

Klimaatgericht mobiliteitsbeleid voor gemeenten

Inspiratiebrochure voor gemeentebestuurders



CROW-KpVV

In opdracht van de gezamenlijke overheden voert CROW een KpVV-Meerjarenprogramma uit, met als doel een bijdrage te leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit. CROW-KpVV is actief op de volgende gebieden: Collectief Vervoer, Fiets (onder het merk CROW-Fietsberaad), Mobiliteit en Wegontwerp. In een breed netwerk met andere kennisinstituten en maatschappelijke organisaties is CROW-KpVV betrokken bij actuele ontwikkelingen in het decentrale beleid en verspreidt en borgt relevante kennis. CROW-KpVV signaleert nieuwe ontwikkelingen, geeft aan wat hun betekenis is en wat de gevolgen kunnen zijn.

Over CROW

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk.

CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.



**Praktische kennis
direct toepasbaar**

Klimaatgericht mobiliteitsbeleid voor gemeenten

Inspiratiebrochure voor gemeentebestuurders

CROW

Postbus 37, 6710 BA Ede

Telefoon (0318) 69 53 00

E-mail klantenservice@crow.nl

Website www.crow.nl

September 2017

CROW en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan.

CROW sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die voortvloeit uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.

De auteursrechten berusten bij CROW.

Woord vooraf

Wij bieden u met deze brochure handvatten bij de invulling van de mobiliteitsparagraaf en het lokale klimaatbeleid in het nieuwe collegeprogramma. De brochure gaat in op het waarom van duurzaam mobiliteitsbeleid en de voordelen, ook op korte termijn. U kunt lezen welke maatregelen u tot uw beschikking heeft om dergelijk beleid tot stand te brengen. En u krijgt voorbeelden van gemeenten waar dit al tot goede resultaten heeft geleid.

Mobiliteit veroorzaakt bijna een kwart van de CO₂-emissie. Verduurzaming van de mobiliteit vereist daarom een inspanning op alle overheidsniveaus, zo ook van decentrale overheden. In het klimaatakkoord van Parijs hebben veel landen afgesproken de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 2 graden. In het 'SER-Energieakkoord voor duurzame groei' hebben de gezamenlijke overheden, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties hiervoor ambitieuze doelstellingen geformuleerd. Ook op het gebied van mobiliteit en transport. In 2018 worden nieuwe gemeenteraadsleden gekozen voor de komende vier jaar. Dit betekent veelal een nieuw lokaal bestuur en dus ook dat veel gemeenten nieuw beleid ontwikkelen, óók voor mobiliteit en een verdere verduurzaming ervan.

Namens gemeenten is de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) ondertekenaar van het SER Energieakkoord en onderschrijft daarin het belang van duurzame, schone mobiliteit. Daarbij is het inzetten op energietransitie een mooie lokale bestuurlijke opgave: het vraagt om visie, gaat over bereikbaarheid en draagt bij aan de leefbaarheid van onze steden en dorpen. Met deze brochure willen we (nieuwe) gemeentebestuurders en -raadsleden informeren over de mogelijkheden duurzaam beleid te ontwikkelen.

CROW, Kennisplatform op het gebied van Verkeer en Vervoer biedt u daarom samen met de VNG deze brochure aan.

Wij wensen u veel leesplezier en vooral veel wijsheid toe bij het opstellen van het lokale mobiliteitsbeleid voor de komende vier jaar.

Wim van Tilburg
(directeur CROW-KpVV)

Edward Sigter
(Lid Directieraad Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG))

Inhoud

Verschillende steden, verschillende opgaven	7
Duurzaam mobiliteitsbeleid in coalitieprogramma's	10
Veertien verduurzamingsthema's	11
Participatie en Samenwerken	11
Duurzaam mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ordening	11
Brenge kosten en baten in kaart	11
Verder met de fiets	11
Schoon en effectief collectief vervoer	12
Klimaatneutraal rijden	12
Meer met minder: autodelen	12
Schoon en slim bevoorraden	12
Zelf het goede voorbeeld geven	13
Positief belonen	13
Slim parkeren	13
Soepel overstappen en MaaS	14
Gedragsverandering	14
Uw zorgplicht nakomen	14
Lessen uit de praktijk	15
Meer informatie	16

Het klimaat: stedelijke mobiliteit moet klimaatneutraal worden

Opwarming van de aarde veroorzaakt honger door droogte, overstromingen door zware neerslag, een stijgende zeespiegel en uitsterven van soorten. In het klimaatakkoord van Parijs wordt daarom de bovengrens van 2 graden opwarming ten opzichte van het pre-industriële tijdperk in een juridisch instrument vastgelegd. De opwarming wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door de CO₂-uitstoot van verkeer en vervoer. In 2015 vond in de meeste gemeenten zelfs meer dan een kwart van de CO₂-uitstoot plaats door verkeer en vervoer.

Fossiele brandstoffen, met name aardgas en olie verwerkt in benzine, diesel en kerosine, zijn een belangrijke bron van CO₂-emissie. Er moet daarom snel een eind komen aan het gebruik van fossiele brandstoffen.

Volgens het klimaatakkoord moet er vanaf 2050 een evenwicht zijn tussen alle uitstoot van broeikasgassen en het vermogen van de natuur om ze te absorberen. Het verkeer in de stad moet dan grotendeels klimaatneutraal zijn.

Ook het verbruik van schaarser wordende energie baart zorgen: we worden hiervoor steeds afhankelijker van andere landen. Duurzame mobiliteit gaat dus ook over de transitie naar duurzaam energiegebruik.

Vestigingsklimaat: mobiliteit en bereikbaarheid zijn een bron van welvaart

Mobiliteit geeft toegang tot activiteiten. Ook ouderen, kinderen, mensen met een beperking en mensen die in dunbevolkte gebieden wonen, willen activiteiten kunnen bereiken. Sociale inclusie is zeker in krimpgebieden een belangrijk thema.

Reizigers willen geen onverwachte vertragingen. Multimodale bereikbaarheid zorgt voor robuustheid in het verkeerssysteem.

En transitie is ook goed voor de economie: duurzame voertuigen en brandstoffen zijn 'bankable': ze bieden bijvoorbeeld kansen voor de automotive-industrie of voor boeren (groen gas).

Woonklimaat: mobiliteit bedreigt gezondheid en leefbaarheid

Aan de andere kant zijn lokale problemen rond gezondheid en leefbaarheid in steden, zoals luchtkwaliteit, geluidshinder en verkeersdrukke sterk gerelateerd aan mobiliteit. Als gevolg van de groei van het stedelijke (auto)verkeer en de daarmee samenhangende parkeerproblemen, verslechtert de kwaliteit van het leven in de stad. Langdurige blootstelling aan fijn stof en roetdeeltjes heeft een negatief effect op de gezondheid van mensen.

Voor enkele van die schadelijke stoffen (stikstofdioxiden, ofwel NO₂, en fijn stof, ofwel PM₁₀) zijn op Europees niveau grenswaarden vastgesteld. Maar ook onder die normen zijn de stoffen schadelijk.

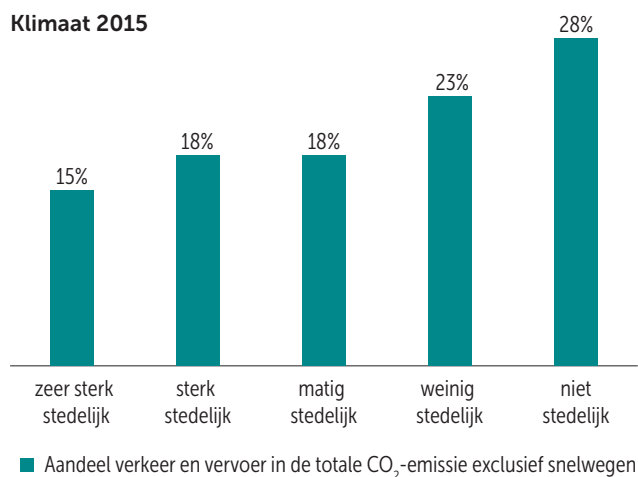
Verschillende steden, verschillende opgaven

Om lokale en landelijke klimaatdoelen te halen en aan de normen van de luchtkwaliteit te voldoen, is een koppeling van klimaatdoelen en luchtnormen aan het mobiliteitsbeleid nodig. In veel gemeenten ontbreekt die koppeling (nog).

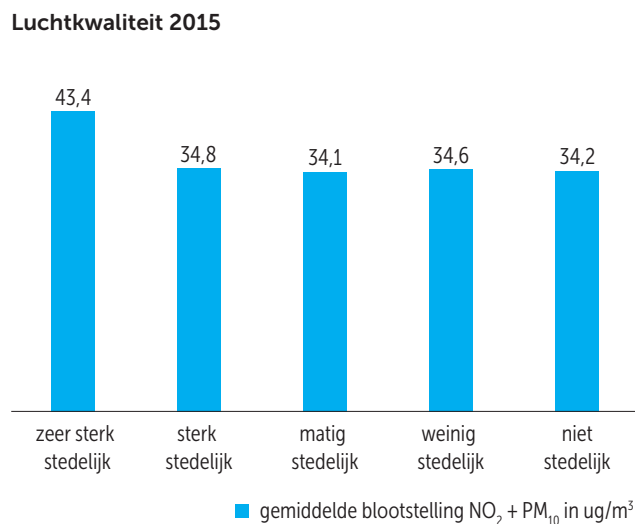
Bij minder stedelijke gemeenten veroorzaakt het verkeer een relatief groot deel van de CO₂-emissie. Klimaat en energieverbruik vormen voor deze gemeenten een grotere uitdaging dan de luchtkwaliteit en de leefbaarheid van de stad. In de grotere steden staan inwoners bloot aan relatief veel verkeerslawaaï en schadelijke stoffen zoals fijn stof en stikstofdioxide. Daar is met name de leefbaarheid een uitdaging.

Ook de bereikbaarheidsopgaven verschillen per stedelijkheid. Zo is de afstand tot een supermarkt in niet-stedelijke gebieden twee maal groter dan in de grote steden.

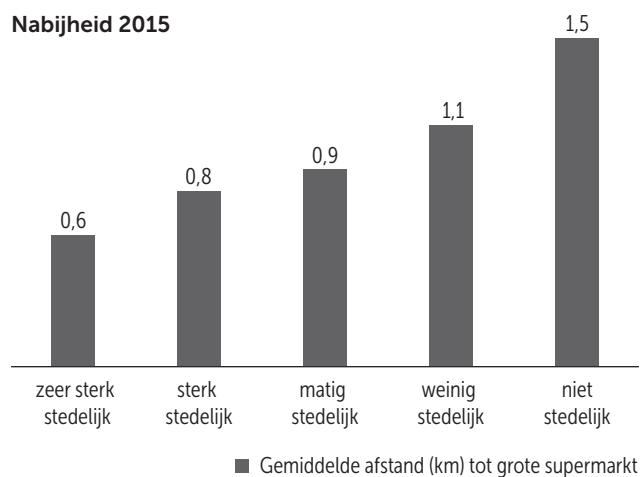
Klimaat 2015



Luchtkwaliteit 2015



Nabijheid 2015



De overheid als organisator, facilitator en regisseur

De overheid zoekt nieuwe manieren om beleid te ontwikkelen. De samenleving verandert door digitalisering en nieuwe vormen van organiseren. Dit vraagt om een andere manier van samenwerken. De overheid als facilitator en regisseur van initiatieven. In lijn met deze ontwikkeling vraagt de omgevingswet een geheel nieuwe rol van de overheid: initiatieven stimuleren en tegelijk de publieke belangen bewaken. Planvorming moet meer met de omgeving plaatsvinden. Dit vraagt voor duurzame mobiliteit een duidelijke visie op de spanning tussen bereikbaarheid en leefbaarheid/klimaat. Met deze brochure geven we u inspiratie en handvatten om zelf aan de slag te gaan.

Het SER-Energieakkoord

voor duurzame groei stelt dat een duurzame toekomst een inspanning vraagt van alle stakeholders. Bij het akkoord zijn ruim veertig partijen betrokken, waaronder werkgevers en -nemers, rijksoverheid, VNG en tal van belangengroeperingen. In 2030 dienen CO₂-emissies door mobiliteit 17% lager te zijn dan in 1990 en in 2050 zelfs 60% lager.

Een belangrijke doelstelling is dat in 2035 nieuwe personenauto's CO₂-emissievrij rijden; in 2050 geldt dat voor alle auto's.

De VNG geeft aan dat gemeenten aan de lat staan voor:

- het opnemen van klimaatdoelen in lokaal ruimtelijk beleid;
- het verhogen van het aandeel verplaatsingen per schone tweewieler naar 35% in 2030 (2011: 26%);
- het meewerken aan de uitrol van publieke oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen;
- pilots voor zero emissie door stadsdistributie.



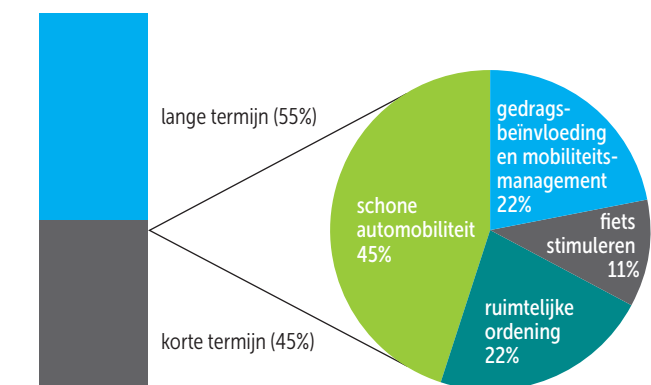
Gezonde stad en leefbare aarde

Je kunt de stad gezonder en schoner maken door fietsen, lopen en schone bussen op korte afstanden te stimuleren. Korte afstanden kosten relatief weinig energie. Maatregelen die zich hierop richten, dragen daarom niet of beperkt bij aan het energie- en klimaatprobleem.

Als je daar iets aan wilt doen, moet je (ook) maatregelen nemen die zijn gericht op langere afstanden, zoals schone (klimaatneutrale) voertuigen.

Op korte termijn 45% CO₂ besparen

Een gemiddelde stad kan 45% van de totale mobiliteitsgerelateerde CO₂-uitstoot in 2 regeerperioden van 4 jaar verduurzamen:



Trias energetica

Het grootste deel van de afgelegde reiskilometers gebeurt met de auto. Hier is dan ook de meeste winst te behalen:

- Voorkom, verkort of verminder autoverplaatsingen.
- Verander van vervoerwijze: te voet, per fiets en/of met het openbaar vervoer.
- Verschoon: zorg dat verplaatsingen die toch met de auto(bus) worden gemaakt, met schone auto's worden gemaakt. Bijvoorbeeld elektrische auto's of auto's op groen gas.

Waarop wilt u scoren

Veel maatregelen hebben zowel effect op korte verplaatsingen (leefbare stad) als op langere verplaatsingen (klimaat en energie). Veel maatregelen werken ook door op langere termijn. Voor deze brochure is CROW op zoek gegaan naar maatregelen die relatief goedkoop zijn en kosteneffectief. Op basis van best practices zijn veertien verduurzamings-thema's opgesteld waarmee u als gemeente snel kunt starten en die binnen enkele jaren geïmplementeerd kunnen worden. Het gaat om een keur aan beleidsthema's die zowel gedragsmatig, financieel, technologisch als infrastructuur van aard zijn.

Met de tool www.duurzaamheidsscore.nl kunt u zien hoe uw gemeente scoort op een aantal van deze thema's. Dit kan helpen bij het maken van een keuze uit de thema's.

Ook voor toekomstige generaties

Op de langere termijn dient naast het verbeteren van het huidige verkeers- en vervoersysteem ook ingezet te worden op het verduurzamen van de ruimtelijke structuur zélf. Zoals knooppuntontwikkeling, fietsinfrastructuur, openbaarvervoerlijnen, binnenstedelijk en gemengd bouwen en winkelcentra in de wijk. Een goed voorbeeld is het compactestadbeleid dat Groningen al decennia nastreeft. Dit vergt een link met economisch en ruimtelijk beleid, bijvoorbeeld in de gemeentelijke structuurvisie, zoals Breda dat heeft gedaan.

Duurzaam ruimtelijkeorderingsbeleid zorgt dat mensen geen nodeloze verplaatsingen maken.



Duurzaam mobiliteitsbeleid in coalitieprogramma's

Utrecht

"De kwaliteit van de openbare ruimte, leefbaarheid, geluid en luchtkwaliteit staan centraal in het mobiliteitsbeleid, waarin we de mobiliteitsgroei zo goed mogelijk organiseren".



Breda

"De klimaatverandering staat op de politieke agenda in Breda. Met de bouw van een windmolenpark en een zonneweide financieren we onze ambitie om in 2044 CO₂-neutraal te zijn."



Leeuwarden

wil onafhankelijk van fossiele brandstoffen worden."

Groningen

"Deze coalitie wil duurzaamheid een belangrijke plek geven in het gehele gemeentelijke beleid. In de eerste plaats door zelf als overheidsorganisatie het goede voorbeeld te geven."



Den Haag

"... een optimale balans wordt gezocht tussen de verschillende vervoerswijzen, en het gebruik van openbaar vervoer en fiets groeit ten opzichte van het autogebruik."

Veertien verduurzamingsthema's



1

Participatie en Samenwerken

Mobiliteit houdt niet op bij de gemeentegrens. Waar de ene gemeente veel belang hecht aan de maatschappelijke baten van duurzaam beleid, kan de andere gemeente meer belang hechten aan de autobereikbaarheid. Het is daarom verstandig om voor het thema duurzame mobiliteit samen te werken in de regio. Veel provincies hebben ruimte om samen met regio's te investeren in duurzame mobiliteit. Ook personen, kennisinstellingen en bedrijven hebben belang bij duurzame mobiliteit. Om CO₂-reductie binnen mobiliteitsbeleid te realiseren kan een overheid initiatieven van hen stimuleren met kennis, geld of 'reclame'.



2

Duurzaam mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ordening

In de Omgevingswet die in 2019 van kracht wordt, vindt toetsing plaats op een 'goede fysieke leefomgeving', waarbij aspecten zoals gezondheid en leefbaarheid essentiële onderdelen vormen van het beoordelingskader. Stem dus goed af met andere beleidsvelden zoals *klimaatbeleid*, *ruimtelijke ordening*, *milieu* en *economische zaken*.

Goede knooppuntontwikkeling, fiets- en openbaarvervoer infrastructuur en compact bouwen zorgen op langere termijn voor minder en kortere verplaatsingen.

Een duurzame ruimtelijke ordening van de mobiliteit in een gemeente is het 'ui-model' waarbij in het centrum voetganger (en fiets) prioriteit hebben, vervolgens een schil waarin (fiets en) openbaar- en collectief vervoer zorgen voor het vervoer van voetgangers, een schil waarin elektrische voertuigen zijn toegestaan en pas in de buitenste schil auto's die nog op fossiele brandstoffen rijden.



3

Breng kosten en baten in kaart

Bij het afwegen van kosten, effecten en baten is het belangrijk goed in kaart te brengen wat de voor- en nadelen voor het milieu en klimaat zijn. Maatregelen gericht op de fiets en voetganger kosten relatief weinig en belasten het milieu niet. Maatregelen gericht op de auto zijn meestal zeer kostbaar en leveren ook veel blijvende milieubelasting op in de vorm van luchtvervuiling, geluidsoverlast en leefbaarheid.



4

Verder met de fiets

Als mensen in plaats van de auto meer gebruik zouden maken van de fiets, e-bike of speed pedelec, dan heeft dat direct impact op de stad. Niet alleen vermindert hierdoor het aantal autoritten en daarmee de drukte op de weg, maar ook is aangetoond dat dit positieve effecten heeft op de leefbaarheid in de stad (levendigheid, meer voetgangers) en de gezondheid van inwoners. De Copenhagen Heart Study laat zien dat diegenen die gewoonlijk naar hun werk fietsten, een ongeveer 40% lagere kans hadden te overlijden dan hun leeftijdsgenoten die dat niet deden. Enkele maatregelen zijn: voldoende en goede fietsenstallingen bieden bij stations, prioriteit geven aan de fiets in ontwerp en inrichting van de openbare ruimte, en verkorten van wachttijden bij verkeerslichten voor fietsers (pull-maatregelen). Maar daarnaast ook een stringent parkeerbeleid, autoluwe inrichting van binnensteden en stimuleren van autodelen (push-maatregelen).



Schoon en effectief collectief vervoer

Openbaar vervoer en doelgroepenvervoer zijn belangrijke pijlers binnen duurzaam vervoer. Door deze vormen van vervoer efficiënt aan te bieden, met informatie over het aanbod, zullen meer mensen hiervan gebruikmaken. Een hogere bezettingsgraad zorgt voor een lagere emissie per reiziger. Verdere verduurzaming is mogelijk door de vervoerautoriteit ervan te overtuigen eisen in hun concessie op te laten nemen. Eisen aan emissies of motorisering: elektrische aandrijving in combinatie met groene stroom, groen gas, bio-CNG (compressed natural gas), bio-LNG (liquid natural gas) of waterstof. Vertegenwoordigers van Rijk, IPO en vervoerregio's slooten al een bestuursakkoord waarin is afgesproken dat in 2030 alle ov-bussen emissievrij zijn. Met ingang van 2025 moeten nieuw instromende bussen sowieso emissieloos zijn.



Klimaatneutraal rijden

Verreweg de meeste kilometers worden met de auto gemaakt. Daarom is verschoning van de automobiliteit een belangrijke pijler van duurzaam mobiliteitsbeleid. In de uitwerking van het SER-Energieakkoord is vastgelegd dat vanaf 2035 alle nieuwe auto's 'zero emissie ready' zijn. Op korte termijn kan verschoning al veel effect opleveren. U kunt hier actief aan meewerken door duurzaam autogebruik te stimuleren en door laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en groengasvulpunten te faciliteren. U helpt hiermee inwoners die een elektrisch voertuig willen aanschaffen en geen laadmogelijkheid hebben op eigen terrein. Als push-maatregel kan de milieuzone helpen of een sloopregeling voor oude vervuilende auto's en/of scooters.



Meer met minder: autodelen

Een sterk groeiende trend is het delen van spullen. De snelst groeiende vorm van mobiliteit in de wereld is bike sharing. In Nederland is dit de OV-fiets en de deelfiets. Daarnaast zijn autodeel- en carpoolinitiatieven als Car2Go, MyWheels, Togethr en Green-Wheels aan een opmars bezig. In Nederland waren er in 2016 bijna meer dan 25.000 deelauto's, een groei van meer dan 55% ten opzichte van 2015, met name door peer-to-peer (P2P) autodelen. Hierbij delen burgers via internet hun auto met anderen. U kunt deze initiatieven ruimtelijk faciliteren en een plaats geven in uw mobiliteits- en parkeerbeleid. Of als werkgever participeren in een deelautopool met andere werkgevers of bewonersgroepen.



Schoon en slim bevoorraden

Goederenvervoer vormt een significant deel van alle mobiliteitsbewegingen. Voor zwaarder transport en de binnenvaart is LNG (liquid natural gas) een duurzame optie. Op gemeentelijke schaal kunt u vooral in de grote(re) steden met slimme stadsdistributie veel winst boeken. Denk aan een milieuzone voor vracht- en bestelverkeer instellen, en elektrische vrachtauto's inzetten. TU Delft en TNO concluderen: "Op basis van onze onderzoeksbevindingen in Amsterdam is de huidige generatie elektrische voertuigen als onderdeel van een bundelingsconcept in staat om stedelijk goederenvervoer efficiënter uit te voeren (19% minder voertuigkilometers) en tegelijk de luchtkwaliteit sterk te verbeteren."



9

Zelf het goede voorbeeld geven

Geef zelf het goede voorbeeld en verduurzaam uw mobiliteitsfootprint. Door binnen uw organisatie te experimenteren, leert u als gemeente en kunt u deze kennis delen met het bedrijfsleven en uw inwoners. Enkele maatregelen zijn het duurzaam inkopen van gemeentelijk materieel, verschonen van uw wagenpark, banden op spanning houden en het opnemen van duurzame voorschriften in concessies voor doelgroepenvervoer (veelal taxi's). Taxi's leggen 1,6 miljard voertuigkilometers per jaar af (1,4% van alle autokilometers). Juist gemeenten kunnen hier direct invloed op uitoefenen. Een andere maatregel is richting uw eigen werknemers belastingvrij 19 cent per kilometer te vergoeden aan fietsers. Of het stimuleren van fietsen met bijvoorbeeld 'serious gaming', spaarpuntensystemen of fitheidstests.



10

Positief belonen

De laatste jaren is sterk ingezet op mobiliteitsmanagement, waarbij gewenst gedrag wordt beloond. Spitsmijden is een bekend voorbeeld hiervan. Hierbij wordt de automobilist 'verleid' om eerder of later te vertrekken, het ov of de fiets te gebruiken of een dagje thuis te werken. Belonen kan met geld of op een andere manier, zoals het sparen van punten voor cadeaus of meedoen aan een spel. Ook u kunt inzetten op het belonen van gedrag in uw eigen organisatie, maar ook daarbuiten. Een experiment met een beloning voor het gebruik van de elektrische fiets (Fietsen Loont) liet zien dat de 150 deelnemers gemiddeld 2,5 dag in de week de overstap van auto naar fiets maakten. Indien een klein deel van de verkeersdeelnemers andere keuzes maakt, scheelt dit vaak al enorm (verbetering leefbaarheid, betere bereikbaarheid, minder voertuigverliesuren).



11

Slim parkeren

Door bij nieuwbouw deelauto's aan te bieden, kan een lagere parkeernorm worden gehanteerd. Afhankelijk van de situatie bespaart één deelauto al snel 4 tot 8 parkeerplaatsen. Zeker als er goede fietsvoorzieningen en openbaar vervoer aanwezig zijn, en parkeren op straat lastig en duur is, vormt de deelauto een goed alternatief.

Voor bezoekers die een parkeerplaats zoeken (zij doen hier gemiddeld 8 minuten over) is een intelligent en informatief parkeer(verwijs)systeem nuttig. Dit vermindert het aantal zoekkilometers, wat direct tot baten leidt voor de automobilist en onnodige emissies voorkomt. Bovendien kunt u hiermee het parkeren sturen en invloed uitoefenen op de ruimtelijke kwaliteit.



12

Soepel overstappen en MaaS

Mobility as a Service (MaaS) richt zich op het integraal aanbieden van verschillende mobiliteitsopties waarbij mensen via een app kunnen plannen, eventueel reserveren en betalen (vergelijk de NS-Business Card en Mobility Mixx). Overheden kunnen een rol spelen bij delen van de keten (zoals openbaar vervoer, OV-fiets, doelgroepenvervoer) en het beschikbaar stellen van data.

Naast mensen verleiden tot duurzamer vervoer, is ook ketenmobiliteit een belangrijk middel. Denk hierbij aan P+R, Park+Bike en het aanbieden van fietsen bij stations of andere belangrijke locaties, zoals de deelfiets en de OV-fiets. Goede fietsenstallingen zijn essentieel in het stimuleren van ketenmobiliteit, naast het aanbieden van wachtruimtes bij openbaarvervoerknopen.



13

Gedragsverandering

U kunt als gemeente duurzaam vervoer stimuleren door samen met werkgevers te verkennen welke mogelijkheden er zijn. De belangrijkste rol van de gemeente is het faciliteren van werkgevers en werknemers door middel van informatie, regelgeving of het aanbieden van opties. Zoals informatie rondom het persoonlijk mobiliteitsbudget bij werkgevers, die werknemers in staat stelt zelf hun (duurzame) vervoermogelijkheden te kiezen. Of door het stimuleren van telewerken als onderdeel van duurzaam werken. Dit soort maatregelen is in de regel erg kosteneffectief. Een inventarisatie van zogenoemde Beter Benutten-maatregelen liet zien dat de werkgeversaanpak het beste scoorde.



14

Uw zorgplicht nakomen

Op grond van de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit moeten bedrijven adequate maatregelen treffen om de nadelige gevolgen voor het milieu van transport van goederen en personen zo veel als mogelijk te beperken. Omgevingsdiensten treden namens gemeenten en provincies op als bevoegd gezag en kunnen kosteneffectieve maatregelen bij bedrijven onder de aandacht te brengen. Door initiatieven als Het Nieuwe Rijden en Band op Spanning daalt het brandstofverbruik.

Lessen uit de praktijk

Er vinden veel initiatieven plaats op het gebied van lokaal duurzaamheidsbeleid. Drie ervaringsdeskundigen vertellen over hun case:



Duurzame mobiliteit = gewoon doen

In Utrecht leren we door te doen. We voeren pilots uit, en pakken door als die succesvol zijn. Bij voorkeur niet alleen als gemeente, maar samen met ondernemers, organisaties en bewoners uit de stad. Zo komen we tot succesvolle, innovatieve projecten als We Drive Solar, waarbij elektrische deelauto's lokaal opgewekte zonne-energie opslaan en terugleveren als de zon niet schijnt. Dit draagt niet alleen bij aan bewuste, duurzame mobiliteit, maar ook aan de energietransitie.

Sophie Gunnink, Projectmanager Gemeente Utrecht



Duurzaamheid = business

"Duurzaamheid werkt alleen maar als er een sluitende businesscase is, het moet maakbaar zijn. Koppel daarom duurzame mobiliteitsprojecten zoveel mogelijk direct aan uitvoeringsprogramma's, zoals klimaat, energie en gezondheid. Duurzame mobiliteit staat ook niet op zichzelf. Zorg voor voldoende hardwarematige borging op visie – structuurvisies – en tactisch niveau – mobiliteitsplannen – en je hebt meteen de basis gelegd voor de SUMP!"

Rob Temme, senior adviseur mobiliteit bij de gemeente Breda



Duurzaamheid = positief belonen!

"Duurzame mobiliteit gaat over verplaatsingen die ons gezonder en gelukkiger maken. Dit werkt het beste met positief belonen van duurzaam mobiliteitsgedrag. 'Burn Fat Not Fuel' maakt verduurzaming leuk door het geven van persoonlijke feedback over fietsritten: CO₂-besparing, calorieverbranding en kostenbesparing. In samenwerking met partners zoals Maastricht Bereikbaar belonen we dit goede gedrag met verschillende incentives. Zo ervaren fietsers continu de vele voordelen van duurzaam verplaatsen en gaan daarbij ook elkaar motiveren."

Edward Bongers, eCarConnect

Meer informatie

Duurzaamheidsscore

Het overheidsbeleid is erop gericht duurzame mobiliteit te bevorderen. Duurzame mobiliteit brengt de groeiende mobiliteit in evenwicht met de wensen op het gebied van het milieu, de gezondheid en de economie. Hoe uw gemeente scoort op deze aspecten, vindt u in de tool www.duurzaamheidsscore.nl.

Dashboard duurzame en slimme mobiliteit

Informatie over de ontwikkeling van duurzame en slimme mobiliteit is vaak moeilijk vindbaar en cijfers zijn vaak lastig te doorgronden. Door duidelijke cijfers en uitleg hiervan te presenteren in een dashboard, wil het CROW beleidsmedewerkers en bestuurders van lokale en regionale overheden inspiratie bieden rond duurzame en slimme mobiliteit. Regelmatig brengt het CROW een nieuw onderwerp uit met verwijzingen naar nieuws, achtergrondgegevens en links naar interessante organisaties. Zie <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/dashboard-duurzame-en-slimme-mobiliteit-klimaat>

Handreiking klimaatbeleid en duurzame mobiliteit

De handreiking is bedoeld voor gemeenten en provincies die aan de slag willen met duurzame mobiliteit en biedt ondersteuning bij het proces van agendering, het verkrijgen van draagvlak, de samenwerking tussen de werelden van verkeer en milieu en het keuzeprocess van maatregelen. Ook biedt de handleiding inzicht in de mogelijke maatregelen waarmee een gemeente invulling kan geven aan duurzaam mobiliteitsbeleid. Zie <http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/mobiliteit/publicaties/handreiking/>

Duurzame mobiliteitsplannen (SUMP)

Het Witboek van de Europese Unie (EU) geeft een duidelijk kader voor duurzame mobiliteit: SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan). <http://www.eltis.org/nl/mobility-plans>

Energieakkoord voor duurzame groei (SER-rapport)

De Sociaal-Economische Raad faciliteerde het proces om tot het Energieakkoord voor duurzame groei te komen. Bindende afspraken over energiebesparing, schone energietechnologieën en klimaatbeleid zijn onderdeel van dit akkoord. Tegelijkertijd moet het aanzetten tot duurzame groei en groene werkgelegenheid. Zie www.energieakkoordser.nl

Klimaatagenda

In de Klimaatagenda staat hoe het kabinet de klimaatverandering wil aanpakken. Het doel van de Klimaatagenda is om onvermijdelijke klimaatveranderingen nationaal en interna-

tionaal op te vangen, en verdere veranderingen in het klimaat zo veel mogelijk te voorkomen.

Zie <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/klimaatbeleid>

Investeringsagenda voor kabinetsformatie 2017

Dit gezamenlijke voorstel van gemeenten, provincies en waterschappen voor de kabinetsformatie 2017 is een investeringsagenda voor de ruimtelijk-fysieke pijlers van een duurzaam Nederland: Energietransitie, Klimaatadaptatie en Circulaire economie. Met deze investeringsagenda geven gemeenten, provincies en waterschappen aan hoe zij, elk vanuit hun eigen rol, gezamenlijk bijdragen aan deze urgente opgaven, en daar per jaar 28 miljard euro voor inzetten. https://vng.nl/files/vng/20170310_investeringsagenda_voor_kabinetsformatie_2017_def.pdf

Argumenten voor fietsgebruik en fietsbeleid

Om fietsbeleid bij gemeenten uit te bouwen, zijn argumenten over de maatschappelijke voordelen van fietsbeleid van groot belang. Het CROW-Fietsberaad geeft een overzicht van al deze argumenten:

VNG wegwijzer duurzame mobiliteit

<https://vng.nl/wegwijzer-duurzame-mobiliteit>



Colofon

Klimaatgericht mobiliteitsbeleid voor gemeenten –
Inspiratiebrochure voor gemeentebestuurders

uitgave

CROW-KpVV, Ede

Deze uitgave is gefinancierd uit het KpVV-Meerjaren-programma dat CROW uitvoert namens de gezamenlijke overheden. CROW-KpVV heeft als doel een bijdrage leveren aan het competent maken van de overheid op het gebied van mobiliteit.

artikelnummer

K-D049

eindredactie

Imago Mediabuilders, Amersfoort

fotografie

- CargoHopper
- CROW, Ede
- iStock
- Herman Stöver, Ede
- Eran Lambooi
- Diversen

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

druk

Wilco, Amersfoort

productie

CROW Media (op basis van versie 2014 door Goudappel
Coffeng)

contact

CROW Klantenservice: klantenservice@crow.nl
of (0318) 69 53 15

bestellen

U kunt deze brochure gratis downloaden op
www.crow.nl/K-D049 of bestellen via 'Mijn CROW'.

