Infra en Stedelijke kwaliteit en Binnenstad (Gemeente Rotterdam, 2017). Daarnaast is er tevens een periode geweest waarin er de gelegenheid was op om op de agenda te reageren. Hier hebben ook een groot aantal partijen gebruik van gemaakt. Zodoende waren ook zij, echter wel in mindere mate betrokken bij de totstandkoming hiervan.

12. Zijn er naast individuele actoren ook actoren verenigd in coalities, zo ja welke? En welke meerwaarde heeft/hebben deze coalitie(s)?

Antwoord: waarschijnlijk zijn er actoren verenigd in coalities. De meerwaarde die dit heeft is dat deze actoren een bepaalde interesse of belang delen en zich samen sterk kunnen maken. Wanneer een partij individueel niet genoeg macht of middelen heeft om invloed uit te oefenen kan dit in een coalitie wel (Knight, 2015).

13. In hoeverre is samenwerking tussen de verschillende actoren van belang? En kunt u hier een voorbeeld van geven?

Antwoord: Samenwerking is heel erg van belang. Binnen een element is onvoldoende kennis en expertise aanwezig om een besluit te nemen. Door samen te werken met andere elementen wordt er zowel voor realistische als breed gedragen plan, of in dit geval agenda, opgesteld.

14. Zijn de actoren die betrokken zijn bij het tot stand komen van beleid altijd dezelfde, of komen hier tevens actoren bij en/of gaan actoren weg?

Antwoord: de actoren verschillen, het hangt er met name van af waar het beleid betrekking op heeft. Door nieuwe trends en dergelijke komen er meer actoren bij dan dat er weg gaan.

15. Is er een actor waarvan u vindt dat deze ontbreekt of die u mist om tot beleid op het gebied van mobiliteit te komen?

Antwoord: momenteel geen inzicht in het antwoord op deze vraag.

16. Kunt u enkele voorbeelden geven van de hulpbronnen die gebruikt worden bij het tot stand komen van beleid (specifieker dan de drie algemene die hierboven staan)? En door welke actor (grofweg) deze worden aangedragen?

Antwoord: over het algemeen zijn het juist de hulpbronnen die zojuist benoemd zijn die door de verschillende actoren worden aangedragen en die tevens een reden zijn om deel te nemen. Van de gemeentelijke actoren heeft elke directie of element specifieke kennis. Door hen deel te laten nemen kunnen wij ook gebruik maken van deze kennis. Wanneer een ander onderdeel van de gemeente "iets" wilt met betrekking tot mobiliteit kunnen zij tevens ideeën opperen en aandragen wanneer zij hier ook aan mee betalen.

17. Welke actor(en) (zowel intern als extern) bevorderen het tot stand komen van beleid op dit gebied het meeste? waardoor komt dit?

Antwoord: momenteel geen inzicht in het antwoord op deze vraag

18. Zijn er tevens actoren die het tot stand komen van beleid bemoeilijken? Waardoor komt dit?

Antwoord: momenteel geen inzicht in het antwoord op deze vraag

19. Wat voegen nieuwe actoren toe wanneer u kijkt naar de financiële hulpbronnen, kennis en legitimiteit? En waaruit blijkt dit?

Antwoord: nieuwe actoren zijn er juist omdat ze een van deze genoemde dingen bezitten en zodoende toevoegen.

20. Wanneer een actor wegvalt of zich terugtrekt, samen met de hulpbronnen die deze actor met zich meeneemt, kan dit wegvallen dan makkelijk worden opgevangen?

Antwoord: over het algemeen wel, de gemeente Rotterdam is een grote organisatie. Daarnaast kunnen er ook bepaalde aspecten uitbesteed of ingekocht worden bij bijvoorbeeld een adviesbureau of andere marktpartij.

21. Mist u naast de drie genoemde hulpbronnen een hulpbron?

Antwoord: nee

22. Nemen de eerdergenoemde actoren tevens allen deel aan het besluitvormingsproces?

Antwoord: de interne partijen die tevens deel uitmaken van de Gemeente Rotterdam nemen hieraan deel. Externe partijen hebben ook stem hierin maar in mindere mate vergeleken met de interne partijen. Zo zijn er in de bijlagen van de mobiliteitsagenda opmerkingen opgenomen die wij hebben ontvangen op het concept. Deze zijn zoveel mogelijk meegenomen maar hier is tevens op gereageerd (Gemeente Rotterdam, 2015).

23. Nemen er naast de eergenoemde actoren nog andere actoren of partijen deel in het besluitvormingsproces? Zo ja, waarom nemen deze nu wel deel?

Antwoord: momenteel geen inzicht in het antwoord op deze vraag.

24. Welke procedures worden gevolgd in het besluitvormingsproces?

Antwoord: grofweg kan dit proces verdeeld worden in drie stappen. Hierin wordt het BOB-model gevolgd. Dit zijn drie verschillende fasen waarin we ons eerst oriënteren (beeldvorming), vervolgens geven we een oordeel (oordeelsvorming) waarna er een besluit wordt genomen (besluitvorming) (Gemeente Eersel, 2015).

25. Zijn deze procedures een effectieve manier om conflicten tussen actoren te voorkomen?

Antwoord: momenteel geen inzicht in het antwoord op deze vraag

26. Welke (spel)regels (zowel formeel als informeel) bevorderen het besluitvormingsproces?

Antwoord: Er zijn een hele hoop spelregels zowel formeel als informeel die dit bevorderen. Bij de informele regels moet je vooral denken aan hoe je met elkaar om gaat. Bijvoorbeeld elkaar laten uit praten en luisteren naar wat iedereen te zeggen heeft en dat iedereen gelijk is. Bij de formele regels zijn het vooral de procedures, bijvoorbeeld hoe iemand iets op de agenda van een vergadering kan krijgen of hoe documenten met daarin voorstellen eerst naar iedereen worden opgestuurd voordat deze worden ingediend. Daarnaast is een zeer belangrijke spelregel voor de mobiliteitsagenda dat op het concept geïnteresseerde en belanghebbende kunnen reageren als tevoren deze definitief wordt gemaakt. Zodoende proberen we ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk mensen gehoord worden en de agenda zodoende zo breed mogelijk gedragen wordt. Wanneer dit ons lukt bevordert dit het besluitvormingsproces.

27. Welke (spel)regels (zowel formeel als informeel) hebben een belemmerende werking op het besluitvormingsproces?

Antwoord: momenteel geen inzicht in het antwoord op deze vraag

28. Zijn er naar uw mening onderwerpen die niet aan bod zijn gekomen of heeft u bij nader inzien iets toe te voegen waar we niet aan toegekomen zijn of wilt u nog iets toevoegen?

Antwoord: momenteel geen inzicht in het antwoord op deze vraag

3.3.4 Analyse interviews

Zoals eerder genoemd dienen de interviews vooral het doel van het verzamelen van informatie welke niet via beleidsdocumenten verzameld kan worden. Tevens worden de interviews niet getranscribeerd. In plaats daarvan wordt er een kernachtige samenvatting gemaakt van het interview van 3 à 4 pagina's. Vervolgens zal de gefundeerde theorie methode gebruikt worden om van de verzamelde data een theorie te ontwikkelen welke de totstandkoming van beleid op het gebied van duurzame toegankelijkheid verklaart. Voor het analyseren van de samenvattingen zal gewerkt worden met de principes van de gefundeerde theorie, welke zijn:

- Coderen. Coderen is het toewijzen van labels, codes en concepten aan passages van de tekst, welke in dit geval een samenvatting is.
- Categoriseren: het categoriseren van verschillende codes en concepten. Dit zal het toewijzen van passages aan de verschillende dimensies van de BAB zijn.
- Ontwikkelen van een theorie: het ontwikkelen van verbanden tussen de verschillende concepten (Boezeman, 2017). En hoe deze elkaar beïnvloed hebben en uiteindelijk hebben geleden tot het beleid dat er nu is met betrekking tot duurzame toegankelijkheid.

Daarnaast zal er tevens gekeken worden of de antwoorden van de geïnterviewde overeenkomen met elkaar. Wanneer er bijvoorbeeld een enkel zeer afwijkende antwoorden is kan er achteraf aan de respondent gevraagd worden (via email) hoe het komt dat hij of zij dit anders ziet dan andere geïnterviewde om dit afwijkende antwoord beter te kunnen begrijpen.

3.4 Kwaliteitscontrole

De kwaliteit van deze scriptie zal op verschillende manieren geborgen worden. Welke hieronder besproken zullen worden. Het tegengaan van plagiaat door middel van een goede bronvermelding en het gebruik van wetenschappelijke bronnen is hier niet vermeld omdat deze als vanzelfsprekend worden beschouwd.

3.4.1 Triangulatie

Tijdens het onderzoek zal doormiddel van verschillende methode data verzameld worden. Een deel zal komen door de analyse van beleidsdocumenten, terwijl een ander deel verzameld zal worden door middel van het houden van interviews. Voor een deel van de data is dit noodzakelijk, omdat deze slechts op één van de twee genoemde manieren verzameld kan worden. Voor data waarvoor dit niet geldt dient dit tevens het doel van data-triangulatie. Doormiddel van triangulatie wordt getracht vanuit verschillende dataverzamelingsmethode de onderzoeksvragen te beantwoorden (Oates, 2005). Daarnaast zorgt het verzamelen van data uit verschillende bronnen ervoor dat er achterhaald kan worden of de data die een

onderzoeker uit een documentanalyse haalt overeenkomt met de data uit interviews. Wanneer dit het geval is vergroot dit de validiteit van het onderzoek. Het doel van het combineren van verschillende methode is om er uiteindelijk voor te zorgen dat het onderzoek valide.

3.4.2 Validiteit

Doorgaand op validiteit dient deze ook geborgd te zijn doordat hetgeen wat onderzocht wordt op de juiste manier gemeten of in dit geval geïnverteerd wordt. Om dit te garanderen is ten eerste gekeken naar een theoretisch kader welke kan helpen om de onderzoeksvraag te beantwoorden. Dit is uiteindelijk de beleidsarrangementenbenadering geworden. De BAB gaat uit van vier dimensies: de actoren, hulpbronnen, spelregels en discoursen. Deze vier dimensies verschaffen inzicht in hoe het beleid uiteindelijk tot stand komt. Om ervoor te zorgen dat er uiteindelijk ook gemeten wordt wat er gemeenten moet worden zijn de interviewvragen die in 3.3.2 *interview protocol* vermeld zijn voortgevloeid uit verschillende dimensies. Voor elke dimensies zijn er ongeveer een zestal vragen geformuleerd. Deze vragen zijn zo geformuleerd en ingestoken dat wanneer deze beantwoord worden door de respondenten er een duidelijk beeld bij de betreffende dimensie en de rol die deze heeft gespeeld.

4. Resultaten

De gemeente Rotterdam heeft een groot aantal beleidsdocumenten waarin mobiliteit naar voren komt als thema. Het is dan ook zaak om bij het juiste document te beginnen. In dit geval zal er begonnen worden met de Stadsvisie 2030+ omdat deze het kader heeft gevormd voor de Rotterdamse Mobiliteitsagenda (RMA) 2015-2018. De analyse van dit document is echter vrij kort omdat het kader dat rondom duurzame mobiliteit gesteld wordt heel ruim is. Vervolgens wordt zoals beschreven in het methode hoofdstuk de RMA genomen als het startpunt van dit onderzoek. Tijdens de interviews bij de Gemeente Rotterdam is duidelijk geworden dat het vorige verkeersplan van Rotterdam dateert uit 2003; dit was het Verkeers- en Vervoersplan Rotterdam 2003-2020. De reden hiervoor is het feit dat er een nieuw college van burgemeester en wethouders kwam. Gedurende deze periode werd er minder waarde gehecht aan beleid en waren er vooral uitvoeringsprogramma's die gericht waren op de korte termijn. Onder het motto: schoon, heel, veilig wou het college destijds vooral veel doen, wat in lijn is met de Rotterdamse mentaliteit van aanpakken. Dit alles veranderde weer toen er in 2015 een nieuw College van B&W kwam. Dit college had behoefte aan meer visie en beleid op onder andere het gebied van mobiliteit waarna de RMA tot stand is gekomen (bijlage 1).

4.1 Stadsvisie 2030+

De stadsvisie 2030+ dateert uit 2007. In dit document geeft het college aan waar de komende jaren in geïnvesteerd moet worden om de twee doelen 1) een sterke economie en 2) een aantrekkelijke woonstad, te bereiken (Gemeente Rotterdam, 2007, p. 28). Ook in dit document wordt melding gemaakt van het inzetten op duurzame mobiliteit door de gemeente Rotterdam. Destijds werd het geformuleerd als: Rotterdam waarborgt haar bereikbaarheid op duurzame wijze. Duurzame mobiliteit speelde in de stadsvisie echter maar een zeer kleine rol. De termen mobiliteit en duurzaamheid werden vrijwel niet met elkaar in verband gebracht en bij gedeelten over openbaar vervoer werd het duurzame karakter hiervan niet vermeld of onderstreept. Wat wel werd vermeld was dat er wordt ingezet op innovatieve toepassingen om de bereikbaarheid te verbeteren en de milieudruk te verminderen. Te denken valt aan schone voertuigtechnologieën, dynamisch verkeersmanagement, nieuwe logistieke concepten zoals een containertransferium en nieuwe vormen van collectief vervoer (Gemeente Rotterdam, 2007, p. 81). Het heeft er dan ook schijn van dat duurzame mobiliteit destijds als een middel of methode gezien werd om een goed bereikbaarheid te waarborgen.

4.2 Rotterdamse Mobiliteitsagenda 2015-2018

In de RMA wordt geschetst hoe de gemeente om wil gaan met mobiliteit, zowel in de stad als in de regio, en hoe de gemeente wilt dat deze zich ontwikkelt. Ondanks de korte periode van de RMA, 2015 tot 2018, geldt deze niet voor een enkele collegeperiode maar is tevens voor de lange termijn bedoeld (Gemeente Rotterdam, 2015, p. 5). De RMA beperkt zich tot het beleid op hoofdlijnen (Gemeente Rotterdam, 2015, p. 8). In vier concrete deelplannen met betrekking tot de verkeersveiligheid, parkeren, fietsen en het stedelijk verkeer wordt hier invulling aan gegeven. Het ontwikkelen van deze plannen gebeurt in onderlinge samenhang. In de RMA wordt tevens meerdere malen benadrukt dat samenwerking enorm van belang is voor het creëren van maatschappelijk draagvlak. Samenwerking is dan ook een van de uitgangspunten binnen de RMA. Dit bleek tevens uit de interviews welke gehouden zijn bij de Gemeente Rotterdam. Tijdens de interviews werd meer duidelijkheid gegeven met betrekking

tot het proces dat voorafging aan de totstandkoming van de RMA en de mate waarin samengewerkt is voor dit plan. Bij het opstellen van de RMA is de Gemeente Rotterdam begonnen met de mobiliteitsarena, iets wat de gemeente enkel gefaciliteerd heeft. De mobiliteitsarena was een sessie in samenwerking met Drift (leidend onderzoeksinstituut op het gebied van duurzaamheid transitie), Derk Loorbach, directeur van Drift en geselecteerde actieve Rotterdammers; dit waren onder andere inwoners van de stad en ondernemers welke in Rotterdam actief zijn (bijlage 1 en 2). Tijdens deze sessie legde de gemeente de deelnemers van de mobiliteits arena de vraag voor hoe zij zich hun stad voorstellen over 10 à 15 jaar en wat zij hierin konden bijdragen. Eén van de uitkomsten hiervan was onder andere ketenmobiliteit en happy streets. Een dergelijke sessie is voor medewerkers van de gemeente heel inzicht gevend omdat deze hen helpt te herinneren aan bepaalde zaken die door inwoners als vervelend worden ervaren. De aanpak waarbij inwoners van de stad direct betrokken worden bij de totstandkoming van beleid is heel bottom-up en paste goed bij de beleidslijnen die destijds langzaam opschoven als gevolg van het nieuwe college (bijlage 1). Wat daarnaast heel erg helpt is dat door een aanpak waarbij inwoners betrokken worden deze inwoners de vaandeldragers worden voor het beleid en er zodoende draagvlak wordt gecreëerd (bijlage 1).

In de RMA wordt uitgegaan van twee basisprincipes: het beter benutten van het bestaande netwerk en het waarborgen van een duurzaam netwerk op de lange termijn. Deze collegeperiode wordt ingezet op;

- Meer groen
- Minder auto's in de binnen stad
- Het centraal stellen van de fiets
- Innovatie, autogebruik i.p.v. autobezit.
- Rotterdam beter en sneller bereikbaar maken.
- Impuls voor het OV door beter voor en na transport

(Gemeente Rotterdam, 2015, p. 7)

In de RMA is er een toenemende focus op schone mobiliteit. De focus op schone mobiliteit valt te verklaren aan het feit dat duurzame mobiliteit, maar tevens duurzaamheid in het algemeen, in Rotterdam zijn oorsprong vindt bij gezondheid en luchtkwaliteit (F. Rieck, persoonlijke communicatie, 4 juli 2017) (bijlage 1). De luchtkwaliteit in Rotterdam was rond het begin van deze eeuw dermate slecht dat er maatregelen genomen moesten worden om ervoor te zorgen dat deze niet nog slechter werd. Destijds werd het begrip duurzaamheid geïntroduceerd maar dit werd door medewerkers gezien als een containerbegrip waarvan zij niet echt wisten wat hier nou precies mee gedaan moest worden. Momenteel wordt de gemeente ook steeds meer gedreven door zijn inwoners om duurzamer te worden. Zo is er een 'nieuwe stedeling' ontstaan: deze vindt gezondheid en actief bewegen belangrijk en is daarom veelal buiten te vinden. Door de 'nieuwe stedeling' is er een andere vraag naar onder andere de buitenruimte, mobiliteit en kwaliteit van wonen (bijlage 1 en 2). Door te kiezen voor schone mobiliteit wordt er gekozen om in hedendaagse behoefte te voorzien zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun behoefte te voorzien in gevaar te brengen (Verenigde Naties, 1987). Dit kan dan ook geschaard worden onder duurzame toegankelijkheid. De Gemeente Rotterdam zet in op het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer gebruik. Dit geldt echter niet enkel voor inwoners van de stad maar tevens voor automobilisten van elders. Zo wilt de gemeente graag dat automobilisten de laatste

kilometers met het openbaar vervoer afleggen. Op lokale schaal hoopt het dat de Rotterdammer eerder kiest voor het gebruik van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto. Daarnaast komt de fiets centraal te staan. Het centraal stellen hiervan komt voort uit de sterke groei in het fiets gebruik van de laatste jaren. Deze dient geacommodeerd te worden om het ontstaan van fietsfiles te voorkomen. Daarnaast zorgt de populariteit van de elektrische fiets ervoor dat er nieuwe eisen worden gesteld aan fietsenstallingen (Gemeente Rotterdam, 2015, p. 15). Een ander belangrijk onderwerp is het terugdringen van het aantal auto's in de binnenstad. De Gemeente Rotterdam noemt het feit dat autoverkeer per saldo niet goed is voor de gezondheid (Gemeente Rotterdam, 2015, p. 14), hierin ligt dan ook een belangrijke reden voor de gemeente om in te zetten op andere vormen van transport. Door in te zetten op duurzame vormen van mobiliteit zoals het openbaar vervoer, de fiets, en het auto gebruik voor korte ritten te ontmoedigen, slaat Rotterdam duidelijk een gezondere duurzamere weg in op het gebied van mobiliteit. Deze duurzame weg dient er uiteindelijk toe te leiden dat de luchtkwaliteit in de stad verbetert en zodoende ook de gezondheid van de Rotterdammer. Momenteel is het zo dat de luchtkwaliteit in de stad lager is dan in de rest van Nederland en dat Rotterdammers daardoor ongeveer een jaar korter leven en zij meer last hebben van ziektes welke het gevolg zijn van vervuiling. Hierbij moet gedacht worden aan luchtweginfecties, hart-, vaat-, maar ook longziekten (Gemeente Rotterdam, n.d.).

In de mobiliteitsagenda worden er geen doelen gesteld met betrekking tot duurzame toegankelijkheid. De doelstellingen zijn om het fietsgebruik in Rotterdam met 10 procent te doen laten stijgen en het openbaarvervoersgebruik met 2 à 3 procent. Echter werd tijdens een interview aangegeven dat ook al had de gemeente niets gedaan, deze doelen waarschijnlijk wel behaald zouden worden dit is tevens terug te vinden in de trends in de Mobiliteitsagenda. De reden hiervoor is het feit dat dit momenteel de trend is. De Gemeente Rotterdam speelt hierop in (bijlage 2).

4.3 Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2017-2030+

Het stedelijk verkeersplan Rotterdam 2017-2030+ is het eerste beleidsdocument sinds het Verkeer- en Vervoersplan Rotterdam 2003-2020 en is een lang termijnvisie. Het vormde voor medewerkers van de Gemeente Rotterdam dan ook een uitdaging om een dergelijk plan op te stellen. Sommige medewerkers waren ten tijde van het vorige plan nog niet werkzaam bij de Gemeente Rotterdam waar het voor anderen zo'n 15 jaar geleden was sinds een dergelijk plan werd opgesteld. In het stedelijk Verkeersplan Rotterdam (SVPR) zijn de expliciete wensen van het stadsbestuur uitgesproken op het gebied van stedelijk verkeer. Al deze wensen zijn gevat in een plan, het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam (Gemeente Rotterdam, 2017, p. 3). In het SVPR zoekt de gemeente naar een nieuw evenwicht in modaliteiten, oftewel een nieuw evenwicht tussen fietsers, voetgangers, auto's en het openbaar vervoer. Net zoals de RMA benadrukt het SVPR het feit dat de inbreng van verschillende actoren van onschatbare waarde was voor de totstandkoming van het document. Zo wordt benoemd: "Het illustreert dat een antwoord vinden op zo'n ingewikkeld vraagstuk enkel mogelijk is door naar elkaar te luisteren, met elkaar mee te denken, begrip te hebben voor elkaars wensen en verlangens en bovenal: intensief met elkaar samen te werken om deze stad met al haar kwaliteiten verder te versterken in voorbereiding op de toekomst". Bij de totstandkoming van het SVPR heeft de Gemeente Rotterdam tevens samengewerkt met Goudappel Coffeng, een marktpartij welke gespecialiseerd is in het oplossen van mobiliteitsvraagstukken. Het SVPR berust op de fundamenteën van de RMA en de Stadsvisie 2030+ binnen dit kader is SVPR dan ook

ontwikkeld. Bij het SVPR is uitgegaan van het principe om zoveel mogelijk actoren van buiten de gemeente, die hier iets aan kunnen bijdragen, naar binnen te halen en te consulteren. Nadat de eerste versie van het SVPR gepresenteerd was heeft er een uitgebreide consultatie plaats gevonden met een grote groep belanghebbenden (Gemeente Rotterdam, 2017, p. 7). Onder deze betrokkenen zaten onder andere: inwoners, gebiedscommissies, Adem, Fietzersbond, bedrijven, experts en andere gemeenten. Elke van hen is op verschillende manieren betrokken geweest bij de totstandkoming van het plan. In totaal hebben er dertien speciaal georganiseerde bijeenkomsten plaats gevonden waar zo'n 450 personen aan hebben deelgenomen (Gemeente Rotterdam, 2017, p. 7). Begin 2016 de eerste versie van het SVPR gepresenteerd aan mensen wie gevraagd was mee te kijken bij het tot stand komen van het beleid, dit waren vooral betrokken Rotterdammers. Zo waren de gebiedscommissies verantwoordelijk voor het activeren van inwoners om een mening te vormen over het plan (bijlage 1). Experts waren betrokken via dwarskijksessie waarbij zij hun visie met de verantwoordelijke wethouder hebben gedeeld. Na deze zeer lange consultatie periode geweest waarin verder nog debatten gevoerd zijn is versie 2.0 tot stand is gekomen. De Rotterdamse politiek heeft nadrukkelijk gevraagd om dit participatieproces. Voor de grootste partij, Leefbaar Rotterdam en de derde grootste partij D66, was dit erg van belang. Het hele participatieproces is voor deze partijen zo van belang omdat bij hun de opvatting dat de politiek er voor de Rotterdamse burger is zeer sterk aanwezig is. Zij vertalen dit door te kiezen voor een dergelijke participatie waarbij burgers input kunnen leveren en het expliciet benoemen van deze samenwerking. De externe deelnemers van de consultatie zijn vooral geselecteerd op basis van wat ze bij kunnen dragen aan inzichten en ideeën (kennis) en om steun voor het plan te vinden onder inwoners van de stad (legitimiteit) (bijlage 2). Tenslotte was er aan het einde van de officiële consultatietraject een symposium georganiseerd voor een brede vertegenwoordiging van de stad en experts uit het mobiliteitsveld (Gemeente Rotterdam, 2017, p. 7). De opgave vanuit de RMA is hierbij goed overeind gebleven (bijlage 2). De opgave is:

- De groei en stedelijke verdichting van Rotterdam naar 690.000 inwoners in 2035; aantrekkelijke woonstad
- De economische vernieuwing (Next Economy) en de daarbij horende energietransitie; vitale economie
- De stedelijke mobiliteitstransitie naar meer fiets en OV-gebruik; gezonde stad

In deze drie vertrekpunten toont de gemeente een duidelijke lijn van verduurzaming bij punten twee en drie. Bij punt twee wordt de Next Economy aangehaald. In Next Economy spelen naast ontwikkelingen als robotisering en digitalisering ook duurzaamheid en vergroening een belangrijke rol (Riel, 2016). Ook wordt er ingehaakt op de energietransitie van de landelijke overheid. Deze moet ervoor zorgen dat Nederland in 2050 nauwelijks nog CO₂ uitstoot (Rijksoverheid, 2016). Bij punt drie wordt het concreter met betrekking tot mobiliteit, waar wordt vermeld dat mobiliteit een transitie moet ondergaan naar duurzamere vormen zoals de fiets en het openbaar vervoer. Eén van de redenen van de gemeente om hiervoor de kiezen is de gezondheid van zijn inwoners. Zo wordt in het SVPR benoemd dat de gezondheid van de Rotterdammer voorop staat (Gemeente Rotterdam, 2017, p. 9). Dat gezondheid is een mobiliteitsplan zo'n voorname rol speelt is een van de gevolgen van de uitgebreide consultaties. Alhoewel de opgaven goed overeind bleven is de strategie erg anders. Thema's als vervoersarmoede en met name gezondheid zijn veel nadrukkelijker

neergezet (bijlage 2).

De keuzes in het SVPR zijn allen gebaseerd op de toekomstige opgaven. Hierbij zijn de economische activiteiten en de activiteiten voor een gezonde en leefbare stad bepalend voor de keuzes in de bereikbaarheid (Gemeente Rotterdam, 2017, p. 19). Zoals vermeld is het SVPR het eerste plan van zijn soort in ongeveer 15 jaar. Vergeleken met het vorige plan is er gekozen om de insteek van het plan fundamenteel te veranderen. De grootse kanteling hierin is het feit dat het plan momenteel in dienst staat van de opgaven (bijlage 1 en 2). Bij de totstandkoming van het plan heeft de afdeling die verantwoordelijk is voor mobiliteit een andere houding aangenomen ten opzichte van het vorige plan. Het vorige plan beschreef vooral verkeerssystemen en waarom deze verkeerssystemen goed waren voor andere afdelingen. Omdat het huidige plan in dienst staat van, is er deze keer aan andere afdelingen gevraagd wat mobiliteit voor hen kan betekenen en waar zij behoefte aan hebben (bijlage 1 en 2). Wat er is gebeurd is dat er een regiegroep is opgericht die de totstandkoming van het plan moest overzien vanuit onder andere economie, medewerkers die zich bezighouden met de verdichting van de stad, vanuit stedenbouw, landschap en planologie. Het SVPR is daardoor net zo goed een plan van een afdeling economie als van verkeer en vervoer (bijlage 2). Deze lijn van interne samenwerking probeert de gemeente nu zo goed mogelijk door te trekken. Een voorbeeld hiervan is het traject stad in balans. Binnen dit traject vraagt een fysieke stadsdienst als Stadsontwikkeling aan een meer sociaal ingestelde dienst als Maatschappelijke Ontwikkeling hoe hij bij kunnen dragen aan hun opgaven en vice versa. Dit heeft er onder andere toe geleid dat deze twee diensten onderling meer informatie uitwisselen dan voorheen (bijlage 1). Intern is er zodoende beter samengewerkt maar ook extern is er intensief samengewerkt met andere partijen bij de totstandkoming van het SVPR (bijlage 1).

Gezondheid is voor de gemeente een heel belangrijk punt welke in het verleden doorslaggevend is geweest bij de keuze om te gaan verduurzamen. Vanuit het gezondheid perspectief wordt de bereikbaarheidsopgave benaderd binnen het werken aan een gezonde stad. Dit gebeurt door te werken aan: luchtkwaliteit en geluid, sociale en maatschappelijke participatie, beweging en recreatie en veiligheid.

Vanuit de mobiliteitsagenda is de doelstelling met betrekking tot gezondheid: vanuit het gezondheidsperspectief staat niet het verkeerssysteem, maar de mens centraal (Gemeente Rotterdam, 2017, p. 23) (bijlage 2). Om hieraan te voldoen zet Rotterdam in op emissievrije (auto)kilometers door nadrukkelijker te investeren in lopen, fietsen, openbaar vervoer en schoon en elektrisch vervoer. Daarnaast wilt het inwoners meer uitnodigen om te lopen en te fietsen door aangename groene routes en paden en wegen langs het water. (Gemeente Rotterdam, 2017, p. 25). Behalve vanuit een gezondheidsperspectief heeft duurzaamheid tevens een maatschappelijke rol te vervullen. De gemeente geeft dit in het SVPR ook aan het noemt hierbij dat inwoners van sommige Rotterdamse wijken minder gemakkelijk toegang hebben tot banen en voorzieningen vanwege beperkte vervoersmogelijkheden. De gemeente noemt dit vervoersarmoede en dit kan uiteindelijk leiden tot sociaal uitsluiting (Gemeente Rotterdam, 2017, p. 25)

Omdat mobiliteit in dienst staat van onder een vitale economie en een aantrekkelijke en gezonde stad dient de richting van de maatregelen die genomen worden hier een gewenst effect op te hebben. Voor die vitale economie is het noodzakelijk om voldoende te blijven

investeren in duurzame bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de regio, zo geeft de gemeente aan (Gemeente Rotterdam, 2017, p. 33). De richting waarin de maatregelen gezocht moeten worden is verder geconcretiseerd doordat deze moeten voldoen aan:

- Versterken van de agglomeratiekracht.
- Ontsluiting en regionaal verbinden van economische toplocaties.
- Het scheppen van condities voor verdere binnenstedelijke verdichting en accommoderen van stedelijke woonmilieus
- Vergroten van kansen voor mensen door het verbeteren van bereikbaarheid richting banen en voorzieningen.
- Vergroten van economische mogelijkheden en de transitie van gebieden.
- Ontlasting van het regionaal netwerk en het opvangen van de mobiliteitsgroei (Gemeente Rotterdam, 2017, p. 33).

Duurzaamheid wordt hier niet concreet benoemd. Echter kan dit wel geschaard worden onder punten één, drie, vier, vijf en zes. Voortbordurend hierop zijn er negen beleidskeuzes gemaakt:

1. Stimuleren van fiets en OV binnen de Ring.
 2. Een samenhangend regionaal en stedelijk netwerk: wegen en OV in evenwicht.
 3. Regionale en stedelijke oeververbindingen: nieuwe en transformatie van bestaande.
 4. Aantrekkelijke en levendige (Binnen)stad: de citylounge versterkt.
 5. Versterken nieuwe vervoerswijzen: vervoer over water en Last Mile.
 6. Geen vervoersarmoede: sociale en maatschappelijke participatie versterkt.
 7. Gezonde leefomgeving: versterken Ruimtelijke kwaliteit en Zero Emissie.
 8. Slimme mobiliteit: technologische innovatie en ICT.
 9. Gebieden Buiten de Ring: duurzaam verbonden.
- (Gemeente Rotterdam, 2017, p. 41)

De beleidskeuzes zijn nog geen concrete maatregelen maar zorgen er wel voor dat het duidelijker is in welke richting de maatregelen gezocht moeten worden. Het SVPR begon met de algemene doelstellingen vanuit de RMA en heeft zich vervolgens stap voor stap toegespitst op het concretiseren van strategie. Op deze wijze wordt er in het SVPR dan ook langzaam toegewerkt naar de maatregelen voor de hierboven benoemde thema's. In het SVPR is een duidelijke lijn te zien waarin de gemeente stap voor stap concretiseert waar het naartoe wilt. Dit langzaam aan concretiseren kan gezien worden als een spelregel waaraan deelnemers zich moeten houden. Zijn moeten zich ten alle tijden binnen de gestelde kaders begeven welke keer op keer verder gespecificeerd worden. Het resultaat zijn de negen genoemde beleidskeuzes welke zich kenmerkt door duurzaamheid. Alle negen maatregelen vallen hier op de een of andere manier onder te scharen.

4.4 Fietsplan Rotterdam 2016-2018

Rotterdam werkt eraan om een gezondere, dynamischere en economische sterkere stad te worden. Binnen dit beeld heeft de Gemeente Rotterdam voor ogen dat inwoners en bezoekers lopen, fietsen en gebruik maken van het openbaar vervoer in plaats van dat zij kiezen voor een korte autorit. Bovendien is er een trend van een stijgend fietsgebruik in de Rotterdamse binnenstad. De gemeente haakt hier met Fietsplan op in. Vergeleken met het

SVPR is het Fietsplan een kort termijnplan. De gemeente wilt de fiets als een volwaardig alternatief voor de auto bij ritten tot 7 kilometer. Door fietsers in Rotterdam een nadrukkelijker plek te geven in het verkeer en hen op belangrijke kruispunten een betere voorrangspositie te geven moet dit gerealiseerd worden. Daarnaast blijven de fietspaden en voorzieningen op straat verbeteren en wordt er geïnvesteerd in al die verschillende plekken waar fietsen worden gestald. De Rotterdamse binnenstad wordt hierbij beschouwd als een proeftuin voor experimenten met fiets parkeren (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 2). De maatregelen om dit te bereiken zijn relatief klein. Echter is de gemeente ervan overtuigd dat wanneer deze op de juiste plek worden ingezet ze een groot effect kunnen hebben. Dit alles gebeurt in nauwe samenwerking met allerlei fietspartners en de fietsers zelf. Voor inspiratie kijkt Rotterdam ook naar andere Europese steden voor mogelijkheden en oplossingen en probeert het zoveel mogelijk door een fietsbril te kijken (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 2). Het Fietsplan schetst de grote lijnen van het uit te voeren fietsbeleid voor de komende jaren. Dit beleid is gebaseerd op input en informatie van vele partners op fietsgebied (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 3). Onder hen zijn de fietsersbond, gebiedscommissies, partners in het openbaarvervoer en de verkeersonderneming. De Verkeersonderneming is een publiek-private samenwerking van gemeente Rotterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag, het ministerie van Infrastructuur en Milieu/Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf Rotterdam (Verkeersonderneming, 2017). Dit is een van de nieuwe partijen die is ontstaan op het gebied van mobiliteit. De Verkeersonderneming heeft een marktplaats gecreëerd waar partijen met vragen over mobiliteit in contact worden gebracht met partijen die hier antwoorden op hebben (bijlage 1). Met de gebiedscommissies en fietsersbond wordt nauw samengewerkt. De gemeente maakt namelijk gebruik van de ideeën die de gebiedscommissies en fietsersbond voorstellen (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 23). In het stadscentrum wilt Rotterdam het fietsgebruik met 10% laten groeien. Dit dient geacommodeerd te worden met meer ruimte voor fietsers door betere fietspaden en meer stallingen (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 3). Het Fietsplan is gebaseerd op drie thema's. Deze zijn: lekker kunnen doorfietsen, veilig en comfortabel stallen en zoveel mogelijk op de fiets. Per gebied zijn er verschillende voorwaarde voor het verbeteren van deze thema's. Vandaar ook dat er gekozen is voor een verschillende hoofdstukken van elk thema. Deze hoofdstukken zijn vooral gekoppeld aan de locatie(s) voor de thema's en zijn: in en rond de binnenstad, in en rond de wijken en van en naar de regio (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 3).

Om inzichtelijk te maken waar fietsgebruikers in Rotterdam behoefte aan hebben is er aan hen gevraagd naar de redenen om niet vaker de fiets te pakken. Met deze redenen is de gemeente vervolgens aan de slag gegaan om te kijken hoe deze weggenomen konden worden om zo het fietsgebruik te stimuleren. De uitkomst hiervan is:

- **In & rond de binnenstad:** Meer fysieke ruimte voor de fietsers in de openbare ruimte waarbij extra ruimte voor de fiets niet te kosten mag gaan van ruimte voor de voetganger.
- **In & rond de wijken:** Meer fysieke ruimte voor de fietsers in de wijken waarbij ontbrekende schakels in het netwerk worden toegevoegd en in de openbare ruimte gezocht wordt naar inpassing van fietsvoorzieningen.
- **Van & naar de regio:** Betere fietsverbindingen tussen stad en ommeland waarbij de koppeling met vervoer over water en openbaar vervoer wordt gemaakt (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 13)

De richting van de maatregelen om dit te bereiken is niet spectaculair en komt voor de verschillende hoofdstukken die het plan rijk is vrij overeen. De maatregelen zijn samen te vatten als: aantrekkelijke en veilige fietspaden, prioriteit bij stoplichten en veilige en genoeg stallingen. Wanneer er meer wordt ingezoomd op de specifieke maatregelen die dit moeten bewerkstelligen worden er wel innovatieve en vernieuwende maatregelen gevonden. Hieronder vallen innovatieve toepassingen die fietsers andere en snellere routes moeten laten nemen waardoor de drukte bij stoplichten en kruisingen afneemt. Ook op het gebied van fietsenstalling zet Rotterdam in op flexibele innovatieve maatregelen zoals mobiele fietsbeugels en flexibele fietsvakken (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 19). Innovatie zit hem ook in CityLab010. Hierin wordt de stad uitgenodigd om met frisse en innovatieve ideeën te komen. Mede door data en kennis over het fietsgebruik met de stad te delen. De gemeente hoopt hiermee gebruik te maken van de ondernemerskracht die Rotterdam rijk is door hen te prikkelen om met innovatieve ideeën te komen (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 20). Deel van de maatregelen is ook het in stand houden van en uitbreiden van enkele programma's op het gebied van fietsen. Deze programma's hebben verschillende doelen maar zijn er vooral op gericht om jongeren en ouderen aan het fietsen te krijgen en om dit op een veilige manier te doen (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 26).

Momenteel is er voor de uitvoering van het Fietsplan gedurende 3 jaar 2 miljoen euro per jaar beschikbaar. In het Fietsplan is een lange lijst met maatregelen opgenomen. Gezien al deze maatregelen lijkt het bedrag dat beschikbaar wordt gesteld beperkt. De gemeente benadrukt echter dat het door efficiënt te werken en door de juiste maatregelen op de juiste plek te nemen deze een groot effect kunnen hebben. Hierbij nodigt de gemeente ook andere partijen uit om samen te werken aan de ideale fietsstad (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 33). Voor projecten die erg zinvol zijn, maar die een onevenredig groot beslag leggen op het beschikbare budget van het Fietsplan, en die niet op andere wijze kunnen worden gefinancierd, wordt momenteel onderzocht of het college mogelijkheden ziet daar speciaal budget voor vrij te maken (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 35).

Voor de totstandkoming van het Fietsplan is de Gemeente Rotterdam begonnen met een onderzoek naar de parkeervoorzieningen van fietsen. Dit leverde naast informatie over het parkeren tevens een netwerk van Rotterdamse fietsers op. Een deel van hen heeft hier tijdens de consultatie periode op gereageerd (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 36). Hieruit bleek dat de vraagstukken per gebied zeer sterk verschillen. Ditzelfde geldt voor de kansen. Zo zijn er in het ene gebied veel betrokken bewoners die zich voor een plan als dit in willen zetten en in een ander gebied niet. Een ander groot verschil is de ruimtelijke context. Om zowel van de kansen als vraagstukken per gebied goed op de hoogte te zijn is de gemeente deels afhankelijk van zijn partners. Hierdoor kan er door de gemeente effectiever gehandeld worden. Tijdens de consultatieperiode en de totstandkoming van het Fietsplan, zijn er dan ook honderden reacties uit de verschillende gebieden binnengekomen. Deze reacties zijn onder andere geuit op een van de twee fietsdebatten welke door de gemeente georganiseerd is. Om aan al deze wensen tegemoet te komen is onmogelijk gezien het beschikbare budget. Vandaar ook dat er naar een samenwerking wordt gezocht in de verschillende gebieden. Binnen deze samenwerking speelt het Verkeersoverleg een centrale rol. Elk gebied heeft een Verkeersoverleg waarin de gemeente en de politie vertegenwoordigd zijn. Het Verkeersoverleg zal samen met de gebiedscommissie alle wensen die zijn geopperd voor het gebied bekijken en prioriteiten stellen. Op basis van de prioritering vanuit de gebieden gaat

de gemeente aan de slag met de lokale wensen die zijn opgehaald (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 35).

Een plan dat is gericht op het stimuleren van het fietsgebruik ten opzichte van de auto heeft uiteraard een duurzaam karakter. Wat opvalt aan het Fietsplan is echter dat er heel expliciet wordt benoemd met wie er wordt samengewerkt en wat de rol van de verschillende partners is geweest. Het lijkt dan ook of er bij de totstandkoming van het Fietsplan meer samengewerkt is en meer samengewerkt zal worden in de toekomst. Een dergelijke samenwerking wordt door de Gemeente Rotterdam ook als duurzaam beschouwd omdat het draagvlak creëert (bijlage 1 en 2). Een reden voor de samenwerking is allicht te vinden in het beperkte budget, 6 miljoen euro gedurende drie jaar. Het kan zo zijn dat dit budget de gemeente min of meer dwingt om samenwerkingen aan te gaan met andere partijen. Een andere reden zou kunnen zijn het plan grotendeels afhankelijk is van de inwoners van Rotterdam. Wanneer het er niet toe leidt dat meer mensen de fiets pakken is het plan niet gelukt. Vandaar dat de gemeente hier allicht 'reclame' voor moet maken om vaandeldragers te creëren. Allicht dat door de samenwerking en dit in het Fietsplan zo expliciet te benoemen wordt geprobeerd om hun aantal toe te laten nemen. Verder is ook opvallend dat er in het Fietsplan een hoofdstuk getiteld totstandkoming is opgenomen. Bij andere documenten van de gemeente Rotterdam is het noodzakelijk geweest om het gehele document door te lezen om zo te reconstrueren hoe dit grofweg is gebeurd. Dit hoofdstuk beschrijft op grote lijnen echter heel precies hoe het plan tot stand is gekomen. Allicht dat dit te maken heeft aan de uitgebreide consultatie die heeft plaats gevonden en de samenwerking met inwoners van de stad waar de gemeente trots op is.

4.5 Parkeerplan Rotterdam 2016-2018

In een stad als Rotterdam is ruimte schaars, vooral in het stadscentrum. Bovendien is de verwachting dat in de toekomst het aantal stadbewoners toe zal nemen. Verschillende "gebruikers" van de openbare ruimte hebben verschillende wensen. Daardoor moeten er dan ook continue afwegingen gemaakt worden tussen de verschillende behoefte (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 2). Duurzaam is trending. Zo ontstaan er steeds meer specifieke groepen met eigen voorkeuren en mobiliteitsbehoeften. De jonge stedeling bezit steeds minder vaak een eigen auto, maar deelt een auto of maakt gebruik van een abonnement bij bedrijven als Greenwheels en Connectcar. De 'quality of life'; de trend om je bewuster te zijn van de 'footprint' die je op deze wereld achterlaat, krijgt steeds meer volgers (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 13). Voor het centrum is er in het collegeprogramma echter een duidelijke ambitie: "We zetten ons in om in de binnenstad ruimte te creëren voor groen, voor terrassen, voor recreëren: de binnenstad als City Lounge" (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 2). De roep van inwoners van Rotterdam om gezondere lucht en een groener leefklimaat wordt steeds sterker. Als gevolg hiervan moet de Gemeente Rotterdam een andere koers gaan varen, ook op het gebied van het parkeerbeleid. Het Parkeerplan is net als het Fietsplan een plan dat op de korte termijn gericht is.

De aanpak waarvoor is gekozen is, is er één met algemeen beleid voor de binnenstad. Voor de overige wijken is dit echter niet mogelijk en hier is maatwerk nodig. Hierbij wordt er per wijk gekeken waar de betreffende wijk behoefte aan heeft en hoe het is gesteld met het parkeeraanbod. Per gebied noemt het Parkeerplan een aantal acties welke uitgevoerd gaan worden. Die acties zijn vervolgens gespecificeerd per doelgroep. De doelgroepen zijn:

bewoners, bedrijven en bezoekers van de stad (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 7). Zoals eerder genoemd wilt Rotterdam de prioriteit aan fietser en voetgangers geven (Gemeente Rotterdam, 2015, p. 7). Hiervoor dient echter ruimte gecreëerd te worden op straat. Dit is iets belangrijks waar het Parkeerplan goed op inspeelt (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 12).

Wat de Gemeente Rotterdam voor ogen heeft is dat er minder aan de straat geparkeerd wordt, vooral in het centrum, en meer in parkeergarages of op de P+W (park+walk) en P+R (park+ride). In het verleden heeft de gemeente veel geld geïnvesteerd in het parkeergarageaanbod het hoopt hier nu dan ook de vruchten van te plukken. De maatregelen waar het Parkeerplan melding van maakt hebben tot doel om een het gedrag en de motivatie van mensen te veranderen waardoor ze hierin mee gaan. Dit sluit aan bij ambitie van Rotterdam om het gebruik van de parkeergarages in de binnenstad te stimuleren, zodat er minder op straat wordt geparkeerd. Zo ontstaat op straat ruimte om parkeerplaatsen op te heffen en ontstaat er meer ruimte voor groen, terrassen, fiets parkeren enzovoorts (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 9). De rede dat er zo'n behoefte is aan ruimte komt voort uit het Citylounge concept. Hierbij zijn er naast winkelen ook andere manieren om prettig te verblijven met onder andere meer groen in de toekomst (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 9) (bijlage 2). Om het verblijfsklimaat van de binnenstad aangenamer te maken voor bezoekers is dus meer ruimte nodig. Eén van de weinige manieren die er momenteel is om ruimte te creëren is het opheffen van parkeerplaatsen aan de straat.

Op hoofdlijnen betekend dit dat er tot 2020 zo'n 3000 parkeerplaatsen verwijderd worden. De gemeente gaat hier voor een verschuiving zorgen naar de parkeergarages. Dit wordt gedaan door het verlagen van het parkeertarief van parkeergarages waar parkeren aan straat juist duurder wordt. Ook worden de regels voor het verkrijgen van een parkeervergunning strikter en komt er een divers aanbod van abonnementsvormen voor het parkeren in parkeergarages. Als laatste maatregel komen er betere verwijzingen naar de parkeergarages en komen er innovatieve marketing acties. In de wijken is er zoals genoemd geen eenduidig beleid mogelijk en dient maatwerk toegepast te worden. Indien mogelijk wilt de gemeente ook hier het aantal parkeerplaatsen terugbrengen ten behoeve van groen en het verbeteren van de kindervriendelijkheid. Aan de stadsrand zet Rotterdam in op het optimaal benutten van de huidige P+R (park+ride). Middels deze manier verbeterd het verblijfsklimaat van de binnenstad en blijft deze met de auto vanuit andere regio's goed bereikbaar. De doelgroep van de P+R's zijn voornamelijk forenzen. Om de kans op een vrije parkeerplaats voor forenzen te verhogen wordt doordeweeks een parkeertarief gehanteerd. Zodoende worden omwonende van de P+R ontmoedigd om hier hun auto te parkeren (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 14). Daarnaast wordt er in gesprek gegaan met bedrijven in de binnenstad van Rotterdam over hun ideeën om de aantrekkelijkheid van deze locaties te verhogen (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 32).

In het Parkeerplan is er minder aandacht voor samenwerking vergeleken met de andere bestudeerde plannen (bijlage 2). Dit is niet heel vreemd omdat het Parkeerplan een deelplan van de RMA is. Aangezien er bij de totstandkoming van de RMA een uitgebreide consultatie heeft plaats gevonden zou het Parkeerplan wel de wensen van de verschillende betrokkenen bij bijvoorbeeld de mobiliteitsarena moeten reflecteren. Ondanks dat zijn er in het Parkeerplan enkele voorbeelden te vinden van samenwerking. Zo wordt benoemd dat de gemeente tracht marktpartijen te stimuleren omdat het hierin deels van hen afhankelijk is.

Wanneer de gemeente signalen ontvangt van bewoners en ondernemers over parkeerproblemen onderzoekt de gemeente wat het kan doen. Doel hierbij is om ervoor te zorgen dat bewoners van de betreffende wijk voorrang krijgen op een parkeerplaats. Een eventuele maatregel hierbij is het instellen van betaald parkeren. Als tevoren er tot een dergelijke maatregel wordt overgegaan wordt er een draagvlak onderzoek onder omwonende uitgevoerd. Ook wordt de gebiedscommissies hierbij ingeschakeld, hen wordt gevraagd om een advies met betrekking tot het parkeren. De uitkomsten hiervan worden door de gemeente meegenomen in de uiteindelijke beslissing (Gemeente Rotterdam, 2016, p. 29). Met betrekking tot het parkeren aan de stadsrand biedt de gemeente bedrijven met een actief vervoersmanagement (actief in het verminderen van het autogebruik onder werknemers) speciale abonnementen voor het parkeren op P+R's. Voor deze maatregel is echter afstemming met de verkeersonderneming nodigen. In het Parkeerplan is heel concreet benoemd wat de gemeente op het gebied van parkeren gaat doen om de mobiliteit in Rotterdam te beïnvloeden. Alhoewel deze maatregelen op zichzelf niet duurzaam zijn zullen ze in de toekomst wel tot verduurzaming leiden. Dit is het gevolg van de beleidskeuzes omtrent het centraal stellen van de fietser, meer groen en minder auto's in de binnenstad.

4.6 Huidige discussie over duurzame toegankelijkheid

De huidige discussie op het gebied van duurzame toegankelijkheid gaat vooral over hoe beleid omtrent duurzame mobiliteitsvormen succesvol kan worden. Een van de meest vooraanstaande papers op het gebied van duurzame toegankelijkheid is; The sustainable mobility paradigm door Banister (2007) welke meer dan 1000 maal is geciteerd. Ondanks dat deze paper niet uitgaat van het principe toegankelijkheid maar van mobiliteit biedt deze paper goede inzichten in deze kwestie. Deze inzichten hebben betrekking op de richting waarin gewerkt moet worden om duurzamere mobiliteit te realiseren en de veranderingen die hiervoor nodig zijn. Zo worden in de paper beleidsmaatregelen om duurzame vormen van mobiliteit op orde te krijgen genoemd. Volgens Banister is het echter vooral de uitdaging te zoeken naar de omstandigheden die verandering stimuleren. Maatregelen die in de paper genoemd worden om de noodzaak van reizen te verminderen zijn:

- Het terugbrengen van de vraag naar mobiliteit; thuiswerken of boodschappen die thuis bezorgd worden
- Transitie van het model van autogebruik naar andere vormen van mobiliteit.
- Het reduceren van afstanden tot
- Technologische innovatie die de efficiency verhogen.

Daarnaast noemt Banister dat mobiliteitsopgaven opgelost moeten worden door mensen hierbij te betrekken. Andere auteurs beamen dit. In de politieke interactie willen overheden hun stakeholders consulteren over de uitwerking en het uitvoeren van een mobiliteitsplan. Bij het implementeren van een dergelijk plan kan men hopen op publiekelijke deelname en goedkeuring. Deze kan echter niet opgelegd worden (Mercier, Carrier, Duarte, & Tremblay-Racicot, 2016). Beleid op het gebied van mobiliteit is open, transparant, gebaseerd op consultatie en de betrokkenheid van burgers (Litman, 2016). Dit is belangrijk omdat zij zodoende de gedachte achter het beleid begrijpen en zodat een verandering in gedrag volgt. Maatschappelijk draagvlak is de kern voor het succesvol implementeren van radicale veranderingen (Banister, 2007). Het betrekken van mensen kan op verschillende manieren:

- Maatschappelijke draagvlak; maatschappelijk draagvlak zorgt voor politiek draagvlak

- Gezond transport; voordelen voor mensen die gebruik maken van duurzame mobiliteitsvormen
- Demonstreren van de negatieve effecten; voorbeelden hiervan zijn milieuzones en energie labels
- Individuele marketing; niet uitgaan dat iemand alle alternatieven kent maar zelf de alternatieven aan de man brengen

Binnen de huidige discussie over duurzame toegankelijkheid is er nadrukkelijk de boodschap dat mensen betrokken moeten worden in het beleidsproces. De reden hiervoor is dat de uitkomsten van een dit proces als meer legitiem wordt gezien en er zodoende draagvlak is. Enkel wanneer een plan steun geniet kan dit een succes worden.

4.7 Interne samenwerking

Tot voor kort waren maatregelen op het gebied van duurzaamheid er vooral op gericht om een norm te halen. Sinds kort is dit echter veranderd nu heerst er onder medewerkers de opvatting dat er best wat meer gedaan mag worden dan de norm voorschrijft. Deze omkeer kan gezien worden als een verandering in de mentaliteit. De doelen die Rotterdam zich heeft gesteld met betrekking tot de economie, gezondheid en een aantrekkelijke woonstad zijn dan wel de doelen maar als stad mag je best de beste willen zijn. Om de beste te zijn zal een bepaalde norm echter niet enkel gehaald moeten worden maar moeten worden overschreden. Het hebben van normen wordt door medewerkers echter wel als belangrijk ervaren. Dit komt doordat het toch een stok achter de deur is en iets om naartoe te werken. Daarnaast zijn normen ook handig als het gaat om het aangeven van urgentie. Een aantal thema's binnen duurzaamheid zijn concreet benoemd met doelstellingen. Voorbeelden hiervan zijn het CO2 neutraal zijn, alle woningen van het aardgas af en de openbaar vervoerconcessie van 2025 waarbij het openbaar vervoer volledig elektrisch dient te zijn. Het werkproces is er momenteel dan ook voornamelijk op gericht om deze doelen te halen. Als het gaat om die manier waarop er met elkaar gewerkt wordt zijn dit processen die veel langzamer gaan. Zo hebben de medewerkers die aan het stedelijk verkeersplan hebben gewerkt zoveel mogelijk geprobeerd om dit op een 'nieuwe' manier te doen. Echter is hier maar door een klein aantal medewerkers aan gewerkt. Hierdoor is er nog een groot aantal medewerkers dat nog geen kennis heeft kunnen maken met deze 'nieuwe' manier, waardoor zij niet volledig meedelen in nieuwe inzichten. Om iedereen op één lijn te krijgen zijn geen hele duidelijke afspraken gemaakt, dit gebeurt vooral met vallen en opstaan. Het is echter heel belangrijk om hiervoor de tijd te nemen omdat sommige hiervoor staan te springen maar andere zich hier minder prettig bij voelen. Echter is in het proces naar een nieuw werkproces wrijving heel belangrijk. Deze wrijving dient wel goed besproken en geduid te worden, anders kan het tevens averechts werken.

Visies binnen de gemeente Rotterdam zijn momenteel vooral procesgericht. Daarom is er niet zo zeer een visie op duurzame mobiliteit. Om bij te blijven met trends binnen duurzame toegankelijkheid worden nieuwe ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid en tevens duurzame mobiliteit bij gehouden. Dit wordt op verschillende manieren gedaan, bijvoorbeeld door mensen welkom te heten. Onder hen vallen onder andere professoren, studenten en mensen die producten aanbieden. Momenteel gebeurt dit vrij vaak terwijl dit een aantal jaren geleden slechts enkele malen per jaar gebeurde. Daarnaast gaat de gemeente naar

congressen toe, organiseert het congressen (bijvoorbeeld het eerste nationaal congres over lopen) en aan het begin van het jaar werd Mobility matters georganiseerd (bijlage 1).

5. Conclusie

In dit hoofdstuk zullen de touwtjes van het vorige hoofdstuk aan elkaar geknoopt worden om zo tot een conclusie en een antwoord op de hoofd- en deelvragen te komen. Hierbij worden de processen zoals beschreven en genoemd in 4. *Resultaten* opgehangen aan de vier dimensies van de beleidsarrangementenbenadering, dit gebeurt binnen de deelvragen. Vervolgens wordt er door deze te combineren antwoord gegeven op de deelvragen. Bij de laatste deelvraag wordt dit gekoppeld aan 4.6. *Huidige discussie over duurzame toegankelijkheid* van het resultaten hoofdstuk.

5.1 Welke denkwijze of onderbouwing is er terug te vinden in beleidsdocumenten op het gebied van toegankelijkheid bij de Gemeente Rotterdam?

De onderbouwing die is terug te vinden in beleidsdocument is er een waarin niet mobiliteit voorop wordt gesteld, maar het belang van de stad op het gebied van gezondheid, economie en een aantrekkelijke woonstad. Het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam is lange termijnvisie waar het Parkeerplan en het Fietsplan kortetermijnvisies zijn. Als gevolg hiervan is het SVPR meer van een strategische aard. Het gaat hierin vooral over hoe de doelstellingen behaald kunnen worden dan wat er uitgevoerd gaat worden. Het Parkeerplan en het Fietsplan zijn daarentegen veel concreter. De maatregelen die hierin zijn genoemd zijn gekozen op basis van de bijdragen die ze leveren aan de eerdergenoemde opgaven.

5.2 Hoe is de totstandkoming van beleid op het gebied van toegankelijkheid georganiseerd?

De organisatie van beleid heeft in de beleidsarrangementenbenadering (BAB) te maken met de actoren de hulpbronnen en de spelregels. De manier waarop dit binnen de Gemeente Rotterdam is georganiseerd is een proces dat zich kenmerkt door samenwerking. Er wordt uitgegaan van het principe om zoveel mogelijk actoren van buiten de gemeente naar binnen te halen. Dit waren niet enkel individuele actoren maar tevens actoren die verenigd zijn in een coalitie. Hierbij moet gedacht worden aan Adem en de Fietzersbond. De nadrukkelijk wens voor samenwerking is een gevolg van de Rotterdamse politiek waar partijen die een participatieproces zeer belangrijk vinden een groot deel van de beschikbare zetels hebben. Als gevolg hiervan zijn bij de totstandkoming van beleid op het gebied van duurzame mobiliteit een groot aantal interne en externe actoren geconsulteerd met betrekking tot het uiteindelijke plan. De actoren die geconsulteerd zijn werden geselecteerd op basis van de hulpbronnen kennis en legitimiteit. Argumenten voor financiële hulpbronnen kwam zowel in de interviews als uit de analyse van het beleid niet naar voren. Het consulteren van interne actoren heeft ertoe geleid dat het plan beter inspeelt op de opgaven van afdelingen die een direct belang hebben bij mobiliteit. Door samen te kijken naar de opgaven van andere afdelingen en de rol die mobiliteit hierin kan spelen is er een Verkeersplan gecreëerd waarvoor intern een breed draagvlak is. Externe partijen werden vooral geconsulteerd met betrekking tot hun wensen, kennis en ervaring. Door deze partijen te betrekken bij het proces is er daarnaast maatschappelijk draagvlak en legitimiteit voor het plan gecreëerd. Het Verkeersplan is daardoor niet alleen een plan van de gemeente maar ook van de Rotterdammers. In dit proces waren tevens een hoop verschillende spelregels waar zowel de gemeente als de betrokken actoren zich aan dienden te houden. De spelregels hebben voornamelijk betrekking op hoe het proces georganiseerd is. Een voorbeeld van een spelregel

is de manieren waarop samen is gewerkt en de momenten waarom consultatie heeft plaatsgevonden. Voor de verschillende plannen zijn verschillende consultatiemomenten geweest. Zo was er de mobiliteitsarena waar wensen geuit konden worden, kon dit online voor het Fietsplan en is er over de inhoud van het Verkeersplan gedebatteerd. Daarnaast moest alles passen binnen de gestelde kaders vanuit de Rotterdamse Mobiliteitsagenda. Deze kaders worden in de behandelde plannen steeds benoemt en steeds verder gespecificeerd. Uiteindelijk leidt dit ertoe dat de plannen een goede richting geven aan maatregelen die passen binnen de gestelde beleidskader, of spelregels.

5.3 Hoe komt de inhoud van beleid op het gebied van toegankelijkheid tot stand?

De inhoud van de BAB heeft betrekking op de vierde dimensie: de discourses. In het meest recente beleid op het gebied van toegankelijkheid komt heel sterk naar voren dat de inhoud van het beleid in dienst moet staan van de opgaven van de stad. Na uitvoerige consultatie door de betrokken actoren zijn de opgaven niet veranderd. Iedereen was het er dus mee eens dat mobiliteit in dienst staat van de economie, gezondheid en de aantrekkelijke woonstad. Wensen die werden geopperd tijdens de consultatie van de actoren moesten binnen dit kader passen om in overweging genomen te worden voor het uiteindelijke plan. De invulling van de strategie werd wel heel anders en gezondheid, wat ook een discourse is kreeg een centrale rol. Deze centrale rol is het gevolg van consultatie, dit blijkt uit het feit dat dit in de Stadsvisie 2030+ uit 2007 nog geen opgaven was, maar vanuit de Mobiliteitsagenda wel. De discourse gezondheid heeft zich in 10 jaar dan ook ontwikkeld tot een zeer belangrijke binnen de Gemeente Rotterdam. Wanneer middelen bijdragen aan de opgave, dit gemeente breed zo wordt gezien door de verschillende afdelingen, én het politiek gewenst is, is het uiteindelijk opgenomen in het plan. De BAB definieert discourses als volgt: een specifieke verzameling van ideeën, concepten en categorisaties die geproduceerd, gereproduceerd en getransformeerd worden in een bepaalde reek van gebruiken en door welke betekenis wordt gegeven aan zowel fysieke als sociale realiteiten (Hajer, 1995). De opvatting van een mobiliteit die in dienst staat van is hier een goed voorbeeld van. Het is namelijk een concept wat als basisprincipe wordt gebruikt in het beleid. Al de verschillende beleidsplannen die aan bod zijn gekomen bij de resultaten reproduceren en transformeren dit naar vervolgens naar strategische doelen en concretere ideeën en plannen. De discourse ontwikkelt zich en komt tot uiting.

Uit de interviews en documenten analyse bleek dat er geen concrete doelstellingen zijn voor duurzame toegankelijkheid of duurzame mobiliteit. Uit de interviews en analyse bleek daarentegen wel dat er momenteel trends zijn waarbij mensen met een mobiliteitsopgaven in Rotterdam meer gebruik maken van duurzame vormen van mobiliteit. De Gemeente Rotterdam heeft hier besloten op in te spelen door in te zetten op deze duurzame vormen van mobiliteit. Zodoende is duurzame mobiliteit binnen de gemeente dus geen doel maar een middel om te voorzien in de huidige en toekomstige mobiliteitsopgaven.

5.4 Hoe past de organisatie en inhoud van de totstandkoming van beleid op het gebied van toegankelijkheid van de Gemeente Rotterdam in de huidige discussie over toegankelijkheid?

De huidige discussie op het gebied van toegankelijkheid gaat er vooral over hoe beleid succesvol kan voorzien in een transitie naar duurzame mobiliteitsvormen. Men is het erover

eens dat samenwerking met mensen die een mobiliteitsopgaven hebben hierin essentieel is (Banister, 2007; Litman, 2016; Mercier, Carrier, Duarte, & Tremblay-Racicot, 2016). Wanneer de verschillende manieren die door Banister (2007) worden aangehaald om mensen de ideeën achter het beleid te laten begrijpen is te zien dat in de huidige plannen met betrekking tot mobiliteit hier goed rekening mee is gehouden. Deze zijn:

- Maatschappelijke draagvlak
- Gezond transport
- Demonstreren van de negatieve effecten;
- Individuele marketing;

Maatschappelijk draagvlak is gecreëerd door externe partijen mee laten denken over de strategie met betrekking tot mobiliteit. Door hen te consulteren zijn zij betrokken en kunnen uitgroeien tot vaandeldragers van het beleid. Gezond transport heeft betrekking tot de voordelen die het kiezen voor duurzame vormen van transport oplevert vergeleken met meer vervuillendere vormen. In Rotterdam gebeurt dit door het ontmoedigen van korte autoritten. De fietsers, wandelaars en het openbaar vervoer krijgen daarentegen juist voordelen en zouden zodoende sneller moeten zijn. De milieuzonde in Rotterdam is een voorbeeld van het demonstren van negatieve effecten. Deze moeten mensen er bewuster van maken dat deze er zijn wanneer er voor de auto wordt gekozen. Een punt waar Rotterdam minder op heeft ingezet is individuele marketing. Wel is er in gesprek gegaan met bedrijven met een actief vervoersmanagement in de binnenstad. Hen zijn voordelige abonnementen voor de P+R aangeboden. Dit is geen individuele marketing zoals Banister (2007) voorstelt maar komt hier wel bij in de buurt. Al met al kan er niet anders geconcludeerd worden dan dat de benadering die Rotterdam heeft gekozen om tot het huidige mobiliteitsbeleid te komen, goed past bij de opvatting die er momenteel is om tot een succesvol en duurzaam mobiliteitsbeleid te komen. Echter moet hierbij niet vergeten worden dat duurzame mobiliteit een middel is welke het gevolg is van trend die ertoe leidde dat duurzame mobiliteitsvormen populairder worden.

5.5 Vanuit welke rationaliteit worden beslissingen op het gebied van het verbeteren van de toegankelijkheid van het persoonsvervoer over land door de Gemeente Rotterdam gemaakt sinds 2015, en hoe verhoudt zich dit ten opzichte van de verschillende dimensies van de beleidsarrangementenbenadering?

Verbeteringen op het gebied van mobiliteit worden genomen vanuit het idee dat deze bijdragen aan de lange- termijn doelstellingen van de stad en dat er zowel intern als extern draagvlak voor is. Voor het creëren van draagvlak is samenwerking van een zeer groot belang. De manier waarop de gemeente zijn toegankelijk voor het persoonsvervoer over land het beste kan verbeteren is door beleid omtrent dit onderwerp op te stellen en dit politiek vast te leggen. Volgens de beleidsarrangementenbenadering zijn alle vier de dimensies van elkaar afhankelijk. Wanneer er binnen een dimensie een verandering plaats vindt heeft dit gevolgen voor de andere dimensies. Bij het opstellen van beleid voor mobiliteit is dit tevens het geval. Door interne en externe samenwerking krijgt bijna iedereen met interesse hiervoor een stem in het proces. Alle actoren hebben een ander belang en wanneer een actor niet deel kan nemen aan het proces valt deze, tezamen met de hulpbronnen die hij/zij meeneemt weg. Het gevolg hiervan is dat de discourse kan veranderen wegens het gebrek aan zowel input als de hulpbronnen die door de actor worden aangedragen. Daarnaast veranderen ook de spelregels indien een actor wegvalt omdat deze samen zijn opgesteld. In de mobiliteitsarena zijn de opgaven na consultatie overeen gebleven. De opgaven kunnen gezien worden als een

spelregel waaraan iedereen zich moet houden en waar binnen de strategie moet passen. Deze worden echter deels door de actoren zelf van tevoren bepaald. Wanneer een actor echter later in het proces wegvalt wordt het effect op de spelregels kleiner gezien het feit dat deze dan reeds bepaald zijn. De BAB is zeer goed toepasbaar op het tot stand komen van beleid in de Gemeente Rotterdam. De theorie demonstreert goed de afhankelijkheid van de actoren waarmee dit gebeurt en die invloed hebben op de regels die worden opgesteld en de ideeën die dit voortbrengt. De verschillende dimensies worden door elkaar gevormd en houden elkaar in stad. Wanneer er in een dimensie veranderingen optreden heeft dit ook gevolgen voor de overige dimensies zoals de theorie benoemt.

6. Discussie

6.1 Validiteit/triangulatie

De opzet van dit onderzoek heeft gezorgd dat dit voldoende valide is. Er zijn steeds meerdere bronnen gebruikt bij het beantwoorden van de hoofd- en deelvragen en de interpretatie van de beleidsdocumenten kwam overeen met hetgeen uit de interviews naar voren kwam. Beide interviews zijn daarnaast op een andere manier gehouden (zie 3.3 *Interviews*). Bij beide interviews kwamen echter dezelfde thema's naar voren. Na twee interviews was duidelijk dat er niet meer inhoudelijk belangrijke data verzameld kon worden. Dit was het gevolg van het feit dat er gesproken is met de persoon die voorin heeft meegedraaid bij de totstandkoming van het beleid.

6.2 Resultaten

De resultaten van dit onderzoek zijn vrij onverwacht en komen niet overeen met wat er aan het begin van het onderzoek verwacht werd. Gezien het feit dat het huidige mobiliteitsbeleid van Rotterdam zich heel erg richt op duurzame vormen van mobiliteit werd er aanvankelijk van uit gegaan dat hier een doel of visie achter zou zitten, één die specifiek gericht was op duurzame toegankelijkheid. Een opvallende conclusie is dan ook dat het beleid het gevolg is van een trend en dat hier een doelstelling aan is gekoppeld die waarschijnlijk toch wel gehaald zou worden ongeacht de middelen die hier voor zijn ingezet (Gemeente Rotterdam, 2017, p. 16) (bijlage 2). De oorzaak hiervan werd tijdens beide interviews genoemd en zit in het feit dat nieuwe stedelingen bewuster worden in hun keuzes voor mobiliteit en dat zij vaak gezonder willen leven (bijlage 1 en 2). Wat hier tevens uit volgt is het feit dat duurzame toegankelijkheid niet als doel wordt ingezet maar als middel. Gezien het feit dat Rotterdam als stad vooroploopt wanneer het gaat om klimaatverandering werd aanvankelijk gedacht dat de stad een doel zou hebben met betrekking tot duurzame toegankelijkheid.

Ook opvallend is de schaal van de externe samenwerking. Vanuit de beleidsdocumenten is goed af te leiden dat samenwerking en consultatie belangrijk waren in de totstandkoming hiervan. Echter was de schaal hiervan niet af te leiden. Bij de BAB wordt uitgegaan dat hulpbronnen bestaan uit: kennis, financiële middelen en legitimiteit. In dit onderzoek is gezien dat de hulpbron kennis kan leiden tot legitimiteit. Door de brede toepassing van kennis vanuit allerlei actoren die een belang hebben bij mobiliteit, en deze kennis te gebruiken wordt het plan zowel intern als extern als legitiem ervaren (bijlage 1 en 2). Een belangrijke voorwaarde hiervan is echter wel dat er ook daadwerkelijk van de kennis en input gebruik wordt gemaakt. Indien dit niet het geval is kan dit tevens averechts werken en juist oppositie tegen een plan teweegbrengen.

6.3 Onderzoek beperkingen.

Na het houden van de interviews bleek al snel dat de beleidsarrangementenbenadering te breed is voor een gedetailleerde analyse van de totstandkoming van het mobiliteitsbeleid in Rotterdam. Het gedetailleerd in kaart brengen van alle actoren, spelregels en discoursen is dan ook niet mogelijk in deze scriptie. De dimensie waar wel een duidelijk beeld bij is gevormd zijn de hulpbronnen die zo belangrijk zijn voor de totstandkoming van het beleid. Voor een gedetailleerde analyse dient er één van de dimensies uitgekozen te worden om op te focussen. Het proces zoals dat in Rotterdam heeft plaats gevonden is simpelweg te groot en complex. Als gevolg hiervan heeft deze scriptie een heel algemeen karakter dat slechts de

‘highlights’ van de verschillende dimensies van de BAB belicht vanuit het perspectief van de Gemeente Rotterdam. Mogelijke vervolgonderzoeken op het gebied van de totstandkoming van duurzame mobiliteit in Rotterdam dienen zich voor een gedetailleerde toepassing van de BAB toe te spitsen op één van de dimensies. Een beperking vormde daarnaast het feit dat de Gemeente Rotterdam voor buitenstaanders lastig te bereiken is. Voor een betere beeldvorming van de processen die schuilgaan achter de totstandkoming van het beleid op het gebied van duurzame toegankelijkheid dient een onderzoeker toegang te hebben tot de Gemeente Rotterdam in de vorm van bijvoorbeeld een stage. Een andere beperking bij dit onderzoek is dat door gemeentelijk beleid te analyseren en met medewerkers van de gemeente in gesprek te gaan er een eenzijdig beeld is van dit proces. Vervolgonderzoek dient dan ook rekening te houden met het feit dat actoren die geconsulteerd zijn meegenomen moeten worden in het onderzoek. In het huidige onderzoekmodel is bovendien te weinig aandacht voor duurzaamheid welke het gevolg is van samenwerking. Plannen die tot stand komen door de input van vele actoren met een belang hierin zijn toekomstbestendiger en tevens duurzamer. Deze vorm van duurzaamheid kwam naar voren tijdens beide interviews maar was niet ingekaderd in het onderzoek.

Bibliografie

- Arts, B., & Leroy, P. (2006). *Institutional Dynamics in Environmental Governance*. Springer .
- Arts, B., & Tatenhove, J. v. (2004). Policy and power: A conceptual framework between the 'old' and 'new' policy idioms. *Policy Sciences*, 37(3), 339-356.
- Aschauer, D. A. (1989). Is public expenditure productive? *Journal of Monetary Economics*, 23, 177-200.
- Banister, D. (2002). *Transport Planning*. Londen: Spon Press.
- Banister, D. (2007, November 19). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15, 73-80.
- Bertolini, L., Clercq, F. I., & Kapoen, L. (2005). Sustainable accesibility: a coneptual framework to intergrate transport and land use plan-making. Two test-applications in the Netherlands and a reflecion on the way forward. *Transport Policy*, 12, 207-220.
- Boezeman, D. (2017, februari 9). *Qualitative Methods Grounded Theory*. Nijmegen.
- Browning, G., Halcli, A., & Webster, F. (2000). *Understanding Contemporary Society: Theories of the Present*. SAGE Publications Ltd;.
- Carey, C., & Nicholas, L. (2012). In *Institutional Barriers to Sustainable Transport*. Routledge.
- CBS. (2016). *Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) 2015*. Centraal Bureau voor de Statistiek. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Cervero, R. (2005, Augustus). *Accesible Cities and Regions: A Framework for Sustainable Transport and Urbanism in the 21st Century*. UC Berkeley Center for Future Urban Transport: A Volvo Center of Excellence.
- Chandler, D., & Munday, R. (2011). *A Dictionary of Media and Communication* . Oxford University Press.
- Curtis, C. (2007, november 19). Planning for sustainable accessibility: The implementation challenge. *Transport Policy*, 15, 104-112.
- Curtis, C., & Scheurer, J. (2010, juli 2). Planning for sustainable accessibility: Developing tools to aid discussion and decision-making. *Progress in Planning*, 74(2), 53-106.
- Ernste, H. (2017, Maart 3). *Qualitative Methods Discourse Analysis* . Nijmegen.
- Gemeente Eersel. (2015). *Webpagina over belsuitvorming*. Opgeroepen op Juni 3, 2017, van Website van de Gemeente Eersel: https://www.eersel.nl/bestuur-en-organisatie/proces-besluitvorming_45135/item/bob-model_74875.html
- Gemeente Rotterdam. (2007). *Ruimtelijke Ontwikkelingsstratgie 2030*. Gemeente Rotterdam. Rotterdam: Gemeente Rotterdam.
- Gemeente Rotterdam. (2015). *Rotterdamse Mobiliteitsagenda 2015-2018*.
- Gemeente Rotterdam. (2015). *Rotterdamse Mobiliteitsagenda 2015-2018 Voor een aantrekkelijk, gezond en bereikbaar Rotterdam*. Gemeente Rotterdam.
- Gemeente Rotterdam. (2016). *Fietsplan Rotterdam 2016-2018, fietsen heeft voorrang*. Gemeente Rotterdam. Gemeente Rotterdam.
- Gemeente Rotterdam. (2016). *Parkeerplan Rotterdam 2016-2018, Parkeren in Beweging*. Gemeente Rotterdam.
- Gemeente Rotterdam. (2017). *Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2-17-2030+*. Gemeente Rotterdam.
- Gemeente Rotterdam. (sd). *Normen voor luchtkwaliteit*. Opgeroepen op juli 17, 2017, van Website gezondere lucht van de Gemeente Rotterdam:

- <http://gezonderelucht.nl/wat-gebeurt-er-in-rotterdam/lucht-verkeer-en-je-gezondheid/luchtkwaliteit-rotterdam>
- Geurs, K. T., & Wee, B. v. (2002, juni). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), pp. 127-140.
- Giddens, A. (1984). *The Constitution of Society*. Verenigd Koninkrijk : University of California Press.
- Hajer, M. (1995). *The Politics of Environmental Discourse: Ecological Modernization and the Policy Process*. Oxford: Oxford University Press.
- Hansen, W. G. (1959). How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25:2, pp. 73-76.
- Hayter, R. (1997). *The Dynamics of Industrial Location: The Factory, the Firm and the Production System*. John Wiley & Sons.
- Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2012). *Mobiliteitsbalans 2012*. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag.
- Hospers, G.-J. (2016, September 1). College 3 stedelijke economie: de innovatieve stad. Nijmegen.
- Kakihara, M., & Sørensen, C. (2001, december). Expanding the 'Mobility' Concept. *SIGGROUP Bulletin*, 22(3), 33-37.
- Klijn, E.-H. (2005). Netwerken als perspectief op beleid en uitvoering. 19(4), 32-54.
- Knight, K. (2015, Juli). Why Form a Coalition? *University of Kentucky*.
- Knoben, J., & Oerlemans, L. (2006, mei 16). Proximity and inter-organizational collaboration: A literature review. *International Journal of Management Reviews*, 8(2), 71-89.
- Kooiman, N., Jong, A. d., Huisman, C., Duin, C. v., & Stoeldraijer, L. (2016). *PBL/CBS Regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2016–2040: sterke regionale verschillen*. Planbureau voor de leefomgeving . Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Litman, T. (2016). *Developing Indicators for Sustainable and Livable Transport Planning*. Victoria Transport Policy Institute.
- Marshall, A. (sd). *Principles of economics*. Macmillan and Co, London.
- Mercier, J., Carrier, M., Duarte, F., & Tremblay-Racicot, F. (2016, juni 29). Policy tools for sustainable transport in three cities of the Americas: Seattle, Montreal and Curitiba. *Transport Policy*, 50, 95-105.
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2014, februari). Nieuwe vormen van voor- en natransport .
- Oates, B. J. (2005). *Researching information systems and computing*. SAGE Publications Limited.
- Raspe, O. (2012, Augustus). De economie van de stad in de mondiale concurrentie . *Raad voor de leefomgeving en infrastructuur*.
- Riel, E. v. (2016, September). *Webpagina over Metropoolregio Rotterdam Den Haag werkt aan vaardigheden van de toekomst*. Opgehaald van Website van SER: <https://www.ser.nl/nl/publicaties/ser/2016/september2016/next-economy.aspx#>
- Rijksoverheid. (2016, december 7). *Webpagina over de Energieagenda*. Opgeroepen op juli 5, 2017, van Website van de Rijksoverheid: <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2016/12/07/kabinet-schetst-route-naar-co2-arme-energievoorziening>
- Rotterdam, G. (2017). Organisatiestructuur Stadsontwikkeling. *Organogram Stadsontwikkeling*. Gemeente Rotterdam .

- Sjödin, A., Persson, K., Andréasson, K., Arlander, B., & Galle, B. (1998). On-road emission factors derived from measurements in a traffic tunnel. *International Journal of Vehicle Design*, 20(1-4), 147-158.
- Transport Logistiek Nederland & EVO. (2016). *Gericht investeren voor minder economische schade door files*. Transport Logistiek Nederland & EVO.
- Verenigde Naties. (1987, maart 20). *Our Common Future*. Verenigde Naties, World Commission on Environment and Development, Oslo.
- Verkeersonderneming . (2017). *Webpagina over de Verkeersonderneming* . Opgeroepen op augustus 3, 2017, van Website van de verkeersonderneming : <http://www.verkeersonderneming.nl/over-ons/>
- Vigar, G. (2013). *The Politics of Mobility* . Routledge.

7. Bijlagen

7.1 Bijlage 1: Interview met Kristiaan Leurs.

Interview met Kristiaan Leurs senior-adviseur mobiliteit Gemeente Rotterdam

7 juli 2017 | 10:00 | Rotterdam

Door: Joshua Pattianakotta

Tijdens het begin van het gesprek werd door mij aangegeven welke documenten ik ter voorbereiding op het interview, maar tevens voor mijn scriptie bestudeerd had. Deze documenten zijn de mobiliteitsagenda en het stedelijk verkeersplan. Omdat het stedelijk verkeersplan berust op de mobiliteitsagenda noemde ik dat ik de mobiliteitsagenda 2015-2018 doorgenomen had, maar hier geen eerdere versie van kon vinden. Meneer Leurs noemde vervolgens dat hier een reden voor is zo begon het gesprek/interview.

Stedelijk Verkeersplan Rotterdam

De heer Leurs vertelde dat het oud verkeersplan alweer dateert uit 2003. Vergeleken met het huidige verkeersplan is dit eigenlijk een absurd lange periode. De reden hiervoor was het compleet andere college dat rond 2010 kwam tezamen met de opkomst van Leefbaar Rotterdam. In deze tijd heerste de opvatting dat men wel klaar was met beleid en was er vooral de behoefte om iets te gaan doen. In die tijd kwamen er vooral uitvoeringsprogramma die gericht waren op de korte termijn. Er is toen onder andere veel vergroening gekomen en er werd tevens aan fietspaden gewerkt en onveilige verkeerssituaties aangepakt. Moto was schoon, heel, veilig. Toen er vervolgens in 2015 een nieuw college kwam was er een duidelijke shift zichtbaar. Het nieuwe college had behoefte aan meer visie en beleid op onder andere het gebied van mobiliteit. Dit vertaalde zich eerst in de RMA, ruimtelijke mobiliteits agenda. Deze agenda beschrijft de ambities op hoofdlijnen, dus waar de stad voor wilt gaan. Het unieke aan de RMA (stuk papier met ambities) is de mobiliteits arena waar destijds mee is gestart. In samenwerking met Drift (leading research institute in the field of sustainability transitions), Derk Loorbach en actieve Rotterdammers die zijn geselecteerd (onder andere burgers en ondernemers). Het enige wat de gemeente destijds heeft gedaan is het proces faciliteren. Destijds is in die arena aan de mensen gevraagd hoe hun stad er over 10 à 15 jaar uitziet en wat zij hieraan kunnen doen en bijdragen. Hier kwamen dingen uit als ketenmobiliteit en happy streets (evenementen op straten die afgesloten worden). Deze aanpak was zodoende heel bottom-up en past bij de beleidslijnen die langzaam aan opschoven. Het college had echter na de RMA meer behoefte aan vastigheid en het moest dan ook vastgelegd worden in een aantal producten. Deze waren het Fietsplan, het veiligheidsplan en het Parkeerplan, met daarin redelijk doelgericht acties en een redelijke koerswijziging. Enkele van deze koerswijzigingen waren minder parkeren op straat, last mile parking, en innovatieve aspecten op het gebied van mobiliteit. Deze zijn tevens in de eerdergenoemde plannen geconcretiseerd. Naast eerdergenoemde plannen mocht tevens het stedelijk verkeersplan gemaakt worden, deze is na consultatie in 2017 vastgesteld. Het maken hiervan was echter een uitdaging omdat het alweer een poos geleden was sinds een dergelijk document opgesteld is, de vorige was inmiddels zo'n 15 jaar geleden gemaakt werd. Het huidige stedelijk verkeersplan is echter fundamenteel anders. De grootste kanteling in het

huidige plan is dat mobiliteit in dienst staat van onder andere gezondheid, woonkwaliteit en economie. Het vorige verkeersplan beschreef vooral verkeerssystemen (auto, parkeren, fiets) en waarom deze verkeerssystemen goed zijn voor andere disciplines. In het huidige plan hebben ze een andere houding aangenomen. Onder andere op het gebied van de “Next Economy”. Zo is er in het huidige plan aan andere afdelingen gevraagd wat verkeer en mobiliteit kunnen betekenen voor deze andere afdeling, wat zij nodig hebben en wat het hierin kan betekenen voor hen. Deze nieuwe vorm van samenwerking binnen de gemeente zelf dient in de toekomst te resulteren in duurzamer beleid (bijlage 1).

Dit alles is gedaan vanuit drie kernpunten: gezondheid, economie en de aantrekkelijke woonstad. Deze nieuwe vorm van samenwerking binnen de gemeente dient in de toekomst tevens tot duurzamer beleid te leiden. Op het economisch vlak zijn er vier verschillende lagen geïdentificeerd. Voor het centrum was het duidelijk wat er nodig was. Voor de overige gebieden die verder van het centrum liggen is dit in mindere mate het geval. Zo speelt bijvoorbeeld in de buitenwijken nabijheid een hele belangrijke rol. De nabijheid van functies maar ook van vervoersmogelijkheden richting het centrum van de stad. Een ontwikkeling die momenteel gaande is dat er nieuwe partijen ontstaan in de huidige markt. Een voorbeeld hiervan is de watertaxi in Rotterdam en de Verkeersonderneming. De Rotterdamse verkeersonderneming heeft een marktplaats gecreëerd waar partijen met vragen over mobiliteit in contact worden gebracht met partijen die hier antwoorden op hebben. Momenteel richt het zich steeds meer op individuen, en dan met name op laagopgeleide die zelf allicht te weinig over hun eigen mobiliteitsvraagstuk nadenken. Ervoor zorgen dat deze mensen ook van A naar B kunnen is voor de Gemeente Rotterdam ook een vorm van duurzame mobiliteit. Het thema van participatie, het laten deelnemen van mensen aan de maatschappij, is voor de Gemeente Rotterdam ook een heel belangrijk thema met het oog op duurzaamheid. Duurzaamheid zit hem op heel veel niveaus en dit is tevens een van de belangrijke punten binnen het stedelijk verkeersplan, in het plan staat dit probleem genoemd als vervoersarmoede. Wat dit letterlijk gaat betekenen in maatregelen is nog onduidelijk, maar er wordt momenteel aan gewerkt om dit ook bij het nieuwe college een belangrijk punt te laten worden. Een mogelijk maatregel is allicht het gratis ov. Dit is er nu enkel voor ouderen maar allicht kan hier ook iets mee worden gedaan richting andere doelgroepen.

Oorsprong duurzame mobiliteit

Wanneer je kijkt naar de klassieke duurzaamheid binnen Rotterdam dan vindt deze zijn oorsprong bij gezondheid en de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit was dermate slecht dat er maatregelen genomen moesten worden om deze te verbeteren. In het begin was duurzaamheid een containerbegrip waarvan niet echt bekend was wat ermee te doen. Tot voor kort waren maatregelen op het gebied van duurzaamheid er vooral op gericht om een norm te halen. Nu heerst meer de opvatting dat er best wat meer gedaan mag worden dan de norm voorschrijft. Want wanneer je een doel hebt, bijvoorbeeld de aantrekkelijke woonstad, dan moet je de beste willen zijn. Bij de selectie van maatregelen wordt er vooral gekeken naar maatregelen die de volle breedte van een probleem benutten. In deze gevallen is een stok achter de deur, het willen halen van normen, altijd handig omdat deze een urgentie aangeven. Dit leidt tevens tot financiële middelen die ergens aangekoppeld worden. Momenteel is Rotterdam ook een city lab waar mensen aangemoedigd worden om met ideeën te komen die zorgen voor verduurzaming. Mensen met zulke ideeën worden door de gemeente gefaciliteerd. De Gemeente heeft tevens heel erg ingezet op CO2 neutraal. Hier zijn

duidelijke afspraken in gemaakt door onder andere het elektrische rijden, het faciliteren van oplaadpunten op straat en stimuleringspakketten bij mensen thuis en in parkeergarages, inductie laden, bij de nieuwe vervoersconcessie in 2025 dient al het openbaar vervoer elektrisch te zijn en het wagenpark van de gemeente zelf. Dit sluit tevens aan bij de brandstofvisie van de landelijke overheid. Rotterdam heeft hier zijn eigen variant op en was bij de totstandkoming heel sturend naar de landelijke visie. Hierin heeft het een voorlopers rol gespeeld.

Samenwerken

Binnen het willen realiseren van duurzaamheid is samenwerking, onder andere tussen de verschillende diensten binnen de Gemeente Rotterdam, enorm van belang. Binnen de gemeente valt er op dit gebied nog veel te winnen. De laatste tijd gaat het samenwerken al wel al veel beter. Zo is er nu een traject genaamd stad in balans. Hierin vraagt de fysieke dienst Stadsontwikkeling aan Maatschappelijke Ontwikkeling (MO) hoe zij bij kunnen dragen aan de opgaven van MO. Deze samenwerking uit zich onder andere door de informatie die de verschillende diensten hebben met elkaar te delen. Daarnaast is er nu tevens veel meer samenwerking met niet gemeente aangestuurde maatschappelijke betrokken mensen in de stad. Die kunnen heel veel betekenen zeker omdat er toch veel mensen zijn die nog steeds een bepaalde argwaan hebben tegen abtenaren. Door nu meer in gesprek te gaan met Rotterdammers worden bepaalde ambities beter meegegeven en hebben zij minder het gevoel dat iets hen door hun strot wordt geduwd. Een voorbeeld is stichting De Verre Bergen. Deze stichting stelt scholen in staat om bussen te huren voor excursies, er is namelijk nogal een verschil tussen rijkere en armere scholen en de middelen die zij hebben om excursies te organiseren. De gemeente krijgt doordat het nu meer samenwerkt met zijn inwoners een veel duidelijker beeld van de verschillende initiatieven die er in de stad zijn. Deze partijen zien tevens de meerwaarde in van samenwerken met de gemeente. Samenwerking in de totstandkoming van het verkeersplan heeft zich onder andere geuit door meerdere niveaus van consultaties, het is nog niet helemaal klaar. Een van de niveaus was de arena waarin mensen betrokken waren, de gebiedscommissies (deze hadden als taak mensen te activeren in de stad om een mening te vormen over het plan) (avonden en werksessies waarin mensen aangeven wat ze willen) vaak helpen deze sessies om de gemeente aan bepaalde zaken te herinneren, zoals ov dat niet helemaal goed aansluit. Door deze mensen te betrekken plant de gemeente zaadjes die uiteindelijk moeten zorgen dat deze mensen de vaandeldragers worden.

Werkwijze duurzaamheid

Een aantal thema's zijn concreet benoemd met doelstellingen. Voorbeelden hiervan zijn CO2 neutraal zijn maar ook thema's als milieu & geluid en feit dat alle woningen in 2050 aardgas vrij moeten zijn. Daar wordt het werkproces op afgericht, om de doelstellingen te halen. Andere trajecten als hoe er binnen de gemeente met elkaar gewerkt wordt zijn langzamere processen. Die zich tevens langzamer ontwikkelen. Zo hebben de medewerkers die aan het stedelijk verkeersplan hebben gewerkt zoveel mogelijk geprobeerd om dit op een "nieuwe" manier te doen. Echter is hier maar door een klein aantal medewerkers aan gewerkt. Hierdoor is er nog een groot aantal medewerkers dat nog geen kennis heeft kunnen maken met deze "nieuwe" manier, waardoor zij niet volledig meedelen in nieuwe inzichten. Om iedereen op één lijn te krijgen zijn geen hele duidelijke afspraken gemaakt, dit gebeurt vooral met vallen en opstaan. Het is echter heel belangrijk om hiervoor de tijd te nemen omdat sommige

hiervoor staan te springen maar andere zich hier minder prettig bij voelen. Een voorbeeld dat hiervan is het gebruiken van een experiment waarbij mensen hun droomstraat mochten ontwerpen. Sommige medewerkers vonden dit niets en andere vonden dit heel vernieuwend en leuk. Echter is in het proces naar een nieuw werkproces wrijving heel belangrijk. Deze wrijving dient wel besproken te worden en geduid te worden, anders kan het tevens averechts werken.

Visies binnen de gemeente Rotterdam zijn momenteel vooral procesgericht. Daarom is er niet zo zeer een visie op duurzame mobiliteit. Om bij te blijven worden nieuwe ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid en tevens duurzame mobiliteit bij gehouden. Dit wordt op verschillende manieren gedaan, bijvoorbeeld door mensen welkom te heten. Onder hen vallen onder andere professoren, studenten en mensen die producten aanbieden. Momenteel gebeurt dit vrij vaak terwijl dit een aantal jaren geleden slechts enkele malen per jaar gebeurde. Daarnaast gaat de gemeente naar congressen toe, organiseert het congressen (bijvoorbeeld het eerste nationaal congres over lopen) en aan het begin van het jaar werd Mobility matters georganiseerd. Ook speelt het in op kennisvragen. Een voorbeeld hiervan is de zelfrijdende auto. Dit is een ontwikkeling die er sowieso komt. De gemeente kijkt naar hoe dit beleid en besluiten die nu worden genomen voor een termijn van allicht wel 50 jaar beïnvloed en hoe zij daarop in moeten spelen.

Impulsen en barrières voor duurzaamheid

De opkomst van duurzaamheid en het feit dat dit leeft onder de inwoners van de stad, moet gezien worden in relatie met de “nieuwe stedeling”. Deze vindt gezondheid en actief bewegen belangrijk en is daarom veelal buiten te vinden. Door de “nieuwe stedeling” is er een andere vraag naar onder andere de buitenruimte, mobiliteit en kwaliteit van wonen. Dit is dan ook een heel belangrijke drive voor de gemeente om anders te werken. Daarnaast is een stad gebaat bij buiten ruimte kwaliteit succes voorbeelden. In Rotterdam is een goed voorbeeld hiervan het nieuwe Centraal Station.

Aan de andere kant zijn er tevens belemmeringen op het gebied van duurzaamheid. Een voorbeeld hiervan is een rechtszaak tegen de mileuzone die in Rotterdam sinds 1 mei 2016 van kracht is. Wat hierin een belemmering vormt is de wet en regelgeving. Zo is er onlangs een uitspraak van de rechter geweest (14 juni 2017) die ertoe heeft geleid dat benzineauto's van voor 1 juli 1992, die aanvankelijk niet in de mileuzone mochten, toch de mileuzone in mogen. Dit geeft in de ogen van de gemeente een verkeerde boodschap. Immers moet er landelijk en Europees gehandeld worden. Momenteel ontbreekt het in de ogen van de Gemeente Rotterdam dan ook aan eenduidig landelijk beleid inclusief wetten en regelgeving om daadkrachtig maatregelen te nemen.

7.2 Bijlage 2: Interview met Martin Guit

Interview met Martin Guit senior-adviseur mobiliteit Gemeente Rotterdam

10 Augustus 2017 | 10:30 | Rotterdam

Door: Joshua Pattianakotta

Intro

Meneer Guit is al lang actief binnen de Gemeente Rotterdam en werkt al meer dan 20 jaar bij de afdeling verkeer en vervoer. Zijn functietitel is expert mobiliteit maar zelf omschrijft hij zijn functie als hoofd strategie voor de strategische mobiliteitsopgaves. Hierbij gaat het niet om mobiliteit zelf maar om hoe mobiliteit bijdraagt aan de ontwikkeling van de stad, de aantrekkelijke woonstad, gezonde leefstad en de economische transitie. Hierbij is mobiliteit vooral een middel. Het zijn vaak strategische opgaves als waar kiezen we voor, Martin is er voor verantwoordelijk dat de strategische mobiliteitsopgave op een goede manier passen bij de ontwikkelingen die gewenst zijn voor de stad. Het verkeersplan is hiervan een uitwerking waarin gekeken wordt wat er nodig is voor de stad en geeft daarop een antwoord. Dit is nu tevens politiek vastgesteld. Het belangrijkste hierin is dat de externe ontwikkelingen van de stad, transitie van de mobiliteit die momenteel al plaats vindt, de fiets wint het in Rotterdam van de auto terwijl Rotterdam een echte autostad is. Op basis daarvan moet de infrastructuur dan ook aangepast worden en zodoende zijn er ruimtelijke consequenties. De rol van Martin is vooral om deze aan te jagen en om als afdeling hiermee bezig te zijn en dit op een goede manier te doen.

Gevraagd naar wat er aan input van betrokkenen voor het plan is ingekomen en wat vervolgens in het beleid is opgenomen. Begon meneer Guit met het uitleggen van het proces dat heeft plaatsgevonden bij het opstellen van het verkeersplan. Hierin onderscheidt meneer Guit twee lijnen.

De eerste lijn het opstellen van de mobiliteitsarena samen met Drift en hoogleraar transitie Derk Loorbach. Drift trok het en de gemeente was hier onderdeel van. Dit was een parallelproces aan het ambtelijk beleidsproces, het opstellen van een nieuw plan. In de mobiliteitsarena werd mensen die in de stad actief zijn gevraagd naar waar zij bij het opstellen van nieuw beleid behoefte aan hebben. Daarnaast werd hen gevraagd wat er gedaan moest worden om het proces (welke de totstandkoming van beleid is) te beïnvloeden en te sturen en in welke richting. Uiteindelijk heeft dit ertoe geleid dat er een verkeersplan is opgesteld wat bijdraagt aan die gezonde, economisch sterke, leefbare stad wonen. Dus mobiliteit ten dienste van een gezonde stad, economisch sterke en aantrekkelijke woonstad. Wanneer er wordt gevraagd wat nu de uitkomst was van de mobiliteits arena dan is dit het. Mobiliteit is dus geen doel maar draagt bij aan de stad. Die hoofdboodschap is uiteindelijk heel erg sterk teruggekomen in het huidige plan. Uiteindelijk leidt dit ertoe dat de grote verkeersriolen die Rotterdam rijk is in een transitie zullen moeten gaan. Er is meer ruimte nodig voor andere verkeersgebruikers dan auto's en meer behoefte aan groen omdat de nieuwe inwoners van de stad dit vragen. Duurzaamheid is daardoor een middel wat in de doelstelling van een gezonde en aantrekkelijke stad kan voorzien. Dit doel is tevens politiek vastgesteld, het is dus niet alleen een praatgroep geweest maar de Rotterdamse politiek heeft zich achter dit nieuwe beleid geschaard. Meneer Guit is uiteindelijk heel belangrijk geweest in de transitie groep die dit uiteindelijk heeft vertaald in beleid wat vervolgens is vastgesteld. Wanneer het politiek vastgesteld is kan er ook echt wat gebeuren. Wanneer dit niet het geval zou zijn dan

zouden er leuke gesprekken en een leuk proces aan de gang zijn geweest maar zou er weinig bereikt worden. Nu is er daadkracht en besluitvorming door de gemeenteraad.

De tweede lijn is de groep mensen die is gevraagd mee te kijken bij het uitgeweken in een beleidsproces. Begin 2016 is er tegen hen gezegd dat dit de huidige versie is. Vervolgens is er een hele lange periode waarin heel veel debatten zijn georganiseerd met partijen in de stad om een jaar later de versie 2.0 uit te voeren. De opgave is hierin goed overleefd, dus mobiliteit die bijdraagt aan de gezondheid, economie en de aangename woonstad. Maar er is veel veranderd in hoe het vervolgens in de strategie uitgevoerd gaat worden. Daar heeft dan ook veel consultatie plaats gevonden waar betrokkenen veel invloed op hebben gehad. Beleidsmatig is het een heel ander stuk geworden. Het: "hoe doen we dat dan?" daar is een jaar de tijd voor genomen op dit gebied is het dan ook een heel ander plan geworden vergeleken met de 1.0 versie en daar hebben veel mensen met name gebiedscommissies zich voor in gezet. Een voorbeeld zijn de thema's gezondheid en vervoersarmoede die veel nadrukkelijker zijn neergezet. De winst zit hem dan ook vooral in het feit dat een thema als gezondheid centraal staat in een mobiliteitsplan.

Actoren

Bij het verkeersplan en het fietsplan is uitgegaan van het principe om zoveel mogelijk actoren van buiten de gemeente, die hier iets aan kunnen bijdragen, naar binnen te halen. Zodoende is het niet alleen het plan van de gemeente maar ook het plan van de inwoners van de stad. Er was dan ook een groot aantal verschillende actoren van zowel buiten de gemeente als ook binnen de gemeente. Door het plan in dienst te stellen van de gezonde stad, economisch vitaal en aantrekkelijke woonstad werd er samengewerkt met medewerkers uit andere gemeentelijke disciplines. Belangrijke actoren bij de totstandkoming zijn onder meer de gebiedscommissies, Drift, ondernemers en actieve Rotterdammers. De belangrijkste actor was Drift omdat deze een zeer voorname rol speelde met het opzetten van de mobiliteitsarena die uiteindelijk heeft geleid tot veel input voor het huidige plan. De kennis die Drift heeft, heeft de gemeente niet. Zij kunnen een dergelijk proces als de mobiliteitsarena op zetten en zijn degene die hier ervaring mee hebben. Voor het thema gezondheid is ook een hele grote bijdrage geleverd door allerlei verschillende actoren. Zowel door de gemeente als partijen die in de stad met gezondheid bezig zijn. Het thema gezondheid heeft ervoor gezorgd dat er heel veel partijen zijn die het plan hebben omarmt en dat zij ook input hebben geleverd voor het plan. Dus niet zo zeer een partij maar meer een thema heeft ervoor gezorgd dat er veel input is geleverd voor het plan en dat er dus tevens een grote en gevarieerde hoeveelheid actoren bij betrokken was. Voor de heer Guit is het plan heel inclusief en op de vraag of hij actoren miste in het proces antwoorde hij dan ook dat dit niet het geval was. Er zullen vast actoren zijn die niet zijn meegenomen maar zij waren dan zeer waarschijnlijk ook niet essentieel geweest voor een dergelijk plan. Ondanks de grote hoeveelheid actoren is het belangrijk om te noemen dat het natuurlijk niet mogelijk is om iedereen tevreden te stellen. Sommige van hen willen bijvoorbeeld graag dat de auto nog nadrukkelijker uit het stadsbeeld verdwijnt dan momenteel het geval is.

Hulpbronnen

Binnen het proces van de totstandkoming van het verkeersplan zijn actoren juist geselecteerd vanwege de hulpbronnen die zij aan kunnen dragen. De hulpbron financiële middelen heeft hierin geen enkele rol gespeeld, de Gemeente Rotterdam heeft hiervoor betaald. De overige

hulpbronnen, kennis en legitimiteit zijn wel heel belangrijk geweest. Zo zijn de actoren juist gekozen vanwege hun ervaringen op het gebied van mobiliteit en dus de kennis waar zij over beschikken die de gemeente allicht niet heeft. Met name het thema gezondheid is daardoor veel beter verankerd. Legitimiteit is ook heel sterk aanwezig geweest juist doordat de mensen gevraagd waren naar hoe zijn in de kwestie staan. Met name de gebiedscommissies hebben hierbij een belangrijke rol gespeeld. Zij gaven door wat er in de verschillende gebieden speelt en waar behoefte aan is. Als gevolg van het willen gebruikmaken van de hulpbron kennis van zijn inwoners heeft de gemeente zodoende tevens draagvlak gecreëerd voor het plan. Hierdoor ervaren inwoners het als meer legitiem omdat zij hierbij geconsulteerd zijn. Legitimiteit zit hem tevens in het feit dat het door de politiek is vastgesteld. Zodoende verplicht de stad zichzelf om hiermee aan de slag te gaan.

Met het rijk is de gemeente nu wel bezig om de investeringen in de stad op stapel te krijgen. Deze zijn echter meer op de uitvoering van het verkeersplan gericht. Bij het fietsplan is dat anders omdat er daar veel externe partijen zijn die daarin investeren. Een goed voorbeeld hiervan is oBike dat fietsen te huur aanbied die gevonden kunnen worden via de gps op je telefoon. Door dergelijke initiatieven wordt de stad mobieler. Zonder dat de gemeente hier echt een rol in speelt, dit is vooral de taak van marktpartijen die uitgenodigd worden om met dergelijke innovatieve ideeën en te blijven komen.

Spelregels

De Rotterdamse politiek heeft nadrukkelijk gevraagd om een participatieproces. Voor de grootste partij, Leefbaar Rotterdam en de derde grootste partij D66, was dit erg van belang. Het hele participatieproces is voor deze partijen zo van belang omdat bij hun de opvatting dat de politiek er voor de Rotterdamse burger is zeer sterk aanwezig is. Zij vertalen dit door te kiezen voor een dergelijke participatie waarbij burgers input kunnen leveren en het expliciet benoemen van deze samenwerking. Vroeger ging het zo dat de politiek een beleidsproces wou en dat ambtenaren dit vervolgens gingen uitvoeren, waarbij de buitenwereld slechts geïnformeerd werd over plannen maar hier wezenlijk geen invloed op hadden. Dit is dan ook een groot verschil met het huidige plan.

In het verkeersplan is zodoende heel bewust voor consultatie gekozen wanneer versie 1.0 met versie 2.0 wordt vergeleken. Het voeren van gesprekken met mensen en hen hier de ruimte voor te geven was dan ook een belangrijke spelregel bij het tot stand komen van het plan. Zoals eerder aangegeven is hierdoor de strategie in het verkeersplan helemaal veranderd. Daarin is letterlijk de input van de gebiedscommissies terug te vinden. Het beleidsproces wat als een grote spelregel gezien kan worden is hierdoor compleet veranderd. Na de consultatie is de gemeente aan de slag gegaan met alles inzichten die zij in de mobiliteits arena hebben vergaard. Er werd gekeken naar hoe en welke van de ideeën die zijn aangedragen en geopperd in het plan terug kunnen komen. Hierbij is een belangrijke spelregel dat het moet passen in de lang termijnvisie van de gemeente. Hierbij moet het dus vooral bijdragen aan de gezonde stad, vitale economie en prettige woonstad, de thema's vanuit de Rotterdamse Mobiliteitsagenda. Vervolgens wordt de input door de gemeente vertaald naar beleidsteksten die gemeente breed worden gedeeld. Deze worden vervolgens besproken met de wethouder aangezien deze verantwoordelijk is. Echter omdat het plan nu in dienst staat van dient het niet enkel met de wethouder die verantwoordelijk is voor mobiliteit besproken te worden, maar ook met die van bijvoorbeeld economie. Het afstemmingsproces werd daardoor

complexer. De gemeente heeft voor het verkeersplan intern dan ook veel afstemming gehad doordat er meer samengewerkt is. Het verkeersplan is dus ook niet enkel door de afdeling verkeer en vervoer getrokken. In plaats daarvan zijn er medewerkers van andere disciplines omheen gezet, dus vanuit economie en medewerkers die zich bezighouden met de verdichting van de stad, vanuit stedenbouw, landschap en planologie die mede bepalen hoe het plan zich ontwikkelt. Dit werd gedaan door een interne regiegroep. Dit wordt nu tevens steeds meer de nieuwe vorm van werken binnen de Gemeente Rotterdam. Welke ook een vorm van duurzaamheid is doordat het gemeente breed wordt gedragen en gesteund. Het grootste probleem van de gemeente was dat doordoor bezuinigen er aparte afdelingen waren die elk met hun eigen ding bezig waren. Af en toe waren er wel enkele overeenkomsten, waardoor er soms iets met een andere afdeling werd gedaan. Maar er zat geen gezamenlijke regie op. Doordat dat nu wel zo is, is het SVPR net zo goed van de afdeling economie als dat het van verkeer en vervoer is. Daarnaast is een belangrijke spelregel dat de aspecten die worden aangeleverd door betrokkenen vanuit de mobiliteitsarena ook politiek gewenst moeten zijn. Wanneer de middelen bijdragen aan de opgave en dit gemeente breed ook zo wordt gezien door de verschillende afdelingen, en het politiek gewenst is, werd het dan ook opgenomen in het plan. Daarnaast zijn er tevens mensen nodig die radicale uitspraken doen. Om zo zowel maatschappelijk als politiek de boel wakker te schudden en draagvlak te creëren. Dit is een meer een voorbeeld van een informele spelregel.

Discoursen

Rotterdam zet heel erg in op duurzame mobiliteit. Het doel is momenteel om 10% meer fietsers 2 a 3% meer openbaar vervoer gebruik. Echter, ook al had het college bepaalde besluiten niet genomen dan was dit waarschijnlijk alsnog gebeurd gezien de huidige trends. De trendbreuk zit hem in het feit dat er meer mensen in de stad komen wonen en deze mensen een andere vorm van mobiliteit hebben. Zo zijn er steeds minder mensen die een auto bezitten. Er zijn dus geen specifieke doelen met betrekking tot duurzame mobiliteit geformuleerd. De trend is echter dat er meer mensen duurzamere vormen van mobiliteit gebruiken en de Gemeente Rotterdam trekt dit door. Vergeleken met het oude plan was dat plan vooral een plan dat echt over mobiliteit ging. In dit plan was er niet echt een relatie met wat dit voor andere onderdelen binnen de gemeente kon betekenen. Hiervoor keken inwoners vooral naar de negatieve consequenties van mobiliteit, vooral overlast door lawaai en negatieve consequenties voor de luchtkwaliteit. Om de publieke opinie terug te winnen is een project als Rotterdam Centraal Station heel belangrijk geweest. Hierdoor kon men zien hoe mobiliteit kan bijdragen aan een stad. Het gedeelte bij het station is een heel aantrekkelijk gedeelte van de stad geworden. Het Citylounge concept dus meer ruimte voor fietsers, lopende mensen en meer groen, ten koste gaat van het aantal parkeerplekken sluit hier goed bij aan en wordt dan ook goed ontvangen.

Het vernieuwende aan het plan wat tevens als een discourse gezien kan worden is het in dienst stellen van. Zoals eerder benoemd bleef dit heel erg overeind in de mobiliteits arena. Het hele verkeersplan is dan ook uitgegaan van dit principe. De reden dat er uiteindelijk voor duurzame vormen voor vervoer is gekozen zit hem in de trend van inwoners die hier meer mee bezig zijn en inwoners die meer gebruik maken van duurzame vormen van mobiliteit. De gemeente trekt deze lijn vooral door en zet als gevolg daarvan in op het stimuleren van duurzame vormen van mobiliteit. Daarnaast worden de minder duurzame vormen als het gebruik van de auto voor

een korte rit ontmoedigd. Duurzaamheid in de Rotterdamse mobiliteitsopgave is dan ook vooral een middel.