



Agentschap NL
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Handreiking klimaatbeleid en duurzame mobiliteit voor gemeenten en provincies

>> Als het gaat om energie en klimaat



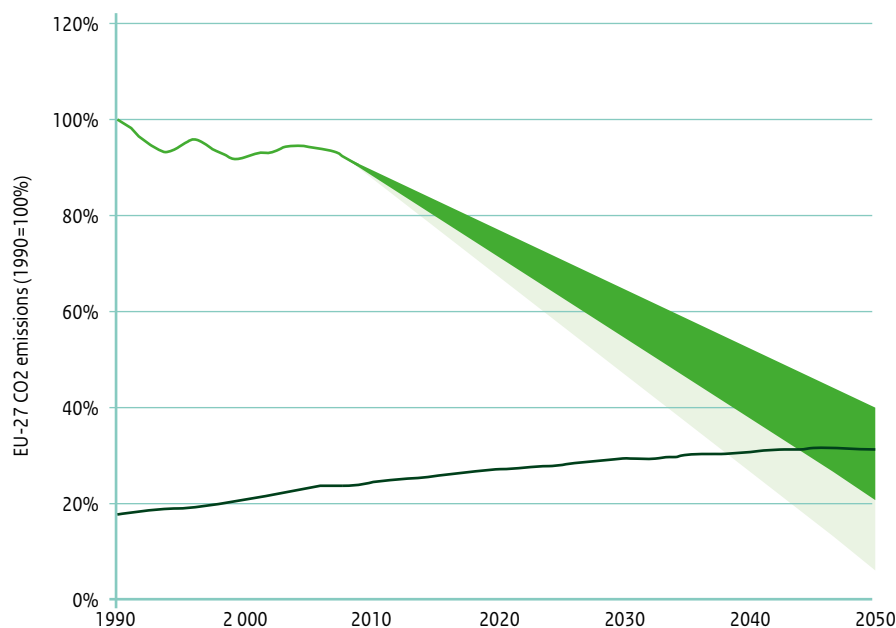
Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Doel	1
1.2	Leeswijzer	1
2	Klimaatverandering op hoofdlijnen	3
2.1	Is er al sprake van klimaatverandering?	3
2.2	Hoe werkt klimaatverandering?	3
2.3	Wat zijn de gevolgen van klimaatverandering?	3
3	Klimaatbeleid	4
3.1	EU-beleid	4
3.2	Nationaal beleid	4
3.3	Beleids effecten	4
4	CO₂-beleid per fase belicht	6
4.1	Tips klimaatbeleid	6
4.2	Wensen – agendavorming en doelen	6
4.3	Weten – analyse en oplossingsrichtingen	12
4.4	Willen – prioritering en besluitvorming	16
4.5	Werken – implementatie maatregelen	17
4.6	Waken – monitoring en evaluatie	18
5	Betrokken partijen	19
5.1	Vormen van overheids participatie	19
5.2	Afstemming tussen afdelingen	19
5.3	Afstemming tussen overheidslagen	20
5.4	Afstemming met het maatschappelijk veld	21
6	Kansrijke maatregelen	22
6.1	Inleidend	22
6.2	Fietsbeleid	28
6.3	Duurzaam ontwerp wijken en wegen	30
6.4	Mobiliteitsmanagement	31
6.5	Het Nieuwe Rijden	33
6.6	Schonere en zuiniger voertuigen	34
6.7	Autodelen	35
6.8	Schone en zuinige bevoorrading	37
6.9	Duurzaamheid in concessieverlening	38
6.10	Alternatieve brandstoffen/elektriciteit	40
6.11	Communicatie/Campagnes	43
6.12	Parkeerregulering	44

1 Inleiding

Mobiliteit is één van de belangrijkste veroorzakers van CO₂-uitstoot en draagt hiermee bij aan de klimaatverandering. Bovendien neemt de CO₂-uitstoot door mobiliteit zonder aanvullend beleid de komende decennia verder toe, terwijl onder andere de Europese Unie een forse reductie van de CO₂-emissies wil realiseren om klimaatverandering binnen acceptabele grenzen te houden. In 2050 is de CO₂-emissie door mobiliteit bij benadering even groot als de CO₂-doelstelling (zie figuur 1.1).

Op diverse schaalniveaus zijn tal van initiatieven geïnitieerd die een bijdrage leveren aan vermindering van CO₂-uitstoot. Agentschap NL heeft Goudappel Coffeng verzocht een rapport op te stellen dat beschrijft hoe gemeenten en provincies via maatregelen in de sector verkeer en vervoer een bijdrage kunnen leveren aan CO₂-reductie. Deze handreiking is een initiatief van het thmateam Duurzame Mobiliteit, onderdeel van de opdracht 'Lokaal Klimaatbeleid' van het ministerie van IenM.



Figuur 1.1
CO₂-emissies in de EU-27 (groene lijn) en van de sector mobiliteit (donkergroene lijn) tussen 1990 en 2050

1.1 Doel

Eénvijfde deel van de CO₂-uitstoot in Nederland wordt veroorzaakt door verkeer en vervoer. In veel gemeenten is dit aandeel echter aanzienlijk groter. In 166 gemeenten is verkeer zelfs de grootste bron van CO₂-uitstoot. Dat blijkt uit de eerste uitgave van het Dashboard duurzame en slimme mobiliteit van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV). Om lokale en landelijke klimaatdoelen te halen, is een koppeling van klimaatdoelen aan verkeersbeleid nodig. Opmerkelijk is dat die koppeling in veel gemeenten ontbreekt (zie: www.kpvn.nl).

Doel van deze rapportage is voor gemeenten en provincies inzichtelijk te maken hoe zij door gebruik te maken van mobiliteitsbeleid een bijdrage kunnen leveren aan CO₂-reductie. Hierbij wordt beschreven hoe aangehaakt kan worden op beleid op hogere schaalniveaus, welke stappen gevolgd dienen te worden om het beleid succesvol te laten zijn, welke partijen betrokken kunnen worden en welke kansrijke maatregelen reeds elders ingezet zijn.

1.2 Leeswijzer

Tabel 1.1 laat zien hoe de rapportage is opgebouwd.

Klimaatverandering op hoofdlijn				
Eu- en nationaal beleid				
CO₂-beleid per fase belicht				
WENSEN Agendavorming en doelen	WETEN Analyse en oplossingen	WILLEN Prioritering en besluitvorming	WERKEN Implementaire maatregelen	WAKEN Monitoring en evaluatie
Betrokken partijen				
Kansrijke maatregelen				
Fietsbeleid	Duurzame ontwerpen wijken en wegen		Mobiliteitsmanagement	
Het nieuwe rijden	Schonere en zuivere voertuigen		Autodelen	
Scone en zuinige bevoorrading	Duurzaamheid in concessieverlening		Alternatieve brandstoffen en elektriciteit	
Communicatie / campagnes	Parkeerregulering			

Tabel 1.1 Overzicht rapportage

2 Klimaatverandering op hoofdlijnen

Om de effectiviteit van mobiliteitsmaatregelen op het klimaat te kunnen bepalen, wordt kort stilgestaan bij de feitelijke situatie rond klimaatverandering en CO₂-uitstoot. Wat zijn de gevolgen van de klimaatverandering?

2.1 Is er al sprake van klimaatverandering?

Klimaatverandering ontstaat door het stijgen van de gemiddelde temperatuur op aarde, en dat komt weer door de gestegen concentratie broeikasgassen, waaronder CO₂, in de atmosfeer. De gemiddelde temperatuur aan het aardoppervlak is in de 20e eeuw met 0,6 graden Celsius gestegen. Dat lijkt niet veel, maar de gevolgen zijn meetbaar. De jaren 2006 en 2007 waren met 11,2 graden volgens het KNMI de warmste sinds het begin van de metingen in 1706 (zie figuur). De zeespiegel is tussen tien en twintig centimeter gestegen. Op gematigde en hogere breedtegraden valt nu meer regen. Deze veranderingen zijn waarschijnlijk grotendeels door de mens veroorzaakt; de temperatuur zal voorlopig ook blijven stijgen.

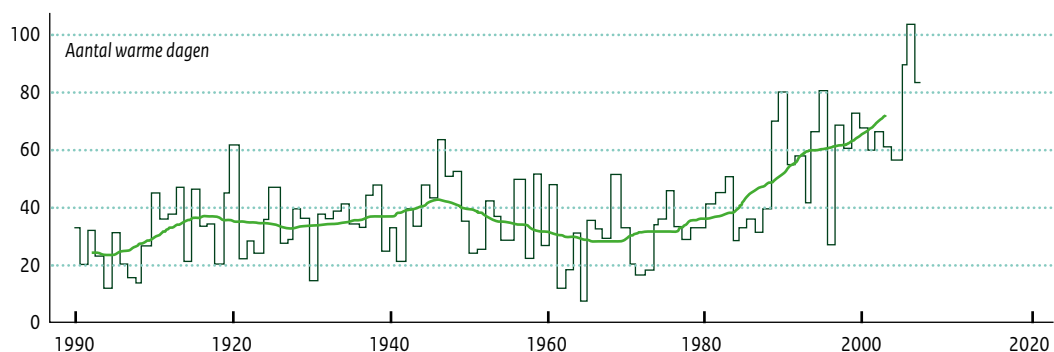
2.2 Hoe werkt klimaatverandering?

Broeikasgassen zoals kooldioxide (CO₂) en methaan (CH₄) zijn noodzakelijk voor het leven op aarde. Zonder het gasmengsel in de atmosfeer zou de gemiddelde temperatuur -18 graden Celsius zijn.

De gemiddelde wereldtemperatuur bedraagt nu ongeveer 12 graden Celsius boven nul. Maar de concentratie broeikasgassen (met name kooldioxide) is dertig procent gestegen sinds de industriële revolutie van tweehonderd jaar geleden. Het versterkte broeikaseffect dat hiervan het gevolg is, brengt klimaatveranderingen met zich mee die schadelijk kunnen uitpakken voor het leven op aarde.

2.3 Wat zijn de gevolgen van klimaatverandering?

Volgens schattingen zal de gemiddelde temperatuur op aarde de komende honderd jaar stijgen met 1,4 tot 5,8 graden Celsius. Daarvan zijn wereldwijd de gevolgen te verwachten. De belangrijkste zijn een verdere stijging van de zeespiegel door het afsmelten van gletsjers en andere ijsmassa's, meer bosbranden, afstervend koraal, het ontdooien van de permafrost, grotere woestijnen, zoetwatertekort, veranderingen in de voedselproductie en bedreiging van de volksgezondheid, door tekort aan water of voedsel, of door grotere verspreiding van ziektes zoals malaria. (bron: www.milieucentraal.nl)



Figuur 2.1 Aantal warme dagen in Nederland (bron: KNMI)

3 Klimaatbeleid

Zowel vanuit de EU als vanuit de nationale overheid is klimaatbeleid opgesteld dat van invloed is op de gemeentelijke en provinciale klimaatambities. Vanuit Europees en nationaal niveau worden tevens mobiliteitsmaatregelen opgelegd om CO₂-reductie te bewerkstelligen. Dit beleid en deze maatregelen hebben invloed op het gemeentelijk en provinciaal schaalniveau.

3.1 EU-beleid

De haalbaarheid van de gemeentelijke/provinciale klimaatambities wordt behalve door gemeentelijk/provinciaal klimaatbeleid ook beïnvloed door EU- en nationaal klimaatbeleid. Zo wordt op EU-niveau wetgeving voorbereid die eisen stelt aan de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's. In 2015 mag de gemiddelde in de EU verkochte nieuwe personenauto niet meer dan 130 gram CO₂ per kilometer uitstoten. In 2009 bedroeg de gemiddelde CO₂-uitstoot zo'n 146 g/km. In 2000 was dit nog 172 g/km. De afname tussen 2000 en 2009 bedraagt dus zo'n 15%. Ook voor nieuwe bestelauto's zijn Europese CO₂-normen afgesproken: 175 g/km in 2017 en 147 g/km in 2020.

Daarnaast moeten EU-lidstaten voldoen aan de richtlijnen voor de minimale bijmenging van biobrandstoffen (aan benzine en diesel). Biobrandstoffen zijn er echter in vele soorten en maten. Sommige biobrandstoffen leiden per saldo nauwelijks tot CO₂-reductie, andere tot nagenoeg 100% CO₂-reductie. In eerste instantie worden nog geen eisen gesteld aan de CO₂-reductie van de bijgemengde biobrandstoffen, maar die eisen gaan er wel komen en worden in de loop van de tijd steeds strikter. In 2010 moest de bijmenging ongeveer 6% bedragen, in 2020 zelfs 10%.

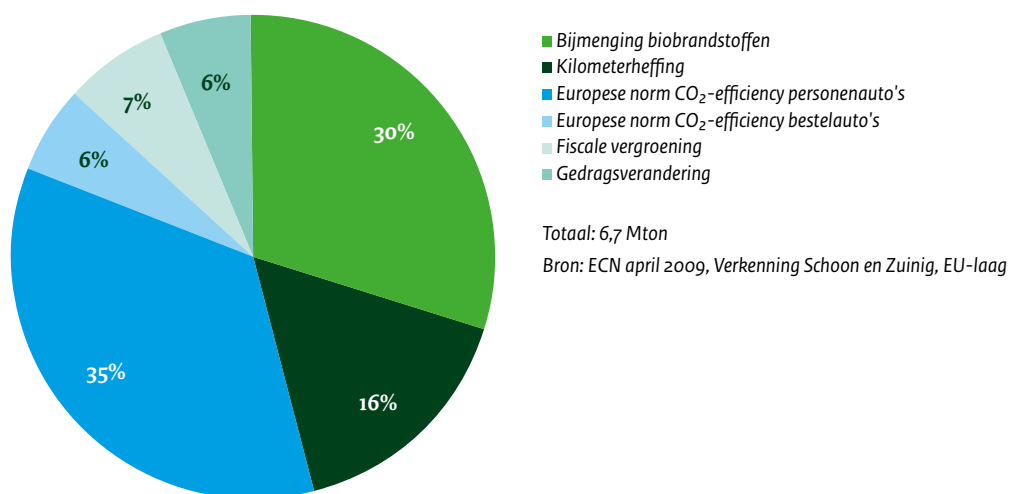
3.2 Nationaal beleid

Ook de Nederlandse overheid voert beleid gericht op het verminderen van de CO₂-uitstoot door verkeer en vervoer. Een voorbeeld is de recentelijk aangekondigde omzetting van de Belasting Personenauto's en Motoren (BPM). De hoogte daarvan is nu nog gebaseerd op de catalogusprijs van de auto, maar is vanaf 1 januari 2010 in stappen omgevormd naar een belasting gebaseerd op de CO₂-emissie. Deze aanpassing leidt naar verwachting tot een verlaging van de CO₂-emissies met 0,1 tot 0,3 Mton. Ten opzichte van de totale CO₂-uitstoot van alle personenauto's in Nederland is dit een daling met circa 1%.

Het Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM), voorheen kilometerheffing, heeft de potentie de CO₂-emissies door personenauto's met circa 10% te verminderen. Het kabinet Rutte komt in 2011 met nieuwe plannen die in de plaats komen van ABvM.

3.3 Beleids effecten

Figuur 3.1 laat het aandeel zien van de verschillende EU- en rijksmaatregelen in het maatregelpakket dat de rijksoverheid inzet om de CO₂-emissies door verkeer en vervoer te verminderen. Het totale effect in 2020 van alle maatregelen samen bedraagt 6,7 Mton. Dit betekent dat dit maatregelpakket de CO₂-emissies door het wegverkeer met ongeveer 20% vermindert. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de kilometerheffing (ABvM) niet doorgaat.



Figuur 3.1 Relatief belang maatregelen schoon en zuinig

In veel gevallen moet 'hoger beleid' (Europees, nationaal, regionaal) verplicht worden doorvertaald in lokaal beleid. Bijvoorbeeld in de Planwet Verkeer en Vervoer is vastgelegd dat het beleid in de i.c. Nota Mobiliteit moet worden doorvertaald in verplicht op te stellen Provinciale en Regionale Verkeers- en Vervoerplannen en in het gemeentelijk beleid. De beleidsaanwijzingen zijn dus een sturend instrument.

Een andere belangrijke drijfveer voor gemeentelijk/provinciaal beleid zijn subsidieregelingen of bijvoorbeeld het MIRT (Meerjarenplan Infrastructuur Ruimte en Transport). Cruciaal voor al deze aspecten is dat het Rijk nadrukkelijk klimaat verankert in haar beleid.

Meer informatie

- ec.europa.eu/environment/air/transport/CO2/CO2_home.htm
- Rapport: Opties voor Schoon & Zuinig verkeer (www.ce.nl/publicatie/opties_voor_schoon_en_zuinig_verkeer/1012)
- Rapport: Aanvullende beleidsopties schoon en zuinig (www.ecn.nl/docs/library/report/2010/e10015.pdf)

4 CO₂-beleid per fase belicht

Het vormgeven en voeren van klimaatbeleid binnen mobiliteitsbeleid vindt plaats via enkele beleidsstappen die al dan niet achtereenvolgens worden doorlopen. Aan de hand van vijf W's (wensen – weten – willen – werken – waken) wordt ingegaan op de gewenste activiteiten.

CO ₂ -beleid per fase belicht				
WENSEN	WETEN	WILLEN	WERKEN	WAKEN
Agendavorming en doelen	Analyse en oplossingen	Prioritering en besluitvorming	Implementatie maatregelen	Monitoring en evaluatie

4.1 Tips klimaatbeleid

Allereerst worden concrete tips gegeven om klimaatbeleid slim vorm te geven. Deze tips haken in op situaties en aspecten die kenmerkend zijn voor de opgave om mobiliteitsbeleid duurzaam te ontwikkelen.

- Een eerste belangrijke kenmerk is de behoefte aan sectoroverstijgende coördinatie. Vanuit verschillende domeinen zoals milieu, ruimtelijke economie, stedenbouw of mobiliteit kunnen klimaatdoelstellingen worden gerealiseerd. Het aanbrenge van samenhang tussen die domeinen maakt klimaatbeleid makkelijker te realiseren.
- Een tweede kenmerk is het ontbreken van een 'sense of urgency'. Klimaatbeleid geldt als een nobel doel, maar het ontbreekt aan bijvoorbeeld harde wettelijke normen. In de praktijk is zelfs vaak zichtbaar dat door een overheid maatregelen worden getroffen ten behoeve van een beter klimaat en anderzijds maatregelen worden gerealiseerd die negatieve neveneffecten voor het klimaat kennen. Door klimaatbeleid hoog op de agenda te zetten kan dit veranderen.
- Een derde kenmerk is de 'technologische focus'. De maatschappelijke discussie over het belang van klimaatbeleid lijkt beperkt van de grond te komen door technologische en abstracte wijze waarop overheden en belangengroeperingen het onderwerp agenderen. Door het onderwerp beter te 'vermarkten' zal het klimaat sneller de aandacht krijgen die het verdient.
- En tenslotte is klimaatbeleid nog maar beperkt verankerd bij overheden. Er is nog nauwelijks wettelijk en financieel instrumentarium en het domein klimaatbeleid lijkt beperkt tot de klimaatcoördinatoren, terwijl een sectoroverstijgende benade-

ring gewenst is (en dus ook inzet vanuit alle domeinen). KpVV heeft in 2010 een Visie op Duurzame mobiliteit opgesteld, waarin vragen worden beantwoord als "Wat is duurzame mobiliteit?", "Wie zorgt ervoor dat de ambities van uw eigen organisatie worden gehaald?" en "Hoe goed zijn duurzaamheidsdoelen verankerd in het verkeersbeleid?" (zie: www.kpvv.nl/visie).

4.2 Wensen – agendavorming en doelen

4.2.1 Doel van de fase

De eerste stap in het beleidsproces heeft tot doel klimaatbeleid breed in de overheidsorganisatie op de agenda te krijgen en dan vooral in de sector verkeer op zowel ambtelijk, bestuurlijk als politiek niveau. Tevens onderdeel is het formuleren van heldere eenduidige doelen die refereren aan de wensen van de verschillende (beleids)belangen c.q. afdelingen/doelgroepen. Denk hierbij zowel aan personen- als goederenvervoer.

4.2.2 Te doorlopen stappen

a. Klimaatbeleid in de sector verkeer en vervoer op de politieke, bestuurlijke en ambtelijke agenda krijgen.

Het initiatief voor het inzetten op klimaatbeleid in de sector verkeer en vervoer kan in een gemeente/provincie door verschillende partijen worden genomen. In Apeldoorn speelde de ambitie van de wethouder Milieu een doorslaggevende rol bij de totstandkoming van het Klimaatprogramma 2009-2013, waarin Apeldoorn zichzelf ambitieuze doelen stelt. In Rotterdam leidde het bezoek van Clinton aan de stad tot het Rotterdam Climate Initiative. Hierdoor is in Rotterdam een groot momentum ontstaan voor klimaatbeleid, ook in de sector verkeer en vervoer.

Soms leidt de uitvoering van het partijprogramma van een politieke partij na de gemeenteraadsverkiezingen tot nieuwe initiatieven op het gebied van klimaatbeleid, andere keren zijn geïnspireerde ondernemers in een gemeente/provincie de drijvende kracht om iets te gaan doen aan de CO₂-emissies in de sector verkeer en vervoer. Een voorbeeld hiervan is de Whisper, de stille en zuinige bus die momenteel in Apeldoorn rijdt. Ook kunnen gemeentelijke klimaatinitiatieven een uitvloeisel zijn van regionaal/provinciaal beleid.

b. Overeenstemming bereiken over de gemeentelijke/provinciale visie op klimaatbeleid en daarvoor draagvlak genereren.

Om overeenstemming en draagvlak te krijgen voor klimaatbeleid is een aantal dingen belangrijk. Maak allereerst alle partijen de noodzaak tot het voeren van klimaatbeleid duidelijk. Alternatief is om te duiden op de kansen van klimaatbeleid. Zoek in beide gevallen naar een momentum (een trigger van buitenaf, zoals bijvoorbeeld de klimaattop in Kopenhagen of een nieuwe subsidie-regeling). Werk ook met heldere visuele beelden (CO₂-scan gemeenten of bijvoorbeeld mobiliteitsscan) die direct de problemen en kansen duiden. Het gevoel van urgentie kan ook worden vergroot door te wijzen op de koppeling tussen CO₂-beleid en energiebeleid. Laat ook zien dat andere gemeenten/provincies al ambitieuze doelen hebben gesteld en laat zien waar die al mee bezig zijn.

c. Afbakenen van de opgave van de sector verkeer vervoer.

Voordat voor de sector verkeer en vervoer doelen geformuleerd worden, moet eerst een aantal keuzen worden gemaakt over welk verkeer precies wordt meegenomen in de gemeentelijke/provinciale CO₂-balans, namelijk:

- welke onderdelen van verkeer en vervoer (alleen personen- of ook vrachvervoer)?
- welke mobiliteit nemen we mee?
- alleen mobiliteit binnen de grenzen van de gemeente/provincie of mobiliteit van en naar de gemeente/provincie (zie figuur 4.1)?
- mobiliteit door eigen inwoners of ook door bezoekers?

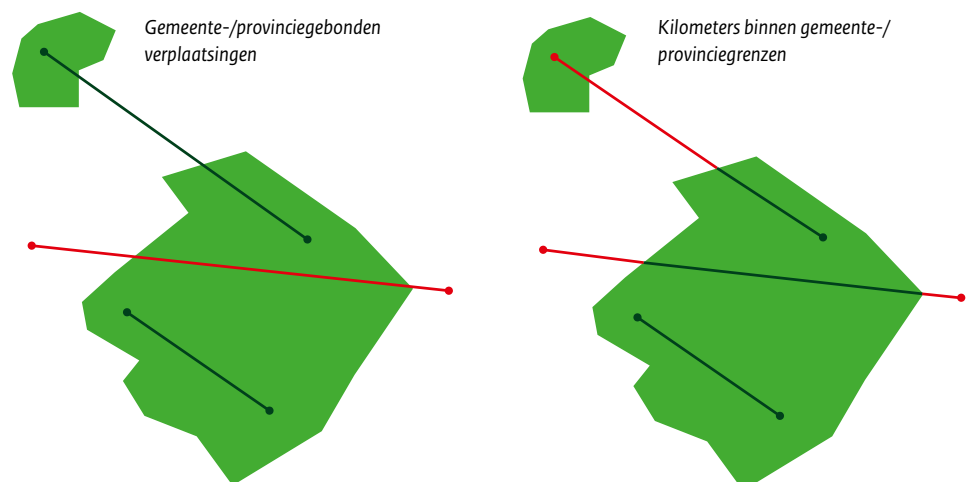
Bij de afbakening moet bedacht worden welk verkeer de gemeente/provincie met haar beleid kan beïnvloeden. Aangezien de gemeente/provincie weinig invloed kan uitoefenen op verplaatsingen die niet vertrekken of aankomen in de gemeente/provincie (doorgaand verkeer), lijkt het zinvol te kiezen voor gemeente/provinciegebonden verplaatsingen (of herkomst-bestemmingsverkeer). Uiteraard kan de gemeente/provincie wel het doorgaande verkeer via haar grondgebied proberen te weren, maar dit leidt wellicht alleen tot omrijdend verkeer en daardoor mogelijk tot meer CO₂-emissies.

Wij bevelen daarom de volgende afbakening aan:
Alle mobiliteit van personen en goederen van en/of naar de gemeente/provincie en binnen de gemeente/provincie

d. Overeenstemming bereiken over doelen en daarvoor draagvlak genereren.

Een eerste stap is het formuleren van doelen. Verschillende gemeenten in Nederland hebben in relatie tot klimaatverandering inmiddels een duidelijke visie geformuleerd en veelal daaraan een gemeentelijk CO₂-doel gekoppeld. Er zijn ook gemeenten die zich richten op fossiel energiegebruik, dat direct gekoppeld is aan CO₂-emissies en daarmee klimaatverandering. Tabel 4.1 geeft een aantal voorbeelden van gemeentelijke CO₂-doelen en daaraan gekoppelde doelen in verkeersplannen. Tabel 4.2 geeft voor enkele provincies de gestelde klimaatdoelen.

Figuur 4.1 Schematische weergave van gemeente/provinciegebonden verplaatsingen (links) en mobiliteit binnen gemeente/provinciegrenzen



Tabel 4.1 Gemeentelijke CO₂-doelstellingen en doelen in verkeersplannen

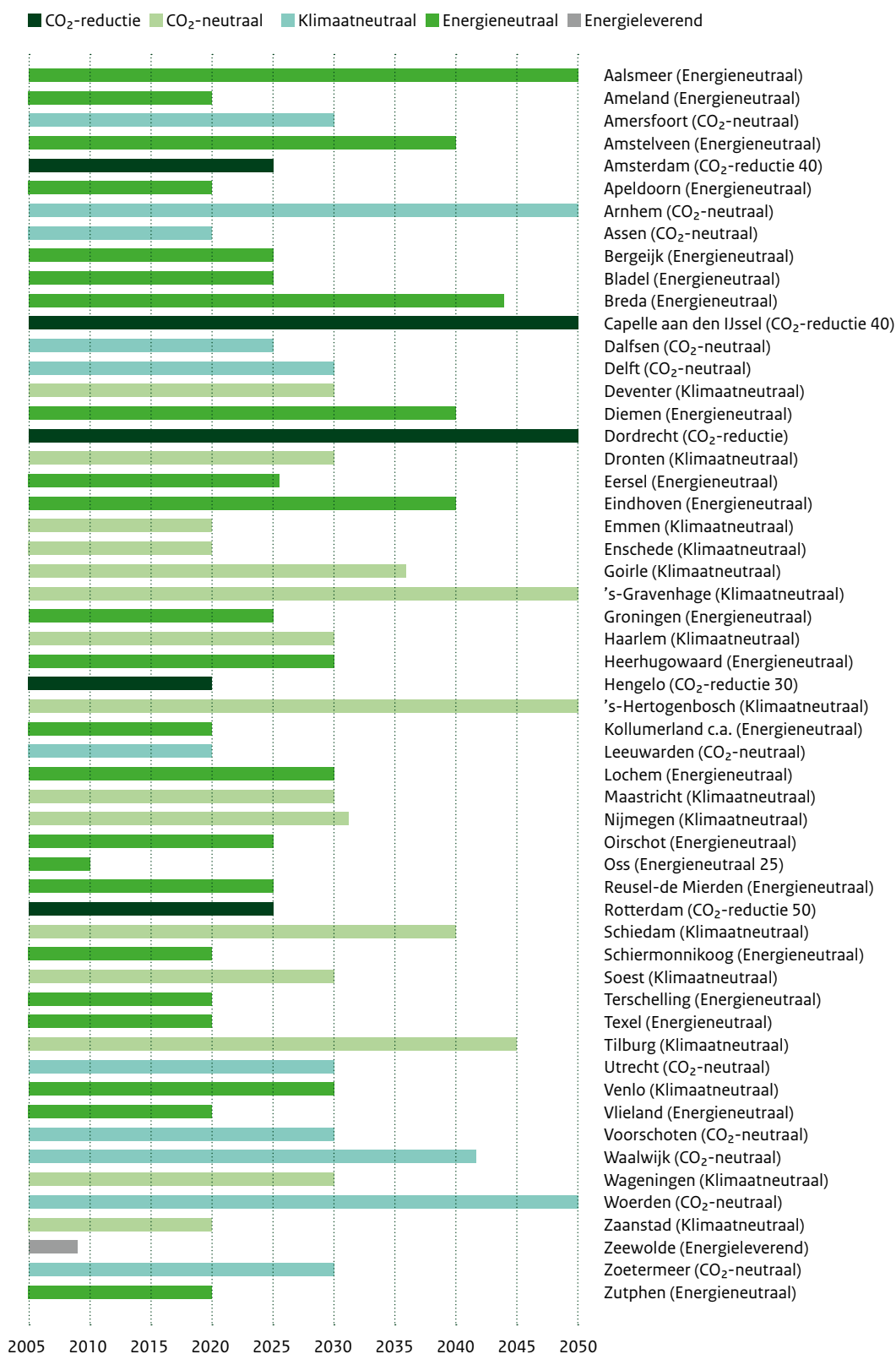
Gemeente	Visie en doel	Doelen in verkeersplannen
Rotterdam	Rotterdam wil dat de eigen CO ₂ -uitstoot in 2025 is gehalveerd ten opzichte van 1990.	Stimuleren duurzaam vervoer, slimmere stadsdistributie, betaald parkeren, gratis fietsstallingen. Dit moet leiden tot 30% meer fietsgebruik, 40% meer OV en 10% meer voetgangers.
Amsterdam	Amsterdam wil de eigen CO ₂ -uitstoot in 2025 met 40% hebben verminderd ten opzichte van 1990. De gemeentelijke organisatie zelf wil in 2015 CO ₂ -neutraal zijn.	Meer openbaar vervoer. Hogere parkeertarieven. Stadsdistributiecentra en P+R-terreinen aan de rand van de stad. Regionaal kernnet van openbaar vervoer. Stimuleren autodelen, fietsgebruik, elektrisch vervoer en oplaadpunten.
Tilburg	Tilburg wil 50% CO ₂ -neutraal zijn in 2030 en volledig klimaatneutraal in 2045.	Alleen groei op hoofdverkeersstructuur. Groei verkeer opvangen met alle modaliteiten, dus inzetten op goede overstapmogelijkheden, fiets en groei openbaar vervoer. Daarnaast inzetten op betaald parkeren en stadsrandparkeren.
Apeldoorn	Apeldoorn wil energieneutraal zijn in 2020.	Inzetten op fietsdoorstroom-assen. Inzetten op verbeteren openbaar vervoer.
Heerhugowaard	Heerhugowaard heeft de ambitie om zich te ontwikkelen tot één van de eerste CO ₂ -neutrale gemeenten van Nederland. In 2030 moet de gemeente energieneutraal zijn.	Stimuleren fiets en lopen in woonwijken. Opwaarderen openbaar vervoer naar HOV. Inzetten op ketenmobiliteit.
Groningen	Groningen wil de duurzaamste stad van Nederland worden en energieneutraal zijn in 2025.	Insteek op Duurzame Mobiliteit 2007–2010. Prioriteit bij fiets, versterken openbaar vervoer en verkeersveiligheid. Parkeren is belangrijk voor bereikbaarheid (parkeerregulering).
Den Haag	De gemeente Den Haag heeft zich voorgenomen om in 2050 als stad geen CO ₂ meer te produceren. De gemeente Den Haag heeft eerder al besloten om in 2010 zelf een CO ₂ -neutrale organisatie te zijn.	Stedelijke verdichting ten behoeve van duurzaamheid. Toplocaties snel bereikbaar met auto en openbaar vervoer. Bundeling van verkeer op hoofdroutes, Inzetten op meer fiets in en rondom de stad en een goed OV-netwerk. Faciliteren van ketenverplaatsingen.
Haarlemmermeer	Haarlemmermeer wil een CO ₂ -reductie van 30% (ten opzichte van 1990) in 2020 binnen de gemeente Haarlemmermeer en de realisatie van 20% duurzame energie in 2020. Als organisatie wil de gemeente in 2015 al CO ₂ -neutraal zijn.	Milieu, mobiliteit en economie in harmonie brengen. Beperken CO ₂ door realisatie modal shift naar fiets (topfietsroutes) en openbaar vervoer.

Tabel 4.2 Provinciale klimaatdoelstellingen

Provincie	Klimaatdoelen
Gelderland	<p>Belangrijke doelen zijn het aanpakken van de energiehuis-houding en het verminderen van de CO₂-uitstoot, met een klimaatneutrale energiehuishouding in 2050 als einddoel. Gelderland moet vóór 2050 klimaatbestendig zijn ingericht.</p> <ul style="list-style-type: none"> • stabilisering van het fossiele energiegebruik in 2015, daarna afname; • toename van het aandeel duurzame energie van 6% in 2010 tot 10% in 2015 en richting 20% in 2020; • naar een klimaatneutrale energiehuis-houding in 2050 via steun aan energietransities; • bijdragen aan het klimaatbestendig maken van Gelderland door maatregelen op het gebied van water, natuur en stedelijke kwaliteit.
Zeeland	De provinciale organisatie is vanaf 2010 klimaatneutraal.
Utrecht	De provinciale organisatie wil in 2015 klimaatneutraal zijn. Met haar kennis wil zij ook graag andere organisaties en bedrijven inspireren. Vanaf 2010 wil de provincie ook 100% duurzaam inkopen.
Noord-Holland	De provincie streeft naar 30% minder CO ₂ -uitstoot en 20% duurzame energie in 2020.
Zuid-Holland	<p>In 2020 wil de provincie Zuid-Holland het volgende realiseren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 20% CO₂-reductie • 20% energiebesparing • 20% duurzame energie
Noord-Brabant	Vanuit ecologische invalshoek werkt de provincie samen met anderen aan het realiseren van 2 % efficiencyverbetering per jaar. Door energiebesparing wordt getracht de te verwachten stijging van het energieverbruik door economische groei af te vlakken. Voor duurzame energieopwekking is de doelstelling voor het jaar 2020 circa 8 %.
Flevoland	De provinciale organisatie is reeds klimaatneutraal doordat zij de eigen CO ₂ -uitstoot voor 100% compenseert. Flevoland wil dat in 2013 60% van de gebruikte energie duurzaam is opgewekt. Verder wil de provincie in 2015 voor 100% duurzaam inkopen.

Voor een volledig en actueel overzicht van de klimaatdoelen van Nederlandse gemeenten: zie www.urgenda.nl. Op dit moment (december 2009) hebben 55 gemeenten zich uitgesproken uiterlijk in 2050 klimaat-, CO₂- of energieneutraal te zijn. In figuur 4.2 is te zien op welk moment deze 55 gemeenten klimaat-, energie- of CO₂-neutraal willen zijn.

Figuur 4.2 Klimaatdoelstellingen Nederlandse gemeenten (bron: Urgenda)



Uit figuur 4.2 blijkt ook dat gemeenten verschillende begrippen hanteren. Sommige gemeenten stellen doelen aan de totale CO₂-uitstoot in de gemeente, andere gemeenten willen CO₂-neutraal zijn en weer anderen klimaatneutraal of energieneutraal.

CO₂-neutraal:

Een CO₂-neutrale gemeente/provincie stoot netto in een jaar geen CO₂ uit om tegemoet te komen aan de lokale energievraag. Uitstoot kan eventueel worden gecompenseerd door elders opgewekte duurzame energie of andere compensatievormen zoals CO₂-opslag in oude gasvelden of bosaanplant. De gemeente/provincie draagt dan nog in beperkte mate bij aan de klimaatverandering.

Klimaatneutraal:

Een klimaatneutrale gemeente/provincie is een CO₂-neutrale gemeente/provincie die nog een stapje verder gaat. Een klimaatneutrale gemeente/provincie stoot in de eindsituatie netto in een jaar geen broeikasgassen (CO₂, CH₄, N₂O, CFK's) uit om tegemoet te komen aan de lokale energievraag. Uitstoot kan eventueel worden gecompenseerd. De gemeente/provincie draagt dan in het geheel niet bij aan de klimaatverandering.

Energieneutraal:

Een energieneutrale gemeente/provincie houdt zich niet bezig met het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen, maar richt zich op een nieuwe, duurzame energievoorziening. Alle energie die binnen de gemeentegrenzen wordt gebruikt, moet duurzaam binnen de gemeentegrenzen worden opgewekt. Dit betekent dat een gemeente/provincie niet kan terugvallen op compensatiemaatregelen als klimaatbossen en CO₂-afvang en CO₂-opslag om de doelstelling te halen.

Gemeenten/provincies die een CO₂-, klimaat-, of energieneutraal doelstelling hebben kunnen deze vertalen in een stappenplan.

Meer informatie

- www.buiddesk.nl/over+buiddesk/buiddesk+duurzaam/definities
- klimaatscan.vng.nl/
- www.urgenda.nl/icoonprojecten/klimaatneutrale-steden/index.php

Inventarisatie van CO₂-emissies door gemeentelijke/provinciale mobiliteit, nu en in de toekomst

Na een keuze te hebben gemaakt voor een gemeentelijk/provinciaal doel en voor welk verkeer wordt meegerekend in de gemeentelijke/provinciale CO₂- of energiebalans, zou in kaart gebracht moeten worden wat de bijdrage van dit verkeer is aan de totale gemeentelijke/provinciale CO₂-emissie of energiegebruik en zeker ook, wat de toekomstige groei in CO₂-emissies bij huidig beleid is. Beide zijn

van belang bij het formuleren van de CO₂-doelen voor de sector mobiliteit. Om dit in kaart te brengen, kan gebruik gemaakt worden van het gemeentelijke of regionale verkeersmodel.

Vergelijking met andere gemeenten/provincies

Een hulpmiddel bij het in kaart brengen van de CO₂-emissies door mobiliteit en de oorzaken daarvan is gebruik maken van de CO₂-benchmark. Deze CO₂-benchmark vergelijkt de CO₂-emissies door personenmobiliteit in de eigen gemeente/provincie met die in andere (vergelijkbare) gemeenten/provincies. Dergelijke gegevens helpen wellicht bij het opstarten van een discussie over de problematiek.

Ook kan vergeleken worden op basis van deelaspecten, zoals bijvoorbeeld het aandeel fiets, OV; hoeveelheid voertuigen op groen gas of elektrisch, aantal deelauto's etc. Deze gegevens zijn deels beschikbaar via de Klimaatmonitor van Agentschap NL

Meer informatie

- www.bereikbaarheidskaart.nl
- [www.goudappel.nl/Site/basicsite.nsf/wwwFreertext/CO₂-benchmarkpersonenmobiliteitgemeenten.htm](http://www.goudappel.nl/Site/basicsite.nsf/wwwFreertext/CO2-benchmarkpersonenmobiliteitgemeenten.htm)
- www.klimaatmonitor.databank.nl

Doorvertaling van gemeentelijk/provinciaal doel naar sector mobiliteit

De gemeentelijke/provinciale klimaat- of energiedoelen moeten worden doorvertaald naar sectorale doelen, onder andere voor de sector mobiliteit. Het eenvoudigst is de doelen voor alle sectoren gelijk te maken aan het gemeentelijke/provinciale doel: bijvoorbeeld alle sectoren -30% in 2020 ten opzichte van 1990. Rotterdam heeft na uitgebreide discussie hierover besloten voor alle sectoren een gelijke doelstelling te hanteren. Wees daarbij bewust van het feit dat voor de sector verkeer relatief moeilijker een reductie is te realiseren: verkeer leidt per definitie tot energiegebruik. Op hoofdlijn zijn er twee opties: minder energiegebruik of overgaan op duurzame energie.

Een alternatief is de sectorale doelen te bepalen op basis van de maatregelen die voor deze sector technisch (en economisch) haalbaar zijn. Wat ook een rol kan spelen is in welke mate de gemeente/provincie zelf maatregelen kan nemen. Denk daarbij aan het verschonen van het eigen wagenpark of het verschonen van het openbaar vervoer. Provincies, stadsregio's en de G4 zijn immers concessiehouder voor het openbaar vervoer. Ook het politiek en maatschappelijk draagvlak voor de verschillende maatregelen kan hierbij worden betrokken. Eveneens kan kosteneffectiviteit van maatregelen worden meegenomen in het bepalen van de sectorale doelen. Het op deze manier bepalen van de sectorale doelen vergt uiteraard wel enig onderzoek.

e. In kaart brengen welke maatregelen de gemeente/provincie wil/kan nemen om de doelen te halen.

Los van de vraag of voor de sector mobiliteit een sectoraal doel is geformuleerd en wat dat doel precies is, moet worden geïnventariseerd welke maatregelen de gemeente/provincie wil en kan nemen om de doelen binnen bereik te laten komen. Dit kan een gemeente/provincie doen door middel van interne brainstormsessies met zowel klimaat- als verkeerscoördinatoren. Maak daarbij onderscheid tussen wat de gemeente/provincie zelf kan doen, en wat andere overheden of marktpartijen moeten doen en hoe de gemeente/provincie daar invloed op uit kan uitoefenen.

4.2.3 Communicatie

De communicatie in de fase van het 'Wensen' is sterk gericht op het informeren en attenderen. Informeren over de ontwikkelingen en kwalijke gevolgen en attenderen op mogelijkheden om een bijdrage te leveren aan een beter klimaat. Ook is het verstandig te wijzen op belangrijke evenementen rondom het thema of successen bij andere gemeenten/provincies. De communicatie moet zich niet alleen richten op de overheidsorganisatie, maar ook op burgers om breed maatschappelijk draagvlak te verwerven.

4.2.4 Tips

- Belangrijk is de dingen die je al doet te intensiveren in plaats van veel nieuwe initiatieven te nemen. Zo gaat Rotterdam daarom verder met biobrandstoffen, omdat zij hier in het kader van luchtkwaliteit al mee bezig was;
- Ga met alle partijen om tafel, en tel de zegeningen die reeds zijn behaald met het (mobiliteits)beleid;
- Lift mee met bestaand beleid: zoals bijvoorbeeld beleid voor verbetering van de luchtkwaliteit, waar het Rijk financiële middelen voor verstrekt.
- Zoek naar win-win-maatregelen die zowel de afdeling Verkeer als de afdeling Milieu gunstig stemmen. Denk daarbij naast luchtkwaliteit aan doelen op het terrein van geluidshinder, bereikbaarheid of concreet stimuleren Park + Ride. Denk ook aan mogelijke positieve effecten voor lokale/regionale economie.
- Maak alle partijen bewust van het belang van klimaatbeleid en wijs op de urgentie c.q. zoek een momentum om te agenderen.
- Bij het ontwikkelen van draagvlak voor CO₂-reductie moet niet alleen worden gewezen op klimaatverandering maar zeker ook op het toenemende energieprobleem: het einde van betaalbare energie (lees benzine/diesel).
- Wijs op het draagvlak in andere gemeenten/provincies, sommige gemeenten/provincies zijn immers al goed op weg.
- Maak helder onderscheid in opgaven voor personen- en vrachtverkeer.
- Werk met heldere visuele beelden (CO₂-scan gemeenten of bijvoorbeeld mobiliteitsscan) die direct de problemen en kansen duiden (de opgave in één oogopslag). Een visueel uitgewerkte benchmark is ook een sterk motiverend product.
- Stimuleer bedrijven om hun CO₂-emissies in kaart te brengen. (www.CO2benchmark.nl/)
- Zorg dat gemeentelijk/provinciaal CO₂-beleid wat betreft terminologie en doelen aansluit bij het landelijke CO₂-beleid.

4.2.5 Beoogd resultaat

Het resultaat van deze eerste stap is een breed intern en extern gedragen doelstelling voor de reductie van CO₂-emissies in het algemeen en voor het gemeentelijke/provinciale verkeer en vervoerbeleid in het bijzonder. Die laatste doelstelling is geoperationaliseerd in meetbare subdoelen (zowel effecten als prestaties). Wellicht heeft de gemeente/provincie ook al enkele concrete maatregelen op het oog waarmee die CO₂-reducties zouden kunnen worden gerealiseerd. Wat betreft effectdoelen is het goed dat u zich realiseert dat het waarnemen, registreren en toewijzen van die effecten aan beleid lastig is.

4.3 Weten – analyse en oplossingsrichtingen

4.3.1 Doel van de fase

De tweede stap in het beleidsproces heeft tot doel te achterhalen waar de gemeente/provincie bij het voeren van een actief klimaatbeleid gericht op mobiliteit, op zou moeten inzetten door helder te krijgen welke beïnvloedbare factoren met name tot een reductie van de mobiliteitsgerelateerde CO₂-emissies leiden. Dit verschilt van gemeente/provincie tot gemeente/provincie, enerzijds door verschillen in mogelijkheden anderzijds door verschillen in politieke ambities en draagvlak. Op grond van dat inzicht kunnen mogelijke oplossingsrichtingen worden benoemd, nader geanalyseerd en getoetst, al dan niet in pakketvorm.

4.3.2 Te doorlopen stappen

a. Onderzoek in welke mate het bestaande beleid effecten heeft op de toekomstige CO₂-emissies door mobiliteit.

Het bestaande beleid, zowel dat van de gemeente/provincie als dat van het Rijk en de EU, heeft effect op de CO₂-emissies door mobiliteit. Om te weten welke maatregelen een gemeente/provincie moet nemen om haar doelen te bereiken, moet allereerst inzicht worden verkregen in het CO₂-effect van bestaand beleid. Vragen waarop een antwoord moet worden gezocht zijn bijvoorbeeld: Hoe sterk neemt het autogebruik de komende jaren toe, hoeveel zuiniger worden auto's, wat zijn de ontwikkelingen in het openbaar vervoer en wat zijn de ontwikkelingen in de modal split?

b. Onderzoek naar de mogelijkheden om dit beleid te intensiveren of herdefiniëren.

Bij klimaatbeleid gericht op mobiliteit wordt al snel gedacht aan innovatieve maatregelen zoals hybride voertuigen en voertuigen op waterstof. Waar de gemeentelijke beleidsinvloed echter met name ligt, is op het terrein van de hoeveelheid mobiliteit en de vervoerwijzekeuze. Minder mobiliteit en meer fiets- en OV-gebruik verminderen de CO₂-emissies. En gemeenten en provincies zetten zich daar al decennia voor in.

Klimaatbeleid in verkeer is dus ook, of met name, het intensiveren van dit 'oude beleid'. Extra inzetten op de aanleg van fietsvriendelijke fietspaden, fietsenstallingen, aanbieden van gratis openbaar vervoer (voor bepaalde doelgroepen), stimuleren van autodelen etc. Voor de intensivering van dit beleid is belangrijk dat het besef bij eenieder doordringt dat al veel is bereikt op het gebied van klimaatbeleid, al werd dat niet direct in naam daarvan gedaan.

Naast intensiveren is het voor het verkrijgen van meer draagvlak voor klimaatbeleid ook interessant te kijken of op bestaand beleid meer dan nu het etiket duurzaamheid kan worden geplakt.

c. Onderzoek welke nieuwe beleidsinitiatieven de gemeente/provincie kan nemen en wat de effecten daarvan kunnen zijn.

Gemeentelijk/provinciaal klimaatbeleid gericht op mobiliteit richt zich vrijwel altijd vooral op het wegverkeer (en dan met name personenverkeer). In deze paragraaf richten we ons daarom alleen op CO₂-maatregelen die aangrijpen op de CO₂-emissies in het wegverkeer. In het vervoer over water zijn weliswaar ook kansen, zeker ook voor luchtkwaliteit. Dit speelt echter niet in alle gemeenten. Om de CO₂-emissies in het wegverkeer te verminderen kan (tegelijktijd) een aantal hoofdrichtingen worden bewandeld:

- I: Minder verkeer
- II: Efficiëntere voertuigen
- III: Andere brandstoffen

I: Minder verkeer

De hoeveelheid personenauto- en vrachtautokilometers kan worden verminderd door:

- Het aantal verplaatsingen van personen en/of goederen te verminderen.
 - Minder autoverplaatsingen: Autodelen heeft als voordeel minder geparkeerde auto's, maar ook dat het autogebruik afneemt. Zie voor meer informatie de website van KpVV (www.kpvv.nl/autodelen)
- De afstanden waarover personen en goederen worden verplaatst te verminderen.
- De bezettingsgraden van de gebruikte vervoermiddelen te verhogen (carpoolen).
 - Carpoolen is al enige tijd uit de beleidsaandacht in het verkeers- en vervoerbeleid. Ten onrechte, want regio's die carpoolen stimuleren laten een toename van het carpoolen zien. De laatste cijfers over het carpoolen dateren van 2003: toen waren er 500.000 carpoolers, ongeveer 15% van het aantal mensen dat dagelijks op en neer naar het werk rijdt.

Meer informatie

- CROW-publicatie 254: Carpoolpleinen: van beleid tot uitvoering
- www.kpvv.nl/mobiliteitsmanagement
- www.carpoolplein.nl
- www.carticipate.com en www.avego.com (via internet of smart phone afspraken maken voor een autodate)

- het vervoer te laten plaatsvinden met andere vervoerwijzen die geen of minder CO₂ uitstoten.
 - personenvervoer: Het verschuiven van vervoer per auto naar openbaar vervoer of fiets heet in verkeerjargon modal shift.

Met name kortere autoritten tot zeg 7,5 kilometer, kunnen in principe worden vervangen door de fiets. Uit onderzoek door het CBS blijkt dat van alle autoritten bijna 50% korter is dan 7,5 kilometer. Het potentieel van de fiets in de reductie van CO₂ is daarmee groot. Uiteraard pakt nooit iedereen voor korte verplaatsingen de fiets, maar uit een vergelijking tussen de 25 grootste gemeenten in Nederland blijkt dat het aandeel van de fiets in het totaal aantal verplaatsingen van en/of naar de gemeente varieert tussen de 30 en 50%. Door de opkomst van de e-fiets wordt het aantrekkelijker ook langere ritten (>7,5 km) te fietsen.

- goederenvervoer: ook in het goederenvervoer kan CO₂-winst worden behaald door modal shift van vracht- of bestelauto naar trein of binnenvaart. Vervoer per trein in plaats van vrachtauto levert gemiddeld zo'n 50% reductie van CO₂-emissies op. Hetzelfde geldt min of meer voor de binnenvaart. Gemeenten en provincies kunnen de modal shift bereiken door realisatie van multimodale overslagpunten.

Meer informatie

- Kies voor de fiets, het enige CO₂-vrije vervoermiddel (Fietzersbond) (www.fietzersbond.nl)
- Fietsberaad (www.fietsberaad.nl)
- CO₂-benchmark gemeenten personenvervoer (www.goudappel.nl/Site/basicsite.nsf/wwwFreetext/CO2-benchmarkpersonenmobiliteitgemeenten.htm)
- STREAM: Studie naar TRAnsport EMISSIES van alle modaliteiten (www.ce.nl)

II: Efficiëntere voertuigen

De brandstofefficiency van wegvoertuigen te verbeteren door:

- De doorstroming te verbeteren.
 - het verbeteren van de doorstroming verlaagt in het algemeen het brandstofverbruik. De keerzijde is dat verbetering van de doorstroming de reistijden vermindert hetgeen leidt tot meer verkeer. Een deel van de CO₂-winst gaat door deze zogenoemde latente vraag verloren.
- Een rustiger verkeersbeeld te realiseren, met name voor zware voertuigen.
- Automotoren zuiniger te maken door technische verbeteringen;
 - Gemeenten en provincies hebben relatief weinig invloed op de brandstofefficiency van voertuigen. Dit is meer het domein van de Europese Commissie. Door middel van Europese CO₂-normstelling worden nieuwe personenauto's, en in de toekomst ook nieuwe bestelauto's, steeds zuiniger.
- Automobilisten een zuiniger rijstijl aan te leren (Het Nieuwe Rijden).
 - Het Nieuwe Rijden: Het Nieuwe Rijden is een programma van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (voorheen van Verkeer en Waterstaat) dat de afgelopen 10 jaar is uitgevoerd door Agentschap NL. Eind 2010 is het programma overgedragen

aan het Instituut voor Duurzame Mobiliteit, een samenwerkingsverband van BOVAG en RAI Vereniging. Het programma stimuleert consumenten en bedrijven om zuiniger te rijden, wat een energiebesparing kan opleveren van maar liefst 10%. Diverse gemeenten en ook provincies hebben de weg naar Het Nieuwe Rijden gevonden. De provincie Fryslân stimuleert bijvoorbeeld een bedrijf dat via de mobiele telefoon advies kan geven over Het Nieuwe Rijden (zie youtube filmpje).

Meer informatie:

- www.hetnieuwerijden.nl/
- www.duurzaamopweg.nl/home/groepen/ivdm/voorpagina/
- www.youtube.com/watch?v=vVogmrj5slo&feature=related (Het Nieuwe Rijden via de mobiele telefoon)

- De maximum snelheid te verlagen.
 - een verlaging van de maximumsnelheid op een wegvak gaat in het algemeen gepaard met een verlaging van het brandstofverbruik, en daarmee in een verlaging van de CO₂-emissies. Op autosnelwegen geldt bijvoorbeeld dat bij een 10% verlaging van de snelheid de CO₂-emissies 10% afnemen. Wanneer de verlaging van de snelheid tot een toename van de congestie leidt, is niet op voorhand te zeggen wat het effect op CO₂ is.

III: Andere 'brandstoffen'

Fossiele brandstoffen vervangen door CO₂-armere 'brandstoffen', de opties zijn:

Hybride of volledig elektrische aandrijving:

Hybride auto's zijn inmiddels een bekend verschijnsel op de weg. Volledig elektrische auto's worden nog maar mondjesmaat verkocht. Het aanbod is nog zeer beperkt en de aanschafprijs, de actieradius (circa 150 km) en de oplaadtijd (circa 8 uur) is voor velen nog een belemmering. Elektrische auto's met een 'range extender', ook wel plug-in hybrides genoemd, nemen het bezwaar van de kleine actieradius grotendeels weg en kunnen toch voor de meeste ritten puur elektrisch rijden met elektriciteit uit het stopcontact. Ook wordt er in Nederland gewerkt aan een netwerk van snelladers dat begin 2011 gereed is. Daarmee is het mogelijk accu's binnen tien minuten tot een half uur op te laden.

Amsterdam werkt actief aan de introductie van elektrische auto's. In 2010 reden er in Amsterdam al zo'n 150 elektrische voertuigen, in 2011 komen daar nog eens bijna 300 bij. In 2010 zijn in Amsterdam bovendien 100 oplaadpunten gerealiseerd en is een aanbesteding in gang gezet voor nog eens 1000 oplaadpunten. De oplaadpunten worden voorzien van groene stroom, zodat de voertuigen die in Amsterdam laden ook écht schoon rijden. Gebruikers van elektrische voertuigen kunnen tot april 2012 gratis laden en parkeren bij de oplaadpunten. De gemeente Amsterdam vergoedt de stroomkosten van het laden. In 2015 wil Amsterdam 10.000 elektrische auto's op de weg hebben, in 2020 moeten dat er 40.000 zijn.

De landelijke introductie van elektrisch rijden wordt ondersteund door de installatie van 10.000 oplaadpalen in 2012 door de gezamenlijke netbeheerders, verenigd in de stichting E-laad. Een elektrische auto is niet de oplossing voor alle problemen, zeker niet het bereikbaarheids- en parkeerprobleem. Verder ligt een elektrische aandrijving niet voor alle soorten vervoermiddelen en gebruik voor de hand, bijvoorbeeld niet voor vrachtauto's waar het grote accugewicht een belemmering is. Elektrisch rijden is de komende 5 tot 10 jaren vooral geschikt voor personenwagens en kleine bestelbussen die afstanden tot 150 km per dag afleggen.

Op landelijk niveau is gewerkt aan een standaardisatie van de oplaadinfrastructuur, zodat gebruikers met een elektrische auto van alle oplaadpunten in Nederland gebruik kunnen maken. Ook op regionaal niveau wordt samengewerkt met de provincie Noord-Holland, provincie Flevoland, stadsregio Amsterdam en andere gemeenten. Dit met als doel een samenhangend regionaal stimuleringsbeleid op te zetten.

Elektrisch vervoer betekent niet per definitie een forse vermindering van de CO₂-emissies. De website www.wikimobi.nl geeft een goed overzicht van de verschillende manieren waarop elektriciteit gemaakt wordt, en van de effecten daarvan op klimaatverandering, leefomgeving en kosten.

Als de introductie van elektrische auto's hand in hand gaat met een toename in de productie van groene stroom, dragen elektrische auto's fors bij aan CO₂-vermindering. Is dat niet het geval, of gebruiken elektrische auto's grijze stroom, dan is de CO₂-winst zo'n 30%. Elektrische fietsen kunnen het autogebruik op korte afstanden verminderen maar ook het normale fietsgebruik. Dit is een aandachtspunt.

Meer informatie

- Amsterdam Elektrisch (www.nieuwamsterdamsklimaat.nl/vervoer/amsterdam_elektrisch)
- Essent Elektrisch Rijden (www.essent.nl/content/overessent/activiteiten/elektrisch_rijden/index.html)
- Overzicht elektrische auto's (www.olino.org/articles/2007/12/13/overzicht-elektrische-persoon-autos)
- Proeftuin Elektrisch Rijden (www.senternovem.nl/proeftuinen/over_proeftuinen/hybride_en_elektrisch_rijden.asp)
- Stichting E-laad (www.e-laad.nl)
- www.wikimobi.nl
- Formule E-team (www.nlmilieuenleefomgeving.nl/formuleeteam)
- ROM-netwerk (alleen voor gemeenten) groep elektrisch rijden (www.romnetwerk.nl)

Biobrandstoffen (o.a. groen gas):

Biobrandstoffen zijn vloeibare of gasvormige brandstoffen gemaakt uit biomassa, ofwel organische grondstoffen. Voorbeelden zijn groen gas, bio-ethanol of biodiesel. Het voordeel van biobrandstoffen is dat de CO₂ die vrijkomt door de verbranding van biobrandstoffen even daarvoor is opgenomen uit de atmosfeer bij de groei van de biomassa. De CO₂-reductie bij gebruik van biobrandstoffen in plaats van benzine of diesel is afhankelijk van de soort biobrandstof en de productiewijze en bedraagt tussen de 30 en 100%.

Biobrandstoffen uit organische afvalstromen scoren aanzienlijk beter op CO₂-reductie dan biobrandstoffen die uit geteelde biomassa worden gewonnen. De website www.wikimobi.nl geeft een goed overzicht van de verschillende manieren waarop biobrandstoffen gemaakt kunnen worden, en van de effecten op klimaatverandering, leefomgeving en kosten.

Gewaakt moet worden dat voor de productie van biomassa (oer) bossen worden gekapt. Biobrandstoffen kunnen niet voor 100% de op dit moment in de sector verkeer gebruikte benzine en diesel vervangen omdat 1) de hoeveelheid duurzaam geproduceerde biomassa daarvoor te gering is en 2) ook de elektriciteit- en warmtesector biomassa willen gebruiken.

Stimuleren van biobrandstoffen moet zich focussen op zwaar transport, vanwege het gebrek aan alternatieven voor dat type voertuigen.

Meer informatie

- www.senternovem.nl/biobrandstoffen/
- WTW analysis of future automotive fuels and powertrains in the European context, 2008 (ies.jrc.ec.europa.eu/jec-research-collaboration/activities-jec/jec-well-to-wheels-analyses-wtw.html)
- Dossier Risico's en Kansen Biobrandstoffen (www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/biobrandstoffen)

Aardgas (groen gas):

Aardgas is een fossiele brandstof die een lagere uitstoot van NO_x en fijnstof kent dan benzine en diesel. Met de nieuwste generaties dieselmotoren wordt dat voordeel echter steeds kleiner.

Aardgasmotoren reduceren de CO₂-uitstoot met zo'n 12% ten opzichte van diesel. Door middel van aankoop van certificaten kan aardgas 'groen gas' worden. Steeds meer aardgasvulpunten bieden vanaf 2010 alleen nog gecertificeerd 'groen gas' aan.

Aardgasmotoren kunnen ook rijden op biogas, waardoor een transitie mogelijk is naar een CO₂-reductie van maximaal 70% ten opzichte van diesel. Voor biogas gelden dezelfde kanttekeningen als bij biobrandstoffen.

Meer informatie

- www.fuelswitch.nl
- wikimobi.nl/

Waterstof:

Tot ongeveer een jaar geleden leek waterstof nog de beste kaarten te hebben om mobiliteit duurzamer te maken. Maar elektrisch rijden op een batterijpakket lijkt waterstof als energiedrager te hebben ingehaald. Dit heeft meerdere redenen: de belangrijkste reden is dat een waterstofinfrastructuur nog niet beschikbaar is, en waterstofauto's daarom niet of zeer moeilijk kunnen worden verkocht. Dat nadeel heeft elektriciteit veel minder: de infrastructuur is er feitelijk al en oplaadpalen voor elektriciteit zijn makkelijker te realiseren dan vulpunten voor waterstof. Daarnaast kost het genereren van waterstof (door elektrolyse van water, of door reforming van fossiele brandstof) en het onder hoge druk in een tank brengen zo veel energie, dat het rijden op waterstof tot driemaal zoveel energie kost als het rijden op elektriciteit uit een batterij. Er rijden al wel enkele voertuigen op waterstof rond, maar fabrikanten gaven tot voor kort nog steeds aan dat waterstofauto's pas over 10 à 15 jaar in productie zouden komen.

Amsterdam is koploper gemeente op het gebied van waterstof. Daar hebben bij het gemeentelijk vervoerbedrijf (GVB) gedurende vier jaar een drietal waterstofbussen meegereden in de normale dienstregeling. Vanaf begin 2010 zet het GVB weer twee van deze speciale stadsbussen in. De waterstof die het bedrijf hiervoor nodig heeft, wekt het zelf op door middel van elektrolyse. Ook vaart in Amsterdam een waterstofboot. In Arnhem is in 2010 het eerste openbare waterstof-tankstation in gebruik gegaan.

Meer informatie

- www.fchea.org/
- www.dmb.amsterdam.nl/@275891/pagina/

d. Onderzoek wat de effecten zijn van beleid op andere beleidsterreinen en van andere overheden (EU, Rijk) op de gemeentelijke/provinciale CO₂-balans, eventueel in verschillende scenario's.

Het wel of niet halen van CO₂-doelen voor de sector mobiliteit hangt niet alleen af van de successen van het gemeentelijke/provinciale klimaatbeleid. Ook de effecten van EU- en rijksbeleid spelen een belangrijke rol in de doelbereiking. Denk bijvoorbeeld aan de Europese richtlijnen voor de CO₂-emissies van nieuwe personenauto's en de EU-richtlijn voor de bijmenging van bio-brandstoffen. Het is daarom verstandig in kaart te brengen welk aandeel andere beleidskeuzes krijgen in de totale beleidsopgave. De gemeente/provincie kan daarna beleidspakketten opstellen waarmee de gestelde doelen binnen bereik komen. Het in kaart brengen van de effecten van ander beleid is ook belangrijk om te voorkomen dat bij de monitoring en evaluatie de successen van klimaatbeleid wegvallen tegen tegenvallers op andere beleidsniveaus.

e. Stel beleidspakketten samen, inclusief de kosten en effecten daarvan, kijk daarbij ook naar effecten op andere beleidsterreinen (luchtkwaliteit, veiligheid, geluid, economie).

Omdat de effecten van beleid in het algemeen moeilijk zijn in te schatten, en zeker dat van beleid op andere beleidsniveaus, is het verstandig te werken met twee of meer scenario's waarin kan worden gevarieerd met de effectiviteit van het beleid op andere beleidsniveaus.

Het verduurzamen van mobiliteit kost initieel vaak meer geld dan 'business as usual' scenario's, maar kan op termijn veel kosten besparen. Daarom is het van belang dat bij investeringen rekening wordt gehouden met de langetermijneffecten op de (exploitatie) kosten en tevens met de kansen voor lokale economie en werkgelegenheid.

4.3.3 Communicatie

Tijdens de fase van het 'Weten' is de communicatie gericht op informatieoverdracht. Zowel intern als extern moeten betrokken partijen weten over de aanleiding, omvang en aard van problemen en het oplossend vermogen van kansrijke maatregelen.

4.3.4 Tips

- Het is belangrijk de effecten van de beleidspakketten niet alleen op klimaatverandering maar ook op bereikbaarheid, luchtkwaliteit, geluid, economie en veiligheid voor bestuurders expliciet te maken. Alleen dan kunnen bestuurders alle aspecten (soms tegenstrijdig) wegen en een goed besluit nemen.
- Integreer CO₂/energie/duurzaamheid in het ruimtelijk besluitvormingsproces, zowel op hoog schaalniveau (waar wel en niet bouwen) als op laag schaalniveau (kruispunt of rotonde).
- Maak in de analyses onderscheid in personen- en vrachtverkeer.
- Maak inzichtelijk hoe klimaatdoelen kunnen meeliften met de realisatie van andere beleidsdoelen (bijvoorbeeld luchtkwaliteit). Klimaatbeleid wordt zo een extra onderbouwing voor beleid in plaats van een 'belemmering' (creëren van win-win-situaties).

4.3.5 Beoogd resultaat

Het resultaat van deze tweede stap is inzicht in maatregelen of pakketten van maatregelen die kunnen bijdragen aan realisatie van de gestelde doelen voor reductie van CO₂-uitstoot door het verkeer. Die mogelijke bijdragen zijn beargumenteerd en vertaald in te leveren inspanningen of investeringen.

4.4 Willen – prioritering en besluitvorming

4.4.1 Doel van de fase

Het doel van deze derde fase in het beleidsproces is te komen tot besluitvorming over de ambities, de doelen, de knelpunten/kansen en de te nemen maatregelen om die doelen binnen bereik te laten komen. Cruciaal is enerzijds te zorgen voor een breed maatschappelijk draagvlak buiten de organisatie, maar ook voor breed draagvlak binnen de organisatie. Duidelijk moet zijn bij alle afdelingen welke bijdrage van hen wordt verwacht.

4.4.2 Te doorlopen stappen

a. Urgentie van klimaatbeleid voor het voetlicht brengen bij politiek, bestuur, management en beleidsmakers.

Om bij het management van de gemeentelijke/provinciale organisatie en de bestuurders de urgentie van klimaatbeleid voor het voetlicht te brengen zijn verschillende strategieën denkbaar:

- Laat zien dat er verschillen tussen gemeenten/provincies zijn en dat er dus ruimte is om het beter te doen.
- Laat zien dat het aandeel van verkeer in de totale CO₂-uitstoot in 2020 vele malen groter is dan nu als de sector verkeer buiten schot blijft.
- Laat zien wat in andere gemeenten/provincies (eventueel in buitenland) al is bereikt op het vlak van klimaatbeleid in de sector verkeer.
- Creëer zelf of lift mee op een momentum dat van buitenaf wordt gecreëerd: een klimaatop of bijvoorbeeld een subsidieregeling. Ook kan een momentum worden gecreëerd, bijvoorbeeld in de vorm van een bestuursakkoord of actieplan.
- 'Practice what you preach': zorg ervoor dat bestuurders in uw gemeente/provincie het goede voorbeeld geven: bijvoorbeeld een schoon eigen wagenpark en fietsende bestuurders.

b. Het effect van het voorgestelde beleidspakket (wat levert het op) inzichtelijk maken aan politiek, bestuur en management, refererend aan de verschillende doelen (en beleidsafdelingen).

Laat management/bestuurders zien welke effecten de verschillende beleidspakketten hebben ten aanzien van klimaat, maar ook ten aanzien van luchtverontreiniging, geluid, economische ontwikkelingen, etc. Het is belangrijk om de in de vorige beleidsstap uitgevoerde analyse te kunnen vertalen in heldere beelden, op grond waarvan bestuurders makkelijk kunnen beslissen. Kosteneffectiviteit speelt daarbij een belangrijke rol. Stel uzelf de vraag: welke informatie (en vormgeving van informatie) is wel en niet relevant voor de verschillende partijen?

c. Fasering en prioritering laten aanbrengen in de maatregelen door het management/bestuurders.

Laat zien op welke wijze de maatregelen in het beleidspakket in de tijd gefaseerd zijn. Niet alles hoeft tegelijk te worden opgepakt. Zorg dat de eerste successen op korte termijn al kunnen worden geboekt. Hierdoor 'blijft de wind eronder'. Stuur ook op win-win-situaties.

d. Bestuurlijk/politiek besluit.

Het is belangrijk dat besluiten worden genomen op de verschillende niveaus binnen de organisatie (politiek, bestuurlijk en managementniveau). Beleid moet niet alleen worden gesteund binnen één afdeling. De hele organisatie moet erachter staan.

4.4.3 Communicatie

Tijdens de fase van het 'Willen' is het belangrijk om het belang van een beslissing onder de aandacht te brengen. De communicatie richt zich derhalve op het probleem duiden, maar ook op het informeren over de kwaliteit van oplossingen. Ook burgers en bedrijven moeten worden geïnformeerd over de op handen zijnde maatregelen en de reden voor die maatregelen. Het gaat niet langer om draagvlak voor klimaatbeleid, maar ook om het verkrijgen van draagvlak voor concrete maatregelen.

4.4.4 Tips

- Zoek als afdeling milieu/klimaat het juiste moment om met de afdeling verkeer in gesprek te komen over maatregelen, bijvoorbeeld als er een nieuwe verkeersnota gaat worden opgesteld.
- Zoek naar marktpartijen met een gemeenschappelijk belang (bijvoorbeeld pomphouder groen gas en dealers groen-gas auto's).
- Zorg ervoor dat het klimaatbeleid positieve gevolgen heeft voor bijvoorbeeld de werkgelegenheid (realisatie van bewaakte fietsenstallingen biedt bijvoorbeeld een beter alternatief voor woon-werkverkeer). De kans van slagen van klimaatbeleid neemt rechtsevenredig toe met de economische verankering van het beleid.
- Het duurzamen van mobiliteit kost initieel vaak meer geld dan 'business as usual' scenario's, maar kan op termijn veel kosten besparen. Daarom is het van belang dat bij investeringen rekening wordt gehouden met de langetermijneffecten op de (exploitatie) kosten en tevens met de kansen voor lokale economie en werkgelegenheid. Een duurzaam mobiliteitsbeleid, dat in samenhang met een economisch en werkgelegenheidsbeleid wordt opgesteld, heeft daardoor een grotere kans van slagen en is geschikter om meerdere bestuurscycli mee te gaan.

Voorbeelden zijn:

- Het 100.000 duurzame voertuigen (in 2015) plan in Noord-Nederland, dat met name door de afdeling Economische Zaken van de gemeente Leeuwarden en de provincie Friesland wordt ondersteund vanwege het aantrekken van bedrijvigheid rond zuinige voertuigen.
- Het 200.000 elektrische voertuigen plan van provincie Noord-Brabant, dat tot doel heeft dat in 2020 200.000 elektrische voertuigen geproduceerd/geassembleerd zijn in Noord-Brabant.

4.4.5 Beoogd resultaat

Het resultaat van deze derde stap is in het beleidsproces te komen tot besluitvorming over de ambities, de doelen, de knelpunten/kansen en de te nemen maatregelen. Bestuurlijk moet worden vastgelegd welke maatregelen geprioriteerd worden en welke fasering plaatsvindt. Het bestuurlijk/politiek besluit moet draagvlak hebben vanuit de verschillende beleidsvelden.

4.5 Werken – implementatie maatregelen

4.5.1 Doel van de fase

Na het bestuurlijke traject start de feitelijke implementatie. Aan de hand van de concrete reeds door gemeenten of provincies uitgevoerde projecten laten we zien wat allemaal op een gemeente/provincie afkomt. Wie moeten allemaal een bijdrage leveren? Tegen welke praktische problemen loopt een gemeente/provincie aan? Hoe zorg je voor continuïteit etc.?

4.5.2 Te doorlopen stappen

- a. Zorg voor een strakke regie en een breed uitvoeringsteam, waarin capaciteit is vrijgemaakt bij alle relevante betrokken sectoren. Bij voorkeur wordt aangesloten bij bestaande organisatiestructuren.
- b. Zet een goede structuur op voor de uitvoeringsorganisatie (programmteam, uitvoering bij een bepaalde afdeling).
- c. Definieer de wijze waarop je de uitvoering (prestaties), maar ook de effecten op CO₂ wilt monitoren.
- d. Klimaatbeleid lift voor een belangrijk deel mee op bestaand beleid (bijvoorbeeld stimulering fiets). Zorg ervoor dat het klimaateffect van dit beleid een duidelijk 'gezicht' krijgt. Wees ervan bewust dat burgers en bedrijven (waaronder logistieke bedrijven) hierin ook een rol spelen.

4.5.3 Communicatie

De communicatie is gericht op het informeren over de inhoud van maatregelen, uitvoeringsaspecten (planning, gebruik etc) en allerhande praktische aspecten die de burger of het bedrijfsleven moet weten. Gebruik moet hierbij worden gemaakt van verschillende media om alle doelgroepen te bereiken. Zorg dat communicatie over duurzame mobiliteit voor burgers meelift met (vaak al lopende) campagnes over energiebesparing.

4.5.4 Tips

- Probeer een uitvoeringsprogramma klimaatbeleid tot stand te brengen en laat dit bestuurlijk bekrachtigen. Alleen op die manier kunnen de gemeentelijke/provinciale ambities het best worden doorvertaald naar gerichte acties.
- Maak strategische allianties, in Amsterdam is dat bij luchtkwaliteit vormgegeven door een coalitie te smeden tussen de diensten Milieu, RO en Verkeer en Gezondheid. De directeurs van deze diensten hebben een regelmatig overleg waar de projecten over tafel gingen. Hetzelfde vindt plaats op bestuurlijk niveau. Ander voorbeeld is het vriendenmodel, waarin o.a. de noordelijke provincies samen werken aan de realisatie van klimaatdoelen.
- Formuleer beleid niet alleen als gebod/verbod maar maak het meedoen voor burgers en bedrijven aantrekkelijk, bijvoorbeeld door als gemeente/provincie mee te doen met Week van de Vooruitgang.

4.5.5 Beoogd resultaat

Het resultaat van deze fase is een uitvoeringsplan waarin per maatregel wordt vermeld wat de fasering in de tijd is, welke concrete acties moeten worden ondernomen, welke partijen een rol spelen, wie trekker is, wie waakt over de voortgang en ook hoe de effecten van de maatregelen gemonitord gaan worden.

4.6 Waken – monitoring en evaluatie

4.6.1 Doel van de fase

Monitoring en evaluatie van beleid zijn belangrijk om te kunnen bijsturen, breed betrokken partijen te informeren over prestaties en effecten en zo het draagvlak te behouden voor het gevoerde beleid.

4.6.2 Te doorlopen stappen

a. Wat wil een gemeente/provincie precies monitoren en evalueren (prestaties, effecten, aandacht voor het onderwerp klimaatbeleid).

Het ligt voor de hand alleen de CO₂-emissies door mobiliteit te monitoren, daar hebben de doelen immers betrekking op. Echter, ook autonome veranderingen (toename verkeer) en effecten van EU- en rijksbeleid hebben daar effect op. Het is dan de vraag in hoeverre het gemeentelijk beleid heeft bijgedragen aan de CO₂-reductie. Een alternatief is daarom monitoring op andere niveaus. Een gemeente/provincie kan bijvoorbeeld monitoren of zij de in de uitvoeringsplannen opgenomen acties daadwerkelijk heeft uitgevoerd. Een gemeente/provincie kan ook monitoren waartoe de uitgevoerde acties precies hebben geleid. Hoeveel vulpunten voor biobrandstoffen of aardgas zijn er bijgekomen? Hoeveel meer wordt er gefietst? Deze zijn misschien niet direct te vertalen in CO₂-reducties, maar zijn wel objectief meetbaar. Het is verstandig voor datgene wat je wil monitoren ook concrete doelen te formuleren.

b. Wie moet de informatie verzamelen en op welke momenten.

Probeer de verzameling van de informatie ten behoeve van de monitoring van het CO₂-beleid bij de start te verankeren. Leg vast welke dienst de informatie moet verzamelen, en wanneer zij moet rapporteren.

c. Wat wordt met de geleverde informatie gedaan.

Werk uit op welke wijze de monitorgegevens worden gebruikt om te evalueren hoe succesvol het gemeentelijke CO₂-beleid is. Maak monitoringsresultaten visueel aantrekkelijk.

d. Welke lessen wil je trekken over de uitvoering van de projecten (klimaatbeleid is een nieuw onderwerp, dat meerdere beleidsdossiers raakt).

Bij het opstellen van het monitoringsysteem moet goed worden nagedacht hoe gegevens worden verzameld over de bijdrage aan het klimaat vanuit mobiliteit. Veel van de acties worden namelijk al uitgevoerd, zonder dat in het verleden klimaatbeleid een issue was. Gekeken moet worden hoe je de extra inspanningen kunt vertalen in prestaties en effecten.

4.6.3 Communicatie

De communicatie is zowel intern als extern gericht op het afleggen van verantwoording. Wat hebben de inspanningen tot op heden opgeleverd en wat zijn de logische vervolgvactiteiten?

4.6.4 Tips

- Maak de monitoring- en prestatiegegevens publiek, bijvoorbeeld op de website. Laat regelmatig op visueel aantrekkelijke wijze zien in hoeverre de uitvoering op schema is ten opzichte van de doelstelling.
- Vertaal de inspanningen niet alleen in prestaties en effecten, maar probeer ze ook kwalitatief uit te drukken in verbetering van leefklimaat, toegenomen gezondheid etc.
- Zie ook: www.klimaatmonitor.databank.nl.

4.6.5 Beoogd resultaat

Resultaat is een gericht (op zoek naar relevante beleidsinformatie) en uitvoerbaar systeem van monitoring en evaluatie. Het monitoringsysteem geeft inzicht in de vraag wie welke informatie verzamelt, hoe die informatie wordt verwerkt en wie die informatie gaat gebruiken. Inhoudelijk betreft het prestaties, effecten en 'aandacht voor klimaatbeleid'.

5 Betrokken partijen

Samenwerking is van essentieel belang om via mobiliteitsbeleid klimaatdoelstellingen te behalen. In dit hoofdstuk komt naar voren op welke manieren de overheid hierin kan participeren en met welke partijen en actoren samengewerkt kan worden. Zowel de afstemming tussen afdelingen, overheidslagen en het maatschappelijk veld passeert hierbij de revue.

5.1 Vormen van overheidsparticipatie

Om doelen op het gebied van CO₂-reductie binnen mobiliteitsbeleid te realiseren kan een overheid meerdere insteken kiezen. Afhankelijk van die keuze zijn andere partijen en actoren beleidspartner.

Een overheid kan zelf maatregelen treffen gericht op het worden van een klimaatneutrale organisatie. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het inkopen van diensten, waarbij wordt gewerkt met voertuigen met beperkt energiegebruik. Ook kan bij voorkeur worden gewerkt met leveranciers uit het eigen gebied om de autokilometers te beperken.

Ook kan een overheid zelfstandig beleid ontwikkelen en realiseren. Denk daarbij onder andere aan taken die samenhangen met wegbeheer (bijvoorbeeld de aanleg van fietsvoorzieningen ter stimulering van die fiets).

Een andere mogelijkheid is om private initiatieven te ondersteunen of te stimuleren. Dit kan met behulp van kennis, geld of 'reclame'. Onder dit stimuleren vallen bijvoorbeeld ook campagnes die burgers of bedrijven bewust moeten maken van hun ecologische footprint of de kansen om klimaatvriendelijk te handelen.

5.2 Afstemming tussen afdelingen

Reductie van CO₂ vraagt om een brede samenhangende aanpak. Zelfs wanneer alleen wordt gefocust op mobiliteit (goed voor gemiddeld circa 20% van de uitstoot van CO₂) is integrale beleidsvorming noodzakelijk.

De planning van nieuwbouwlocaties (ruimtelijke ontwikkeling) of de vestigingsplaats van publiekstreckende functie is sterk bepalend voor het aantal gereden voertuigkilometers. De opgave van CO₂-reductie voor mobiliteit wordt dus sterk beïnvloed door aangrenzende beleidsvelden.

Verticale beleidsafstemming is dus cruciaal binnen de betrokken overheden. Relevante beleidsvelden zijn klimaatbeleid, mobiliteit, ruimtelijke ordening, milieu en economische zaken. Wanneer het bijvoorbeeld gaat om het verduurzamen van het eigen wagenpark, zijn ook afdelingen als P&O, financiën en inkoop van belang.

Verticale beleidsafstemming kan bilateraal tussen afdelingen plaatsvinden, binnen een breed projectteam of door het in leven roepen van een programmastructuur (tijdelijke multidisciplinaire eenheid met specifieke opgave en gelabeld budget).

5.2.1 Klimaatcoördinator

Een klimaatcoördinator heeft de opgave om binnen de gehele overheidsorganisatie aandacht te vragen voor de klimaatproblematiek en binnen de afdelingen initiatieven en beleid te stimuleren gericht op klimaatverbetering.

5.2.2 Afdeling mobiliteit (verkeer en vervoer)

De afdeling mobiliteit is primair verantwoordelijk voor het ontwikkelen en beheren van een verkeersveilig verkeers- en vervoersysteem dat bereikbaarheid biedt voor inwoners, kernen en economisch relevante locaties en tegemoetkomt aan een leefbare omgeving. CO₂-reductie is direct gekoppeld aan de opgave om een

leefbare omgeving te waarborgen. Ook zijn relaties te leggen met doelstellingen om de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan wetgeving op het gebied van geluidshinder.

5.2.3 Afdeling ruimtelijke ontwikkeling

De ruimtelijke planning van locaties is één van de meest sturende elementen voor de verkeersstromen. Enerzijds gaat het dan om de locatie zelf, maar ook om de aangeboden combinatie van functies. Ook de mate waarin locaties multimodaal worden ontsloten (dus ook openbaar vervoer en fiets) is een cruciale factor. Duurzaam bouwen is nadrukkelijk een opgave, waar vanuit mobiliteit kan worden aangehaakt.

5.2.4 Afdeling Milieu

Afdelingen Milieu bewaken in brede zin de kwaliteit van de leefomgeving en het landschap. In relatie tot mobiliteit zijn waarden als geluid, luchtkwaliteit, CO₂-besparing, stilte, donkerte en doorsnijding belangrijke waarden. In de praktijk van mobiliteitsbeleid is het lastig om al deze waarden te bedienen binnen een project of pakket van maatregelen. Beperking van de verkeersstromen en overstap naar fiets scoren wel goed op alle waarden.

5.2.5 Afdeling Welzijn en volksgezondheid

Het Welzijn van mensen is een belangrijk goed. Het benadrukken van die waarden kan mobiliteitsmaatregelen die 'lastig' liggen, draagvlak brengen. Ook kunnen vanuit welzijn en volksgezondheid vervoerwijzen worden gestimuleerd die ook voor mobiliteits- en klimaatdoelen goed scoren. Denkt u bijvoorbeeld aan het stimuleren van de fiets. Ook bieden afdelingen Welzijn een netwerk (bijvoorbeeld scholen) die een goede insteek zijn voor educatie van (toekomstige) mobilisten.

5.2.6 Afdeling Economische zaken

Duurzaam ontwikkelen is een trend. In toenemende mate kiezen bedrijven voor een groen imago. Bijvoorbeeld in combinatie met mobiliteitsmanagement kunnen maatregelpakketten worden gesuggereerd die de bereikbaarheid verbeteren, het klimaat verbeteren en tevens leiden tot kostenbesparing voor bedrijven.

5.2.7 Bedrijfsorganisatie

Een overheidsorganisatie is een bedrijf: maar wel een met een voorbeeldfunctie. Het kritisch kijken naar de eigen mobiliteit is zowel uit het oogpunt van bereikbaarheid (mobiliteitsmanagement) als klimaatbeleid gewenst. Het gaat daarbij om woon-werkverplaatsingen, vergoedingsbeleid, werkverplaatsingen als ingekochte diensten waar mobiliteit een rol speelt. Denk daarbij bijvoorbeeld om de OV-concessies.

5.2.8 Afdeling communicatie

Het uitleggen en verkopen van beleid is een belangrijk onderdeel van elke beleidscyclus (incidenteel en/of structureel). Het gaat daarbij om de juiste boodschap voor de juiste doelgroep en gebruik maken van de juiste taal en het goede medium. Een afdeling communicatie moet daarin het voortouw nemen.

5.3 Afstemming tussen overheidslagen

Naast de verticale afstemming is draagvlakverwerving en afstemming binnen een beleidsthema cruciaal. Van statenlid/raadslid tot medewerker van de buitendienst moet sprake zijn van commitment aan de klimaatdoelen binnen mobiliteitsbeleid.

5.3.1 Volksvertegenwoordiger

Provinciale Staten of de gemeenteraad zet de beleidskoers op hoofdlijnen uit en stelt tevens budgetten beschikbaar door de begroting vast te stellen. Commitment aan klimaatdoelen op dit schaalniveau is de basis voor prioritering en projectrealisatie. Nadrukkelijk betrekken in de fase van WENSEN en WILLEN. Tevens informeren over de bevindingen van het WAKEN.

5.3.2 Bestuurder

Een gedeputeerde, wethouder of portefeuillehouder is cruciaal in het voorbereiden van de besluitvorming door volksvertegenwoordigers. Daarnaast zijn zij zelf besluitvormend over de uitvoering van beleid. Naar partners (intern en extern) hebben zij een belangrijke rol als behartiger/pleitbezorger van doelen en maatregelen. Cruciaal is dat zij zich herkennen in de doelen, analyses en maatregelen. Cruciale rol in alle 5 W's.

5.3.3 Directie

Het management is van grote invloed op de jaarplanning en het takenpakket van medewerkers. Wanneer op dit schaalniveau draagvlak ontbreekt voor de opgaven of de rol van hun eenheid daarin, vertaalt zich dit door in de beschikbare middelen of capaciteit. Goed betrekken bij het WENSEN en WILLEN. Cruciale rol bij het WERKEN.

5.3.4 Beleidsadviseur

De beleidsadviseur c.q. beleidsmedewerker is de spin in het web. Zijn/haar kennis, kunde en relaties zijn bepalend voor het slagen van het beleid. De beleidsadviseur is verantwoordelijk voor het voeden van de beslissers en het doorvertalen van de besluiten naar de 'werkvloer'. Voert in feite de ambtelijke regie op het dossier klimaatbeleid binnen mobiliteitsbeleid.

5.3.5 Specialist

Bij de uitwerking van beleid is specialistische kennis onontbeerlijk. Denk in relatie tot klimaatbeleid onder andere aan specifieke kennis op het terrein van openbaar-vervoerconcessies, benutting en doorstroming bij VRI's, stimulering mobiliteitsmanagement et cetera. Al in een vroeg stadium van projecten (WENSEN, WETEN en WILLEN) moet met specialisten worden samengewerkt.

5.3.6 Uitvoerder

Na de fase van beleid start de implementatie. Belangrijk is dat de uitvoerende diensten/medewerkers goed op de hoogte zijn van de verwachtingen en het belang van een goede uitvoering. Betrokkenheid bij het WERKEN.

5.4 Afstemming met het maatschappelijk veld

Naast de actoren binnen de overheidsorganisaties moeten ook partners in het bedrijfsleven en bij maatschappelijke organisaties worden betrokken. In tabel 5.1 volgt een overzicht van mogelijke partners naar mobiliteits thema, wanneer het gaat om het voeren van klimaatbeleid binnen mobiliteitsbeleid.

Tabel 5.1: Klimaatbeleid binnen mobiliteitsbeleid: Mogelijke partners naar mobiliteitsthema

Mobiliteitsthema	Actoren relevant voor klimaatbeleid in mobiliteitsbeleid	Mogelijke rol actor binnen klimaatbeleid
Ontsluiting locaties	Gemeenten Provincies Bedrijven	Ontwikkeling geschikte locaties Streekplan/Omgevingsplan Keuze vestigingsplaats
Prijsbeleid	Rijk Gemeenten Provincies Bedrijven Bedrijvenkoepels (KvK etc) Reizigersorganisaties Reizigers	Heffing op CO ₂ -uitstoot Stimuleren alternatieven Stimuleren alternatieven Stimuleren slim/schoon reizen Stimuleren slim/schoon reizen Aanschaf van schone voertuigen of kiezen voor minder verplaatsingen
Verkeersveiligheid	Fietsersbond Veilig Verkeer Nederland Onderwijsinstellingen Burgers	Stimuleren alternatieven Stimuleren alternatieven Stimuleren alternatieven Gebruik maken van alternatieven
Openbaar Vervoer	Vervoersautoriteiten (provincies, stadsregio's, grote steden) Vervoerders Reizigers	Concessie-eisen aan voertuigen Stimulering gebruik OV Gebruik voertuigen Gebruik van minder vervuilende voertuigen
Parkeerbeleid	Gemeenten/parkeerbedrijf Bedrijven Burgers	Sturen met parkeertarieven in combinatie met aanbod van alternatieven Stimuleren alternatieve vervoerwijzen Kiezen voor alternatieve vervoerwijzen
Fietsbeleid	Provincies/stadsregio's Gemeenten Bedrijven Burgers Fietsersbond	Stimuleren van fietsgebruik door campagnes en realisatie voorzieningen Stimuleren van de fiets Gezond reizen Stimuleren van de fiets/afdwingen van voorzieningen
Mobiliteitsmanagement	Provincies/stadsregio's Gemeenten Mobiliteitsmakelaars Bedrijven Reizigers	Aanbod van alternatieven Aanbod van alternatieven Vermarkten slim reizen Stimuleren van slim reizen Kiezen voor slim reizen
Benutting wegen	Wegbeheerders	Beperken van het aantal autokilometers en verbeteren van de doorstroming.
Reconstructie en aanleg wegen	Wegbeheerders	Beperken van het aantal autokilometers en verbeteren van de doorstroming.

6 Kansrijke maatregelen

Tot slot zijn elf kansrijke maatregelen benoemd met betrekking tot mobiliteit die een bijdrage leveren aan een CO₂-reductie. Dit slothoofdstuk staat stil bij deze maatregelen, worden voorbeelden gegeven en wordt eveneens de relatie met andere beleidsvelden gelegd. Door deze informatie goed te benutten, kunnen gemeenten en provincies kennis van elders gebruiken voor hun eigen beleid.

6.1 Inleidend

De uitstoot van CO₂ door verkeer en vervoer kan op vele verschillende manieren worden bestreden. In het energiebeleid hanteert men de Trias Energetica. Trias Energetica is een begrip waarmee de volgorde van drie stappen naar een zo duurzaam mogelijke energievoorziening wordt aangeduid:

1. Beperk de vraag naar energie door toepassen van vraagbeperkende maatregelen;
2. Gebruik zoveel mogelijk duurzame energiebronnen om de energie die nog nodig is op te wekken;
3. Zet efficiënte technieken in om het resterende energiegebruik op te wekken.

Geïnspireerd hierop zijn voor de sector mobiliteit verschillende 'doelladders' gedacht. Binnen de sector verkeer wordt veel gebruik gemaakt van de Ladder van Verdaas (ook wel de Zevensprong van Verdaas genoemd). De achterliggende gedachte van de ladder is dat de huidige verkeersproblematiek en de beperkte fysieke ruimte vraagt om een multimodale mix van maatregelen. En dat er pas nieuwe infrastructuur wordt gebouwd als andere maatregelen geen oplossing bieden (zie voor meer informatie en voorbeelden: www.kpvm.nl/duurzaamemaatregelen).

In deze publicatie gaan we uit van een iets andere ladder:

- vermindering van autokilometers door;
 - minder verplaatsingen;
 - kortere verplaatsingen;
 - andere vervoerwijzen (openbaar vervoer, fiets, carpoolen);
- verhoging van de brandstofefficiency van vervoermiddelen (technische verbeteringen, zuiniger rijgedrag, hogere bezettingsgraad);
- toepassing CO₂-armere brandstoffen of elektriciteit.

Tabel 6.1 geeft van alle hoofddoelen verschillende beleidsrichtingen en voorbeelden van gemeentelijke instrumenten waarmee de doelen kunnen worden gerealiseerd.

Tabel 6.1 Hoofddoelen, beleidsrichtingen en beleidsinstrumenten

Hoofddoel	Beleidsrichting	Voorbeeld van beleidsinstrumenten
Minder mobiliteit	RO-beleid	Locatiebeleid nieuwe bedrijven Locatiebeleid nieuwe woningen Ontwikkeling bedrijventerreinen Stimuleren tele- en flexwerken (voorzieningen) Het Nieuwe Werken
	Infrastructuurbeleid	Aanpassing gemeentelijke wegenstructuur ter ontmoediging van het autogebruik binnen de stad (bijv. sectorenmodel)
	Fietsbeleid	Door verbetering fietspaden
	OV-beleid	Meer en beter OV-aanbod Verstrekken van mobiliteitskaart (Mobility Mixx)
	Parkeerbeleid	Verhoging parkeertarieven Vergroting van gebied betaald parkeren/vergunningparkeren Reductie aantal parkeerplaatsen
	Autodelen	Stimuleren van autodelen door communicatie/promotie en beschikbaarheid (gratis) gereserveerde parkeerplaatsen
	Carpoolbeleid	Aanleg carpoolplaatsen/transferia
	Ketenmobiliteit	Realisatie overstappunten
	Goederenvervoer	Bundelen van goederenstromen Efficiëntere logistiek
	Voorbeeldfunctie	Reiskostenvergoeding woon-werk ambtenaren Zakelijke reiskostenvergoeding ambtenaren Faciliteren Het Nieuwe Werken

Hoofddoel	Beleidsrichting	Voorbeeld van beleidsinstrumenten
Efficiëntere voertuigen	Infrastructuurbeleid	Langzaam Rijden Gaat Sneller (LARGAS)
	Voorbeeldfunctie / Duurzaam inkopen	Vergroening gemeentelijk wagenpark
	Parkeerbeleid	(Gedifferentieerd) betaald parkeren, vergunningparkeren
	OV-beleid	Eisen opnemen in OV-concessie
	Het Nieuwe Rijden	HNR-training geven aan ambtenaren
	Milieuzonering	Subsidies geven aan burgers voor HNR-cursussen
		Instellen milieuzonering (vracht/personen), privilegebeleid

Hoofddoel	Beleidsrichting	Voorbeeld van beleidsinstrumenten
CO ₂ -arme brandstoffen	Voorbeeldfunctie / Duurzaam inkopen	Vergroening gemeentelijk wagenpark
	Infrastructuurbeleid en RO beleid	Aanleg tank- en/of oplaadpunten in gemeente
	Parkeerbeleid	Gedifferentieerd betaald parkeren Parkeerplaatsen reserveren voor zuinige voertuigen Oplaadpunten installeren op parkeerplaatsen
	OV-beleid	Eisen opnemen in OV-concessie
	Subsidies	Experimenten financieren

Gemeenten kunnen niet alle bovenstaande maatregelen zelfstandig nemen. Soms moet overeenstemming worden bereikt met meerdere partijen en zal een gemeente/provincie moeten participeren in projecten. In andere gevallen kan de gemeente/provincie

slechts subsidiëren of faciliteren. Tabel 6.2 geeft aan op welke manier de gemeente/provincie CO₂-reductie kan realiseren bij zichzelf, de bedrijven en burgers.

Tabel 6.2 Mogelijkheden gemeente/provincie CO₂-reductie verschillende belangengroepen

	Gemeente/provincie	Bedrijven	Burgers
Zelf doen	<ul style="list-style-type: none"> Aanschaf zuiniger wagenpark HNR-training eigen medewerkers Aanleg fietspaden/stallingen Sturen d.m.v. vergoedingen autokilometers 	<ul style="list-style-type: none"> Instellen milieuzones voor vrachtverkeer Verruiming venstertijden voor zuinige/schone voertuigen Subsidie aanschaf zuiniger wagenpark 	<ul style="list-style-type: none"> Invoeren betaald parkeren Naar duurzaamheid gedifferentieerde parkeertarieven
Participeren	<ul style="list-style-type: none"> Gebruik maken van deelauto 	<ul style="list-style-type: none"> CO₂-eisen in concessieverlening OV 	
Subsidiëren/faciliteren	<ul style="list-style-type: none"> Gereserveerde parkeerplaatsen deelauto's 	<ul style="list-style-type: none"> Vergunningverlening vul- en oplaadpunten duurzame brandstoffen/elektriciteit 	<ul style="list-style-type: none"> Gratis verstrekken van HNR-trainingen aan burgers

Het Themateam Mobiliteit van het platform Duurzame Overheden heeft elf kansrijke acties gedefinieerd om mobiliteit te verduurzamen (tabel 6.3). Deze worden stuk voor stuk nader toegelicht, waarbij wordt ingegaan op:

- Mogelijke beleidsmaatregelen;
- Voorbeelden;
- Beoogde effecten klimaat en overige effecten;
- Relaties met ander beleid;
- Wanneer kansrijk;
- Te betrekken partijen;
- Benodigde inspanning;
- Waar al geïmplementeerd;
- Kritische succesfactoren per fase (wensen, weten, willen, werken, waken)

Tabel 6.3 Overzicht kansrijke acties verduurzamen mobiliteit

Actie	Hoofddoel
Fietsbeleid	vermindering autokilometers
Duurzaam ontwerp wijken en wegen	vermindering autokilometers
Mobiliteitsmanagement	vermindering autokilometers
Het Nieuwe Rijden	efficiëntere voertuigen
Schonere en zuinigere voertuigen	efficiëntere voertuigen
Autodelen	vermindering autokilometers, efficiëntere voertuigen
Schone en zuinige bevoorrading	vermindering autokilometers, efficiëntere voertuigen
Duurzaamheid in concessieverlening	efficiëntere voertuigen
Relatie leggen verkeers- en klimaatbeleid	vermindering autokilometers, efficiëntere voertuigen, CO ₂ -arme brandstoffen
Alternatieve brandstoffen/ elektriciteit	CO ₂ -arme brandstoffen
Communicatie over duurzame mobiliteit	vermindering autokilometers, efficiëntere voertuigen, CO ₂ -arme brandstoffen

6.1.1 Effectieve maatregelen voor meerdere doelen

In de bijgevoegde tabel 6.4 is een grote verscheidenheid aan duurzame mobiliteitsmaatregelen opgenomen. Ondanks hun duurzame karakter scoren zij uiteraard verschillend op doelen bereikbaarheid, luchtkwaliteit, geluidshinder en energiegebruik. Inzicht in de mogelijke win-win-situaties door gewenste effecten te stapelen biedt mogelijkheden om klimaatbeleid breder geaccepteerd te krijgen.

Tabel 6.4 is enerzijds het resultaat van een brainstormsessie met verschillende deskundigen van het CROW en Agentschap NL en anderzijds van een literatuurstudie in het kader van een studie naar de effecten van mobiliteitsmanagement op luchtkwaliteit uitgevoerd voor het CROW door Goudappel Coffeng en Ecorys AVM. In het kader van die laatste studie zijn ook tal van experts geraadpleegd.

Tabel 6.4 Effectenoverzicht maatregelen duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteitsmaatregelen			Beoogde gedragsverandering automobilisten					Kansen voor win-win (combineren van doelen)			
			Niet of minder reizen	Reizen op een ander tijdstip	Reizen via een andere route	Reizen met een andere modaliteit (niet auto)	Reizen met een schoner voertuig	Bereikbaarheidseffect	Luchteffect	Geluidseffect	Klimaatseffect
1 Stimuleren ander vervoer	Stimuleren fiets	Realisatie goed en veilig fietspaden-netwerk				X	X	+	-	-	+
		Goede fietsenstallingen				X	X	+	-	-	+
		Stimuleren elektrische fiets				X	X	-	-	-	-
		Fietsparkeren bij NS stations				X	X	+	-	-	+
		Fiscale fietsvergoedingen, fiets van de zaak				X	X	-	-	-	-
	Stimuleren OV	03A Uitbreiden OV diensten (spits)				X		++	+	-	+
		Communicatie betreffende OV				X		-	-	-	-
		03D Gratis OV kaart bij knelpunten of evenement				X		+	+	+	+
		Invoering gratis OV				X		+	+	-	+
	Stimuleren keten-mobiliteit	Verbeteren ketenmobiliteit				X	X	+	-	-	+
		OV fiets op stations				X	X	+	-	-	-
		Poolfietsen				X	X	-	-	-	-
		Aanleg carpool parkeerplaatsen				X	X	+	+	-	+
		Onbelaste carpoolbonus aan werknemers				X	X	-	-	-	-
		P+R aan randen stad				X	X	+	-	-	-
		Bedrijfsvervoer naar station of knooppunt				X		-	-	-	-
		Autodelen bij bedrijven				X		+	+	-	+
		Stimuleren autodelen woonwijken				X		+	+	-	+
		Multi modale reisinfo				X		+	+	+	+

- marginaal/geen effect
 + licht positief
 ++ zeer positief

Duurzame mobiliteitsmaatregelen			Beoogde gedragsverandering automobilisten					Kansen voor win-win (combineren van doelen)				
			Niet of minder reizen	Reizen op een ander tijdstip	Reizen via een andere route	Reizen met een andere modaliteit (niet auto)	Reizen met een schoner voertuig	Bereikbaarheidseffect	Luchteffect	Geluidseffect	Klimaatseffect	
2 Beperken autogebruik	Parkeerbeleid	Parkeerregulering	x			x		+	+	+	+	
		Verlagen vergoeding autokosten/ differentiatie	x			x		+	+	+	+	
		Autoluw maken gebied	x			x		+	+	+	+	
		Stopverbod bij scholen / betere inrichting	x			x	x	+	+	+	+	
		13J Capaciteitsbeleid, garages op afstand				x		+	-	-	-	
3 Minder verplaatsingen / km	Beperken auto-kilometrage	Vervoermanagement	x	x		x		+	-	-	-	
		Stadsdistributie	x	x		x	x	++	-	-	-	
		Transportbesparing (logistiek)	x					++	++	++	++	
		Thuiswerken / telewerken	x					++	++	++	++	
		Teleconferencing	x					+	+	+	++	
		Aannamebeleid (tegen lange afstand)	x					-	+	+	++	
		Multimodale overslag goederen voor modal shift naar rail en water	x			x	x	+	+	-	+	
		Verhuiskostenregeling	x					-	+	-	+	
4 Andere werktijden / thuiswerken	Nieuwe werken	Flexibele werktijden / dagindeling		x				++	-	-	-	
		Minder reisdagen (4*9 uur in de week)	x					++	+	+	+	
5 Specifieke milieu maatregelen	Schoner wagenpark	Duurzaam inkopen (vergroening wagenpark)					x	-	+	-	-	
		Stimuleren schone en zuinge auto's					x	-	+	-	+	
		Stimuleren elektrische scooters					x	-	+	++	+	
		Schone en alternatieve brandstoffen stimuleren					x	-	-	-	+	
	zuinig rijden	Verbeteren doorstroming		x				x	+	-	-	-
		Dynamisch verkeersmanagement (groene stroom, dosering)						x	+	-	-	+
		"Nieuwe rijden"						x	-	+	-	-
	overig	Aanpak specifiek milieuknelpunt	x					x	-	+	+	+
		Milieuzonering vrachtverkeer	x		x	x	x		-	+	-	+
6 Beprijzing	Beprijzing	Gedifferentieerd parkeertarief	x			x	x	-	+	-	-	
7 Mobiliteitsmanagement	Mobiliteitsmanagement	Mobiliteitsmanagement	x	x	x	x	x	+	-	-	-	

- marginaal/geen effect
+ licht positief
++ zeer positief

6.2 Fietsbeleid

Voer een actief fietsbeleid met een optimale fietsinfrastructuur. Bijvoorbeeld goede stallingsmogelijkheden en het uitvoeren van publiekscampagnes.

6.2.1 Mogelijke beleidsmaatregelen

- Verspreiding van informatiemateriaal aan burgers over de verschillende voordelen van fietsen (soms sneller, gezonder, milieuvriendelijker, goedkoper).
- Aanhaken op campagne Heel Nederland Fietst of andere campagnes waarin de fiets wordt geprezen.
- (Mede)financiering van fietsstallingen.
- (Mede)financiering van oplaadpunten voor elektrische fietsen en scooters.
- Terugdringen van fietsdiefstal door betere beveiliging van onbewaakte fietsstallingen.
- Informeer bedrijven in uw gemeente/provincie over de mogelijkheden om werknemers meer te laten fietsen.
- Geef als gemeente/provincie het goede voorbeeld:
- Stel bedrijfs- of dienstfiets(en) voor zakelijke bezoeken op korte afstand beschikbaar;
 - Geef eigen werknemers een abonnement op OV-fiets voor natransport bij zakelijke ritten per openbaar vervoer;
 - Collegen maken (zichtbaar) gebruik van de fiets en zijn 'ambassadeur'.
- Fietslessen voor allochtonen.

6.2.2 Voorbeelden

Gemeente Houten

De succesfactor van Houten is consistent en consequent beleid voor de fiets, voornamelijk qua stedenbouw. Bij ontwerp van een wijk zijn eerst heldere keuzen gemaakt voor de (normaal gesproken) zwakke functies: groen en langzaam verkeer. Daarna is pas de plaats van de auto aan bod gekomen. Ook bij Houten-Vinex zijn dezelfde structurele keuzen gemaakt als bij het 'oude' Houten. Bewoners van Houten-Vinex wisten dus wat ze konden verwachten. Belangrijk verschil is wel dat het 'oude' Houten meer vrijliggende fietsroutes bevat, terwijl in Vinex de fietsstraat meer is toegepast. Houten-Castellum krijgt zijn eigen treinstation, met daarbij een bescheiden winkelcentrum. Scholen en sportvoorzieningen zijn in Houten aan doorgaande fietsroutes te vinden. Met de auto ben je aan de achterkant van school welkom om je kind af te zetten, hier gaat de boodschap van uit 'vooral de fietsen zijn welkom'. Het fietsgebruik onder schoolgaande kinderen is erg hoog en ze zijn al jong vertrouwd met het overal per fiets heen te gaan. Pas als ze naar de middelbare school in Utrecht gaan, leren ze pas 'echt' omgaan met druk autoverkeer.

Gemeente Groningen

Groningen heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd om het fietsen aantrekkelijk te maken. Zo beschikt de stad over veel speciale voorzieningen voor fietsers. Naast de vele kilometers fietspaden en fietsstroken, heeft Groningen ook fietsbruggen, fietsvriendelijke verkeerslichten en bewaakte fietsstallingen die bovendien gratis zijn. De komende jaren kunnen fietsers op nog meer rekenen. Voor

de periode 2009 en 2010 was 4,7 miljoen beschikbaar voor fietsvoorzieningen. Daarnaast heeft fietsend Groningen een verlanglijstje ingediend bij het stadsbestuur. De gemeente heeft een half miljoen beschikbaar gesteld om deze wensen te verwezenlijken, onder andere extra gratis bewaakte fietsstallingen, aanpak van fietsdiefstal, extra stallingcapaciteit bij NS-station, plaatsen van uitschuifbare etagerekken, het vergroten van de herkenbaarheid van de bewaakte rijwielstallingen in de binnenstad, apart groen voor fietsers op kruispunten en het invoeren van een fietsrouteplanner. (Zie: www.groningen.nl)

Gemeente Apeldoorn

Apeldoorn wil met gratis fietsstallingen het fietsgebruik stimuleren en daarmee het autogebruik terugdringen. De gratis stallingen zijn verspreid over de binnenstad. Ze liggen op locaties die aansluiten op verschillende hoofd fietsroutes van de woonwijken naar de binnenstad. Naast het tegengaan van zwerf fietsen en fietsdiefstal wil de gemeente de fietser serieus nemen met het stallingsbeleid. Dit betekent: geen verpauperde stallingen aanbieden op afgelegen locaties, maar comfortabele stallingen op praktische locaties.

Het terugdringen van autogebruik levert een vermindering op van de CO₂-uitstoot, een verbetering van het leefmilieu door vermindering van de geluidsoverlast, een vermindering van gezondheidsklachten door fijn stof en een beperking van het ruimtegebruik voor wegen en parkeervoorzieningen.

Het concept van gratis bewaakte stallingen is in 1998 bij wijze van proef ingevoerd. Wanneer het aantal gestalde fietsen in het proefjaar met 30 procent zou toenemen, zou het project een vervolg krijgen. Na een jaar was het aantal gestalde fietsen toegenomen met 70 procent. Het gratis stallingen is toen permanent ingevoerd. Na twee jaar waren de volgende resultaten bereikt:

- 11 procent overstap van de auto naar de fiets;
- 120 procent meer gestalde fietsen na twee jaar;
- 21 procent minder zwerf fietsen in de binnenstad;
- 25 procent minder fietsdiefstal.

Op dit moment zijn er vier dagstallingen en een nachtstalling. Het aantal gestalde fietsen bedroeg 150.000 in 1997 (vóór de invoering van het gratis stallingen). Dit aantal schommelt nu rond de 600.000 (Contact: Gemeente Apeldoorn, Afdeling Mobiliteit)

Provincie Utrecht

De provincie Utrecht, de Stichting voor Natuur en Milieueducatie (IVN) en de Bond Beter Leefmilieu (België) voeren van 7 mei t/m 11 juni 2011 voor de tweede maal in negen gemeenten de campagne met Belgerinkel naar de Winkel uit. De campagne stimuleert mensen om op de fiets boodschappen te doen door fietsen te belonen. In 2010 hebben 15 gemeenten in 6 provincies meegedaan aan Met Belgerinkel naar de Winkel. Ruim 30 procent van de deelnemers geeft aan dat zij door campagne meer zijn gaan fietsen. Dat betekent niet alleen winst voor de fitheid van de deelnemers, maar ook voor het milieu. In totaal is door de deelnemers in de eerste campagneperiode circa 182.000 kilometer gefietst. Wanneer men zoveel

kilometers per auto waren afgelegd, zou 31 ton CO₂ zijn uitgestoten (zie: www.belgerinkel.nl).

6.2.3 Beoogde effecten klimaat en overige effecten

Stimulering van de fiets kan op korte verplaatsingen (tot 7,5 km) of bij stimulering van de elektrische fiets bij verplaatsingen tot circa 15 km leiden tot een hoger aandeel fietsers. Ongeacht of die fietsers komen uit de auto of het openbaar vervoer leidt dit tot een positieve bijdrage aan een beperking van het energiegebruik. Doordat de fiets vooral potentie heeft in druk stedelijk gebied, kan een verschuiving van de modal split ook leiden tot een betere doorstroming op het wegennet, wat ook gepaard gaat met energiebesparing.

6.2.4 Relaties met ander beleid

Meer fietsen heeft op vele andere beleidsterreinen positieve invloed. Fietsen is allereerst gezond. Daarnaast heeft fietsbeleid invloed op de luchtkwaliteit, op de verkeersveiligheid en op beschikbare ruimte in steden. Meer fietsen betekent minder (tweede) auto's en daardoor minder parkeerplaatsen. Overigens kan fietsen ook sterk worden gestimuleerd door autobeperkende maatregelen. Zo is het fietsgebruik in Amsterdam enorm gegroeid door het voeren van een strenger parkeerbeleid.

6.2.5 Wanneer kansrijk (in welke setting/omgeving)

Het stimuleren van de fiets is vooral kansrijk in verstedelijkt gebied door de geografische kenmerken (veel bestemmingen en functies op relatief korte afstand), maar ook door het feit dat de auto vaak last heeft van congestie en daarmee sterk verslechterde reistijden. Wel is in stedelijk gebied het openbaar vervoer vaak een 'geduchte concurrent'. Vanuit klimaatperspectief heeft de fiets de voorkeur.

6.2.6 Te betrekken partijen

Stimulering van de fiets ligt bij wegbeheerders waar het de realisatie van fietspaden en fietsparkeergelegenheden bij openbare voorzieningen betreft, maar ook het bedrijfsleven kan veel betekenen voor de stimulering van de (elektrische) fiets bij werknemers. Aansluiten met klimaatdoelen bij bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement biedt kansen. Verder betrekken belangenbehartigers van de fiets, zoals de Fietsersbond of Fietsberaad.

6.2.7 Benodigde inspanning

De inspanningen zijn relatief beperkt waar het personele inspanningen en uren betreft. Het voeren van een actief fietsbeleid is core business voor veel gemeenten. Het verknopen van klimaatdoelen in het reguliere fietsbeleid moet relatief makkelijk zijn vorm te geven. Wel kan dit leiden tot extra financiële inspanningen.

6.2.8 Waar al geïmplementeerd

Vrijwel alle gemeenten voeren een actief fietsbeleid. Van de gemeenten > 100.000 inwoners scoren Leiden, Apeldoorn, Zwolle en Groningen, Amsterdam het hoogst wat betreft het aandeel fiets in het totaal aantal reizigerskilometers.

6.2.9 Wat kunnen provincies doen

Gemeenten zijn veelal wegbeheerder van het fijnmazige fiets-

netwerk. Provincies kunnen aanleg en verbetering van regionale fietsinfrastructuur initiëren, stimuleren en subsidiëren; dit is van belang voor woon-werk-fietsverkeer, maar ook voor recreatief verkeer. Voor grotere fietsprojecten kloppen gemeenten voor subsidie aan bij de provincie, die een integrale afweging kan maken over welke fietsprojecten het meeste bijdraagt aan de modal shift van auto naar fiets.

6.2.10 Kritische succesfactoren per fase

(wensen, weten, willen, werken, waken)

Wensen

- Ook al is het huidige fietsbeleid misschien niet geïnitieerd vanuit zorgen om klimaatverandering, het draagt wel bij aan vermindering van autogebruik en daarmee CO₂-emissies. Etiketteer het huidige fietsbeleid daarom ook als klimaatbeleid;
- Begin eenvoudig, bijvoorbeeld met een proef. Bied gratis bewaakte stalling aan bij een evenement om het een keer uit te proberen. Op deze manier ontstaat er draagvlak voor gratis stallen.
- Maak het aanbieden van gratis bewaakte stallingen onderdeel van het gemeentebestuur. Verwerf bijvoorbeeld proactief (goedkope) terreinen.
- Communiceer over het belang van fietsen voor de bereikbaarheid, volksgezondheid, duurzaamheid etc.

Weten

- Probeer inzicht te krijgen in de bezwaren van burgers/werknemers om te fietsen. Onderneem actie om bezwaren weg te nemen.
- Laat voor de gemeente/provincie berekenen wat het effect is op de CO₂-emissies als alle korte autoritten door de fiets worden vervangen, dergelijke cijfers onderstrepen het belang van fietsbeleid.

Willen

- Leg een duidelijke relatie tussen fietsen en gezondheid.
- Koppel fietsbeleid aan concrete doelstellingen, dat maakt het voor bestuurders aantrekkelijk om zich te profileren.
- Het is mogelijk om de stallingen te financieren uit opbrengsten van betaald parkeren.
- Haak aan bij bestaande breed gedragen doelen en initiatieven, zoals die bijvoorbeeld momenteel op het gebied van mobiliteitsmanagement plaatsvinden.

Werken

- Start een Nota Parkeerbeleid of Nota Mobiliteit niet met de auto, maar begin met lopen, dan fietsen, OV en daarna pas de auto.
- Zorg er als gemeente/provincie vooral voor dat kinderen veilig kunnen fietsen, jong geleerd is oud gedaan.
- Weesfietsen zijn een knelpunt: stel een maximum termijn aan het parkeren in een fietsenstalling.
- Zorg ervoor dat de spreiding van bewaakte stallingen aansluit bij de wensen van de fietsers. Bijvoorbeeld vier tot vijf stallingen verspreid over de binnenstad (middelgrote stad).

Waken

- Onderzoek bijvoorbeeld door middel van enquêtes in hoeverre energiebesparing een reden is voor mensen om te gaan fietsen (meten van effect van campagnes).
- Meet het fietsaandeel op relaties/corridors waar nadrukkelijk is geïnvesteerd in de fiets. Die effecten komen ook ten goede aan het klimaat.

Meer informatie

- Fietsstraten in hoofdfietsroutes (www.crow.nl)
- Kennisbank Fietsberaad (www.fietsberaad.nl/)
- Hoe om te gaan met geparkeerde fietsen (Handboek Weesfietsen, www.rijksoverheid.nl)
- Heel Nederland Fietst (www.heelnederlandfietst.nl) is een 3-jarige campagne uitgevoerd door een breed samenwerkingsverband waarin onder andere de ministeries van I&M en VWS participeren naast bijvoorbeeld de Fietsersbond en NSIB.
- Belgerinkel (www.belgerinkel.nl) is een campagne gericht op het promoten van fietsen naar de winkel en beloning van goed fietsgedrag.
- Wat kan fietsbeleid betekenen voor klimaatbeleid (Planbureau voor de Leefomgeving) (www.pbl.nl)

6.3 Duurzaam ontwerp wijken en wegen

Ontwerp wijken, wegen en kruispunten duurzaam door bij de (her)inrichting van woonwijken en bedrijventerreinen gebruik te maken van de VPL-aanpak. Richt verkeersassen in volgens het principe Langzaam Rijden GAat Sneller (LARGAS).

6.3.1 Mogelijke beleidsmaatregelen

- VervoersPrestatie op Locatie (VPL). VervoersPrestatie op Locatie (VPL) is een speciaal ontworpen aanpak om de samenwerking tussen stedenbouw en verkeer in het stedelijk planproces te stimuleren en te verbeteren. Deze samenwerking bevordert dat er in de planontwikkeling structureel aandacht is voor de kwaliteit van de leefomgeving.
- Langzaam Rijden Gaat Sneller (LARGAS).
- Bij herstructurering van bedrijventerreinen ook de mobiliteitsvraag meenemen. Hou daarbij rekening met zowel vrachtverkeer als werknemers.
- Nieuwe woonwijken en bedrijfsterreinen al bij aanleg met OV ontsluiten: voordat gewoonte ontstaat om met de auto te komen.

6.3.2 Voorbeelden

Gemeente Hilversum

Hilversum is bezig de gehele buitenring in te richten volgens de principes van LARGAS. De voordelen van LARGAS zijn legio: betere doorstroming, betere verkeersveiligheid, minder brandstofverbruik, schonere lucht en efficiëntere inrichting van de openbare ruimte.

Gemeente Houten

De gemeente Houten heeft al vanaf eind jaren zeventig ervaring met fietsvriendelijke stedenbouw. De gemeente streeft hiermee naar een goede verkeersveiligheid en leefbaarheid. Houten hanteert een zogenaamd sectorenmodel: automobilisten die over de rondweg rijden, kunnen alleen via 'inprikkers' een wijk binnenkomen, de wijken zijn onderling niet met elkaar verbonden. Fietsers en voetgangers hebben het alleenrecht op de directe routes met veel vrijliggende fietspaden naar het centrum. Een goede bewegwijzering is nodig om de continuïteit van de fietsroutes zichtbaar te maken. De routes zijn daarnaast herkenbaar aan de rode loper. Bij de ontwikkeling van Houten Vinex (vanaf 1997) gebruikt de gemeente dezelfde principes.

De gemeente Houten is hét voorbeeld van fietsvriendelijke, duurzame stedenbouw. Het aandeel fietsverkeer is ongeveer 40%, dat is circa 12% hoger dan het provinciaal en landelijk gemiddelde. Het dorp kent gunstige verkeersveiligheidscijfers. Ook gaan kinderen er eerder zelfstandig naar school. De inwoners van Houten zijn vertrouwd met het fietsconcept. Aanvankelijk was er weerstand tegen de plannen, maar inmiddels blijkt uit alle belevingsonderzoeken dat bewoners zeer tevreden zijn. (Contact: Gemeente Houten, Verkeer en Vervoer).

6.3.3 Beoogde effecten klimaat en overige effecten

Door een duurzaam ontwerp van wijken moet enerzijds het aantal autokilometers worden beperkt, maar wordt vooral ingezet op een gelijkmatiger doorstroming van het verkeer. Beide gevolgen zijn zeer positief voor de bereikbaarheid (goede alternatieven voorhanden en doorstroming), maar ook voor het klimaat.

6.3.4 Relaties met ander beleid

- Verkeersveiligheid
- Luchtkwaliteit

6.3.5 Wanneer kansrijk (in welke setting/omgeving)

Het duurzaam ontwerpen van wijken en wegen kan in feite op elke locatie worden toegepast. Hoe groter de verkeersstromen, hoe groter het potentiële effect. Door de opgave gebiedsgericht te benaderen (wijk, kern, corridor) kan de meeste winst worden geboekt.

6.3.6 Te betrekken partijen

Cruciaal is een goede afstemming tussen de ruimtelijk en verkeerskundig ontwerpers. Zowel de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid als het klimaat zijn daarbij gebaat. De klimaatdeskundigen schuiven bij voorkeur ook vroegtijdig aan bij deze ontwerpprocessen.

6.3.7 Benodigde inspanning

Om klimaatdoelen goed te betrekken bij het integrale ontwerpproces is niet zozeer een ander proces nodig, maar zal wel een andere discussie plaatsvinden. Dit vergt aanpassingsvermogen van alle betrokkenen. Gewerkt moet worden aan onderling begrip en verstandhouding.

6.3.8 Waar al geïmplementeerd

Hilversum is als eerste gemeente aan de slag gegaan met LARGAS. Inmiddels is er in zo'n vijftig projecten ervaring opgedaan met de VPL. Over het algemeen zijn de ervaringen gunstig, zowel bij kleinere plannen (Leesten-Oost) als bij de wat grotere bouwplannen (Haarlem Schalkwijk). Waar de aanpak al is toegepast, is in het stedelijk ontwerp meer aandacht gekomen voor duurzame mobiliteit en kwaliteit in de gebouwde omgeving. Binnen het subsidieprogramma Ruimtelijke Ordening en Vervoer is veel ervaring opgedaan met VPL.

6.3.9 Wat kunnen provincies doen

Provincies zijn wegbeheerder van het provinciale wegennet en kunnen daarom zelfstandig besluiten nemen over investeringen in wegen. De provincie beslist om al dan niet te investeren in uitbreiding van het provinciale wegennet, dan wel in verbetering van het regionale OV, fietsinfrastructuur, busbanen etc. Van dergelijke keuzes gaat ook een belangrijke signaalfunctie uit.

Verder kunnen provincies de gemeentelijke RO- en infrastructuurplannen toetsen aan de eigen beleidsvisie, op het gebied van de ruimtelijke inrichting of het klimaat.

6.3.10 Kritische succesfactoren per fase (wensen, weten, willen, werken, waken)

Wensen

- Integreer CO₂/energie/duurzaamheid in het ruimtelijk besluitvormingsproces, zowel op hoog schaalniveau (waar wel en niet bouwen) als op laag schaalniveau (kruispunt of rotonde).

Weten

- In Nederland zijn al verschillende ervaringen opgedaan met LARGAS en VPL. Neem daarvan kennis. Kijk hoe de projecten zijn vormgegeven en gebruik hun ervaringen om binnen de eigen organisatie enthousiasme te creëren.
- Communiceer richting beleidsmakers en burgers over de successen.

Willen

- Luister goed naar weerstand of bezwaren en speel er bij de stedenbouwkundige plannen op in, maar laat je er als gemeente/provincie niet door tegenhouden.

Werken

- Zorg ervoor dat de fietsroutes goed zichtbaar en comfortabel zijn via zware bewegwijzering, goed onderhoud en een 'rode loper'.

Waken

- Het concept fietsstraat staat of valt met de discipline van automobilisten. In woongebieden functioneert het prima. Met kantoorgebieden zijn minder goede ervaringen, omdat daar minder binding is met de omgeving (je rijdt rustiger als je weet dat je buurjongen op straat speelt). Monitor hoe het principe functioneert en kijk waar bijsturing nodig is.

Meer informatie

- www.senternovem.nl/ebit/vpl/index.asp
- www.senternovem.nl/ebit/largas/index.asp

6.4 Mobiliteitsmanagement

Maak met lokale en regionale ondernemers en publiekstrekkingen (ziekenhuizen, scholen etc.) afspraken over mobiliteitsmanagement.

6.4.1 Mogelijke beleidsmaatregelen

- Inzet van collectief vervoer van/naar publiekstrekkingen, eventueel in combinatie met transferia;
- Belonen van elektrisch fietsen door bedrijven in combinatie met parkeer-/oplaadpunten;
- OV-training van senioren;
- Milieubarometer voor bedrijven;
- Laten terugkeren van stadsbussen in kleinere gemeenten;

KpVV heeft in 2005 een publicatie uitgebracht met als titel: Instrumenten voor Mobiliteitsmanagement. Daarin geeft zij voorbeelden van hoe met convenanten, de Wet Milieubeheer, de autonome verordeningbevoegdheid en de Bouwverordening een impuls kan worden gegeven aan mobiliteitsmanagement (zie www.kpVV.nl).

6.4.2 Voorbeelden

Collectief vervoer Europoort

Sinds een aantal jaar zet de Verkeersonderneming zich in voor een beter bereikbare Rotterdamse haven. De Verkeersonderneming is een coöperatie van de gemeente en Stadsregio Rotterdam, het Havenbedrijf en Rijkswaterstaat. De Verkeersonderneming voert verschillende projecten uit gericht op mobiliteitsmanagement. Voorbeelden daarvan zijn het gebruik van de busbanen voor collectief bedrijfsvervoer. Daarnaast loopt er een proef met Spitsmijden (meer informatie: www.verkeersonderneming.nl)

Gemeente Eindhoven

De komende jaren wordt de A2 omgebouwd om de regio Eindhoven bereikbaar te houden. Dit lost echter lang niet alle knelpunten op. Daarom streeft de regio naar een duurzame verschuiving van autokilometers in de spits naar andere vervoermogelijkheden of op andere tijden. Overheden in de regio en het bedrijfsleven hebben zich verenigd in het Platform Bereikbaarheid Eindhoven – 's-Hertogenbosch en een bestuursconvenant ondertekend. Als ontwikkel- en uitvoeringsorganisatie is de Stichting BRAMM (BRABants MobiliteitsManagement), voorheen de Stichting WegwijsA2, opgericht. Doel is via mobiliteitsmanagement 10% verkeer uit de spits te halen.

De samenwerkende partijen hebben een convenant getekend om werkgevers te stimuleren hun werknemers te bewegen op een andere manier naar het werk te reizen. Daarnaast worden diverse alternatieven aangeboden: goedkope OV-abonnementen, fiets-

faciliteiten, P+R-terreinen, telewerken, carpoolen, shuttlebussen. Dit pakket zal geëvalueerd worden en waar mogelijk aangevuld.

De communicatie rond BRAMM is zeer uitgebreid, van digitale nieuwsbrieven tot roadshows, maar ook vele individuele bedrijfsbezoeken. Dit heeft geleid tot een grote bewustwording bij bedrijven en werknemers in de regio dat de ombouw van de A2 mogelijk tot grote vertragings op de weg kon gaan leiden. Deze bewustwording, geholpen door de afname van met name vrachtverkeer door de economische crisis, heeft ertoe geleid dat er nauwelijks problemen zijn ontstaan. Structurele resultaten zijn nog niet zichtbaar (meer informatie: www.bramm.nl).

6.4.3 Beoogde effecten klimaat en overige effecten

Mobiliteitsmanagement is primair gericht op het beperken van de automobilitateit generiek of op bepaalde relaties c.q. tijdstippen. Dit probeert zij door het bieden van goede alternatieven. Vier gedragingen worden nagestreefd: niet reizen, reizen op een ander tijdstip, reizen via een andere modaliteit of reizen via een andere route. Vanuit klimaatdoelen zijn dit niet reizen en reizen via een andere modaliteit. Vanuit klimaatbeleid zou vooral moeten worden gepleit voor maatregelen die effecten vooral mogelijk maken.

6.4.4 Relaties met ander beleid

- Verkeersveiligheid
- Luchtkwaliteit
- Verkeersmanagement

6.4.5 Wanneer kansrijk

Mobiliteitsmanagement is vooral kansrijk in gebieden of op relaties waar sprake is van een congestie- of bereikbaarheidsprobleem. Mobiliteitsmanagement wordt ook wel ingezet op andere relaties, maar is dan aanzienlijk minder succesvol. Zeer succesvolle ervaringen zijn onder andere opgedaan bij groot onderhoud.

6.4.6 Te betrekken partijen

Bedrijven in de gemeente/regio, individuele automobilisten en overheden.

6.4.7 Benodigde inspanning

De benodigde inspanning is sterk afhankelijk van het draagvlak voor mobiliteitsmanagement bij de benodigde partners, maar ook afhankelijk van het type voorgestane maatregelen.

6.4.8 Waar al geïmplementeerd

In het kader van de Taskforce Mobiliteitsmanagement (o.l.v. Lodewijk de Waal) zijn in verschillende stedelijke regio's convenanten ondertekend door overheden en bedrijfsleven om te starten met mobiliteitsmanagement. Ook op nationaal niveau wordt gewerkt aan wijzigingen in de CAO, die het makkelijker maken om flexibel te werken. Ook interessant in dit kader is het concept Nieuwe Werken, waarin wordt gestimuleerd tot flexibeler werken (andere locaties, andere tijdstippen).

6.4.9 Wat kunnen provincies doen

Voor provincies is voor dit onderwerp een typische regierol weggelegd. Dit betekent partijen (gemeenten, bedrijven) samenbrengen en convenanten opstellen. Daarvoor kunnen provincies een mobiliteitsmakelaar aanstellen en financieren.

6.4.10 Kritische succesfactoren per fase

(wensen, weten, willen, werken, waken)

Wensen

- Zorg vanaf de start van het project voor een brede aanpak: betrek alle betrokkenen, zoals de provincie, Rijkswaterstaat en werkgeversorganisaties.
- Een publiek-private samenwerking zorgt voor een breed draagvlak en betrokkenheid.

Weten

- Probeer een goed beeld te krijgen van de verschillende mobiliteitsstromen in het gebied. Op grond van dat inzicht kan een gericht pakket van maatregelen worden geselecteerd, waarin daadwerkelijk alternatieven voor een slimmere reis worden geboden. Wellicht is ook nodig om door middel van onderzoek de bereidheid tot gebruikmaking van dat alternatief te peilen.

Willen

- De ondertekening van convenanten, waarin onder meer verantwoordelijkheden zijn vastgelegd, geeft het nodige gewicht aan het project. Voor meer informatie, zie de aanpak Slim Reizen in 7 stappen van het KpVV.

Werken

- Overleg regelmatig met ondernemers en publiekstrekkingen in de gemeente of provincie.
- Het commitment van individuele bedrijven en organisaties is nog een probleem. Alles gebeurt op vrijwillige basis. Bepaalde wetgeving, zoals in andere landen al wordt toegepast, zou hierbij kunnen ondersteunen.
- Communicatie is een cruciaal instrument om informatie te geven over de maatregelen, de alternatieven maar ook de noodzaak om alternatieven te zoeken (bijvoorbeeld bij groot onderhoud aan wegen).

Waken

- Afhankelijk van de inhoud van het mobiliteitsmanagementpakket moet de monitoring worden opgetuigd.

Meer informatie

- Handreiking Slim Reizen (www.kpvv.nl)
- Taskforce Mobiliteitsmanagement (www.tfmm.nl)
- Mobiliteitsmanagement en luchtkwaliteit (www.crow.nl)
- Mobiliteitsmanagementprojecten (www.senternovem.nl/mobiliteitsmanagement/projecten/index.asp?page=pa)
- Instrumenten voor mobiliteitsmanagement (www.kpvv.nl/files_content/kennisbank/Rapport%20Instrumenten%20voor%20Mobiliteitsmanagement.pdf)

6.5 Het Nieuwe Rijden

Bied eigen personeel, medewerkers van lokale bedrijven en/of burgers een rijstijltraining 'Het Nieuwe Rijden (HNR)' aan.

6.5.1 Mogelijke beleidsmaatregelen

- HNR-training aanbieden aan eigen personeel;
- Subsidies aan bedrijven die eigen personeel HNR-training aanbieden;
- Aanbieden/subsidieren van HNR-trainingen aan burgers, via buurtbijeenkomsten/inspraakavonden

6.5.2 Voorbeelden

Diverse gemeenten hebben de weg naar Het Nieuwe Rijden gevonden. Een goed overzicht is beschikbaar bij SenterNovem, die tot 2010 trekker is geweest van het programma Het Nieuwe Rijden. Na 2010 moet de 'markt' het Nieuwe Rijden adopteren.

Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam laat 500 ambtenaren een rijstijltraining Het Nieuwe Rijden volgen bij de ANWB. Het gaat om circa 340 bestuurders van personenauto's, 80 bestuurders van vuilniswagens en 100 bestuurders van veegwagens.

Regio Eindhoven

In de regio Eindhoven hebben de gemeenten Bladel, Deurne, Gemert-Bakel, Helmond, Laarbeek, Oirschot, Schijndel, Someren en Boxtel plus de Milieudienst regio Eindhoven zelf de krachten gebundeld om zo tot een gezamenlijke subsidieaanvraag te komen. Door de bundeling kunnen 175 ambtenaren van de diverse gemeenten getraind worden in Het Nieuwe Rijden.

Gemeente Den Haag

De gemeente Den Haag gaat 195 chauffeurs opleiden in Het Nieuwe Rijden op locatie. Hiermee wordt gehoopt een gemiddelde CO₂-reductie van 10 ton op jaarbasis te halen. De kerndoelstelling uit het milieubeleidsplan van de gemeente Den Haag is het bereiken van een CO₂-neutrale organisatie. Dit project helpt mee aan het bereiken van deze doelstelling.

Milieudienst West-Holland

De Milieudienst West-Holland en Midden-Holland hebben besloten samen te werken om meer mensen Het Nieuwe Rijden bij te brengen. Ze hebben hiervoor het project 'Trainingen HNR voor beroepschauffeurs' opgezet. De primaire doelstelling van dit project is een reductie van 10% van de uitstoot van CO₂, NO₂ en fijn stof bij de chauffeurs die de training 'Het Nieuwe Rijden' hebben gevolgd. Het is de bedoeling dat 1.235 personen de training gaan volgen. Daarnaast is de training ook bedoeld voor de bewustwording van het algemeen publiek. Het project heeft daarom ook een grote communicatiecomponent en vele publieksactiviteiten. Concrete resultaten (zoals het aantal deelnemers) zijn nog niet te melden aangezien het project nog loopt. (Contact: Milieudienst West-Holland).

6.5.3 Beoogde effecten klimaat en overige effecten

Het Nieuwe Rijden streeft naar een energiezuiniger rijstijl. Het Nieuwe Rijden is daarnaast positief voor de verkeersveiligheid.

6.5.4 Relaties met ander beleid

- Verkeersveiligheid
- Luchtkwaliteit
- Verkeersmanagement

6.5.5 Wanneer kansrijk (in welke setting/omgeving)

Het Nieuwe Rijden is een interessante maatregel voor elke automobilist. De maatregel kan echter het beste worden gestimuleerd via brancheorganisaties en werkgevers/bedrijven.

6.5.6 Te betrekken partijen

Bedrijven in de gemeente/regio en brancheorganisaties.

6.5.7 Benodigde inspanning

De inspanningen bestaan vooral uit het motiveren en informeren van bedrijven. Ook een financiële impuls kan tot de maatregel behoren.

6.5.8 Waar al geïmplementeerd

Het Nieuwe Rijden is breed omarmd. Voor meer informatie zie de hierboven genoemde concrete voorbeelden.

6.5.9 Wat kunnen provincies doen

Provincies kunnen HNR stimuleren bij de eigen werknemers.

6.5.10 Kritische succesfactoren per fase

(wensen, weten, willen, werken, waken)

Wensen

- Het Nieuwe Rijden heeft ook positieve effecten op de luchtkwaliteit, probeer deze maatregel te financieren met financiële middelen voor verbetering van de luchtkwaliteit.
- Breng het brandstofverbruik voor en na de meting in kaart, op basis daarvan kan de maatregel worden gemonitord en geëvalueerd, positieve besparingseffecten zijn goede PR.

- Maak de training aantrekkelijk door het te combineren met bijvoorbeeld een slipcursus. Als de training in een groter geheel past, dan zal het minder storend zijn dat het tijd kost.

Weten

- Breng in kaart hoeveel brandstofkosten de gemeente/provincie op jaarbasis kan besparen door Het Nieuwe Rijden, zet dit af tegen de kosten voor de trainingen (zie voor een HNR-bedrijventool op www.hetnieuwrijden.nl/training-volgen/rekenmodule/).
- De tijdsinvestering blijkt een struikelblok zowel voor ambtenaren als bedrijven (ook al is de training gratis voor gemeente-ambtenaren).

Willen

- Bied ook bestuurders een HNR-training aan, laat ze ervaren dat HNR potentie heeft.

Werken

- Het is het meest kostenefficiënt om het personeel dat veel kilometers rijdt een HNR-training te geven.
- Zorg ervoor dat de training goed is afgestemd op de doelgroep.
- Communiceer richting bedrijven en individuele burgers over de mogelijkheden (en voordelen) om mee te doen aan Het Nieuwe Rijden.

Waken

- Zorg voor een goede follow-up, zodat de nieuwe rijstijl wordt vastgehouden en 'beloofd'. Bij werknemers is het mogelijk om het verbruik van brandstof te monitoren met een boordcomputer.

Meer informatie

- Het Nieuwe Rijden (www.hetnieuwrijden.nl)

6.6 Schonere en zuiniger voertuigen

Stimuleer het gebruik van schone en zuinige voertuigen.

6.6.1 Mogelijke beleidsmaatregelen

- Experimenteerwet gedifferentieerd parkeren.
- Vergroening eigen wagenpark.
- Aantrekkelijk private leasetarief zuinige voertuigen voor ambtenaren.

6.6.2 Voorbeelden

Experimenteerwet differentiatie parkeertarieven
De vier steden met de grootste luchtkwaliteitsproblematiek, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, mogen experimenteren met gedifferentieerde parkeertarieven om daarmee de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarnaast mogen de gemeenten Apeldoorn, Leiden en Nijmegen ook van de regeling gebruik maken. De proef start naar verwachting in 2011 en duurt tot 1 januari 2015.

Vergroening eigen wagenpark gemeente Amsterdam

De gemeente wil de uitstoot van fijnstof, NO₂ en CO₂ door het eigen wagenpark terugdringen. De gemeente Amsterdam heeft ongeveer tweeduizend voertuigen, zoals vuilniswagens, veeg- en spoelmachines, busjes en personenauto's. De wagenparkbeheerders van stadsdelen en diensten spelen een belangrijke rol. Daarnaast kan door middel van de OV-concessies een duurzamer buswagenpark worden gerealiseerd. De gemeente treft de volgende maatregelen om de uitstoot te reduceren:

- Op alle grote dieselwagens moet een gesloten roetfilter geplaatst worden.
- Sterk vervuilende auto's worden vervroegd vervangen door schone voertuigen (A- en B-label voor personenauto's benzine en hybride, minimaal Euro 4 met gesloten roetfilter en indien mogelijk schoner voor kleine bestelauto's en voor grote voertuigen, scooters elektrisch of viertakt).
- Waar mogelijk auto's delen of vervangen door elektrische scooters.
- Chauffeurs trainen in Het Nieuwe Rijden.
- Gemeentelijke organisaties plannen laten indienen bij de coördinerende dienst om vervroegd voertuigen te vervangen en daarbij subsidie aan te vragen.
- Informatie-uitwisseling via www.nieuwamsterdamsklimaat.nl, bijeenkomsten en folder 'Amsterdam schoon op weg' die te downloaden is via de website.
- Subsidierегeling opstellen voor de aanschaf van elektrische auto's, kleine vrachtwagens en elektrische fietsen en scooters.
- Meewerken aan landelijk project voor elektrische huisvuilwagens.
- Behalve de milieueisen voor het eigen wagenpark is ook van belang dat de milieueisen gelden voor de inhuur van derden. (Contact: Gemeente Amsterdam, Dienst Milieu & Bouwtoezicht)

Private lease zuinige voertuigen voor ambtenaren

De Bank Nederlandse Gemeenten heeft een budget beschikbaar om tegen gunstige tarieven een zuinig voertuig te leasen aan ambtenaren. Gemeenten kunnen dit instrument inzetten om hun ambtenaren het goede voorbeeld te laten geven. De gemeenten Hardenberg, Staphorst, Urk en Zeewolde hebben inmiddels een mantelovereenkomst gesloten. (Zie www.groenrijden.nl)

6.6.3 Beoogde effecten klimaat en overige effecten

Een vergroening van het wagenpark bewerkstelligt een direct effect op het klimaat. Het totale effect is afhankelijk van het totaal gereden aantal voertuigkilometers (en dus van de omvang van het wagenpark). Een ander effect is de mogelijk stimulerende werking richting andere bedrijven met een omvangrijk wagenpark (of bijvoorbeeld leasebedrijven).

6.6.4 Relaties met ander beleid

- Luchtkwaliteit
- Duurzaam Inkopen

6.6.5 Wanneer kansrijk

De maatregel is kansrijk in organisaties met een omvangrijk eigen wagenpark (eigen of lease) en organisaties die veel gebruik maken van externe dienstverlening waar vervoer een belangrijk onderdeel is.

6.6.6 Te betrekken partijen

De afdeling inkoop c.q. de bedrijfsorganisatie en vervoerbedrijven. HRM voor vergroenen arbeidsvoorwaarden op het gebied van kilometervergoedingen woon-werk en dienstreizen.

6.6.7 Benodigde inspanning

De inspanning om het eigen wagenpark te vergroenen of eisen vast te leggen in concessies, aanbestedingen en contracten met dienstverlenende bedrijven is aanzienlijk. Wel is de inspanning eenmalig.

6.6.8 Waar al geïmplementeerd

Zie de voorbeelden.

6.6.9 Wat kunnen provincies doen

Provincies kunnen net als gemeenten het eigen en het OV-wagenpark vergroenen door duurzaam in te kopen en het reisgedrag van de eigen werknemers duurzamer maken. Verder kunnen zij het gebruik van schonere en zuiniger voertuigen faciliteren door aanleg van vulpunten voor biobrandstoffen of groen gas of laadpunten voor elektriciteit.

6.6.10 Kritische succesfactoren per fase (wensen, weten, willen, werken, waken)

Wensen

- Zorg voor bestuurlijk draagvlak en commitment (communicatie!).
- Overleg goed met wagenparkbeheerders.
- Zoek contact met gemeenten en provincies die al bezig zijn met het stimuleren van schonere en zuiniger voertuigen.

Weten

- Probeer met een kosten-batenanalyse aan te tonen dat de baten van schonere/zuiniger voertuigen ruim opwegen tegen de extra investeringskosten en operationele kosten.

Willen

Werken

- Probeer milieugedifferentieerd parkeren zo in te voeren dat naast schonere auto's ook zuiniger auto's worden bevoordeeld.
- Zuiniger en schoner gaan vaak samen, probeer daarom aan te haken bij het luchtkwaliteitbeleid.
- Subsidieregelingen zijn nodig om mensen over de streep te halen.

Waken

Blijf de wagenparkbeheerders actief ondersteunen om goede resultaten te behalen.

Meer informatie

- Expertisecentrum Milieuzones (www.milieuzones.nl)
- Handboek Milieuzonering vrachtverkeer (www.crow.nl)
- www.groenrijden.nl
- www.fuelswitch.nl

6.7 Autodelen

Stimuleer het aanbod van deelauto's in de gemeente/provincie. Per deelauto haal je vier auto's van de weg.

6.7.1 Mogelijke beleidsmaatregelen

- Verlenen van vergunningen voor commerciële autodatebedrijven.
- Het beschikbaar stellen van parkeerplekken voor deelauto's.
- Subsidie aan autodeelbedrijven voor aanleg van parkeerplekken.
- Financiële beloning geven aan inwoners die parkeervergunning inleveren.
- Gemeente/provincie kan zelf klant worden bij één (of meerdere) deelauto-aanbieders of deelauto's in eigen beheer aanbieden voor zakelijke reizen.

6.7.2 Voorbeelden

Amsterdam centrum

Voor meer informatie zie het evaluatierapport van de dIVV gemeente Amsterdam, Autodelen, september 2009.

Amsterdam Oud-West

Sinds ruim twee jaar voert stadsdeel Oud-West actief beleid om het autodelen meer bekendheid te geven en te stimuleren. Een evaluatie toont aan dat alle inspanningen niet voor niets zijn geweest. Met 78 autodeelplekken, waarvan er vier bedoeld zijn voor hybride auto's, is Oud-West in vergelijking met andere delen van de stad, een van de koplopers. De stimuleringsmaatregelen dragen bij aan het succes. Alle Amsterdammers die hun parkeervergunning inleveren en overstappen op autodelen krijgen een autodeeltegoed (voucher) van € 300,=. De autodeelbedrijven ontvangen in de vorm van een subsidie € 500,= tegemoetkoming in de aanlegkosten voor nieuwe autodeelplekken. (Contact: Gemeente Amsterdam (www.oudwest.amsterdam.nl)).

Nijmegen

In Nijmegen is in 2009 een proef gehouden met een aanbodgestuurde benadering. In de proef zijn naast de al aanwezige 9 deelauto's nog eens 8 deelauto's toegevoegd, met in het achterhoofd het idee dat aanbod vraag schept. De proef heeft geleid tot meer gebruik van deelauto's.

(Zie verder: www.duurzameoverheden.nl/PDO/Praktijk-Pilot-Product%20DOCS/Nijmegen%20aanbodgericht%20autodelen.pdf)

6.7.3 Beoogde effecten klimaat en overige effecten

Autodelen moet leiden tot minder autoverkeer. Daarnaast zijn deelauto's relatief zuiniger/schoner dan privé-auto's.

6.7.4 Relaties met ander beleid

- Luchtkwaliteit
- Parkeren
- Stedelijke ontwikkeling

6.7.5 Wanneer kansrijk (in welke setting/omgeving)

De meeste deelauto's staan in centra van de grote steden en 19e-eeuwse wijken met parkeerproblemen. Hoe groter het ruimtegebruik, hoe groter de kans dat autodelen aanslaat. Maar in principe is autodelen overal kansrijk. Een Amsterdamse deelauto blijkt ruim drie auto's (in privébezit) te vervangen en levert daardoor ruim extra parkeerplekken op. Eind 2010 zijn deelauto's beschikbaar in circa 30% van de gemeenten.

6.7.6 Te betrekken partijen

Stichting Autodate, deelautobedrijven, bewoners.

6.7.7 Benodigde inspanning

Om autodelen in de gemeente/provincie van de grond te krijgen moet de gemeente/provincie de volgende stappen zetten:

- contact opnemen met Stichting Autodate;
- aanbieder(s) deelauto's ondersteunen in communicatie, met name in de startfase;
- parkeerverordening indien nodig aanpassen;
- parkeerplekken reserveren (bij lage parkeerdruk is dit niet nodig);
- parkeerbesluit nemen;
- besluit nemen over doorberekenen gedeelde parkeerinkomsten (indien van toepassing);
- indien nodig overeenkomst sluiten met aanbieder.

Zie voor meer informatie de publicatie 'Kiezen voor Autodelen', deze is te downloaden via de KpVV-website (www.kpvv.nl).

6.7.8 Waar al geïmplementeerd

In ongeveer 30% van de gemeenten zijn één of meerdere deelauto's. In totaal waren er in 2010 ruim 1.800 deelauto's. In Amsterdam is het aantal deelauto's relatief het hoogst: 1 deelauto per 1000 inwoners. Landelijk is dat 0,1.

6.7.9 Wat kunnen provincies doen

Provincies hebben weinig middelen om autodelen te bevorderen. Wel kunnen ze gericht stimuleren dat deelauto's worden geïntroduceerd in gemeenten waar deelauto's nu nog niet beschikbaar zijn. Provincies kunnen voor dienstreizen autodelen bevoordelen boven het gebruik van de eigen auto. De provincie Overijssel laat haar eigen werknemers bij voorkeur met het openbaar vervoer reizen. Als dat niet kan moet met de deelauto worden gereisd.

6.7.10 Kritische succesfactoren per fase (wensen, weten, willen, werken, waken)

Wensen

- Zoek contact met gemeenten die voorlopen in het aanbieden van autodelen (bijvoorbeeld Amsterdam, Haarlem).

- Een subsidieregeling voor autodeelplekken is niet per se nodig, maar werkt wel stimulerend/versnellend. Veel gemeenten berekenen autodeelorganisaties geen kosten (of een gereduceerd tarief) voor een parkeervergunning. Ook kan de gemeente/provincie garant staan voor aanloopkosten bij introductie in een nieuwe gemeente. Ook kan gedacht worden aan subsidie voor deelauto's op alternatieve brandstof of elektrisch.

Weten

- Mensen hebben meer interesse in een deelauto naarmate de auto dichter bij hun huis is (liefst loopafstand); daarom is het van belang om actief in de wijk/straat te communiceren zodra een nieuwe deelauto is geplaatst. Informatie is van belang op natuurlijke momenten, zoals een verhuizing naar/binnen de gemeente.

Willen

Werken

- Omdat de markt zelf actief is, hoeven gemeenten weinig tot niets te doen om autodelen te stimuleren, maar ze kunnen wel een actieve rol spelen om autodelen op te starten of verder uit te breiden.
- Zoek contact met aanbieders van deelauto's (www.autodate.nl) en onderzoek de start- of doorgroeimogelijkheden.
- Als gemeente beschik je over alle NAW-gegevens van de parkeervergunninghouders. Maak hier gebruik van en stuur een mailing aan de hele doelgroep. Zet ook overige communicatiemiddelen in.
- Houd de voucherregeling zo eenvoudig mogelijk. Dit geldt ook voor de verwerking en uitleg naar gebruikers.
- Maak een koppeling met het openbaar vervoer. Vanaf 1 oktober 2009 ontvangen Amsterdammers die hun vergunning inleveren een ov-chipkaart voor drie maanden ter waarde van 300 euro. Klanten van Connexion en NS worden actief geïnformeerd over de mogelijkheden van deelauto's.
- Informeer burgers goed over de voordelen van autodelen, er wordt in hun buurt wel een parkeerplaats 'opgeofferd' maar uiteindelijk leidt autodelen tot meer parkeerplaatsen doordat het autobezit in de buurt omlaag gaat.
- Herhaal de voucherregeling niet te vaak. Als de aanbieding altijd geldt, is het nauwelijks een stimulans meer. Bovendien keer je dan eventueel aan mensen uit die anders ook wel hun vergunning zouden inleveren.

Waken

Meer informatie

- [www.kpvv.nl/\(publicatie 'Kiezen voor Autodelen'\)](http://www.kpvv.nl/(publicatie%20'Kiezen%20voor%20Autodelen'))
- commerciële aanbieders van autodate (www.autodate.nl)

6.8 Schone en zuinige bevoorrading

Verruim de venstertijden voor bevoorrading in binnensteden voor schone en zuinige voertuigen. Ook bevoorrading via stadsdistributiecentra en vervoer met elektronische voertuigen draagt bij aan een schonere bevoorrading.

6.8.1 Mogelijke beleidsmaatregelen

- Verruim venstertijden voor schone en zuinige voertuigen (of andere privileges).
- Ontwikkel stadsdistributiecentra aan de rand van de binnenstad en vervoer met elektrische voertuigen.
- Vervoermanagement bij bedrijven

6.8.2 Voorbeelden

Binnenstadservice Nijmegen

Vanaf 16 april 2008 is de stichting Binnenstadservice in Nijmegen actief. De doelstelling van Binnenstadservice.nl is het leveren van services op het gebied van goederenvervoer aan de klantgroepen lokale binnenstadondernemers, regionale consumenten, landelijke vervoerders/transporteurs en lokale overheid. De winkeliers van de binnenstad kunnen hun afleveradres verleggen naar het adres van Binnenstadservice.nl. Vervolgens worden de goederen voor de binnenstad slim gebundeld en schoon naar de winkeliers vervoerd. Eind 2008 waren ongeveer 70 winkeliers gecontracteerd. Inmiddels hebben de gemeenten Arnhem, Gouda, 's-Hertogenbosch, Maastricht, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg en Utrecht een eigen Binnenstadservice.

Bevoorradingsaanpak Binnenstad Utrecht

Utrecht neemt maatregelen om de bevoorrading van het stadscentrum soepeler en efficiënter te laten verlopen. Doel van de aanpak is het verbeteren van de bereikbaarheid, luchtkwaliteit en attractiviteit. Daarbij werkt Utrecht zeer nauw samen met het bedrijfsleven. Tot de maatregelen behoren de aanleg van extra laad- en losplekken en de realisatie van speciale op bevoorrading gerichte bewegwijzering. Daarnaast zet Utrecht de zogeheten Bierboot in voor het bevoorraden van ondernemers (zoals horeca) over het water. Ook na uitvoering van het Bevoorradingsplan blijft Utrecht – onder meer via het organiseren van ‘stadstafels’ en informatiecampagnes – winkeliers en vervoerders stimuleren om slimmer om te gaan met de bevoorrading.

Utrecht biedt alle ruimte aan innovatieve, schone bevoorradingsvormen zoals de Cargohopper: geruisloos en publieksvriendelijk transport van goederen met kleine elektrisch aangedreven voertuigen in het stadscentrum. De Cargohopper rijdt volledig op zelfstandig door middel van zonnepanelen opgewekte energie. Utrecht ondersteunde dit initiatief onder meer door de financiering van locatieonderzoek en hulp bij de ‘tocht door de ambtelijke molen’.

De ingebruikname van de tweede Bierboot betekent een verdere afname tot in totaal 100.000 bestelwagenkilometers minder op de Utrechtse grachten en een reductie van 30 ton CO₂. De Cargohopper boekt eenzelfde winst. In termen van ‘beleving’ waarderen chauffeurs de bereikbaarheid van het stadcentrum flink hoger: de

waardering is gestegen van (gemiddeld) matig naar (gemiddeld) goed. (Contact: Gemeente Utrecht, StadsOntwikkeling afdeling Verkeer en Vervoer)

Vervoermanagement bij bedrijven in de Regio Rijnmond

Het project ‘Vervoermanagement bij bedrijven in de Regio Rijnmond’, geïnitieerd door DCMR Milieudienst Rijnmond, heeft als doel om de emissies van het personen- en goederenvervoer terug te dringen en bij te dragen aan verbetering van de bereikbaarheid in de regio door reductie van transportkilometers. Bij de 30 deelnemende bedrijven zijn mobiliteitscans uitgevoerd voor het personenvervoer en logistieke scans voor het goederenvervoer. Bij 11 bedrijven met een eigen wagenpark of een relevante leasevloot zijn bovendien wagenparkscans uitgevoerd, gericht op een schonere vloot. De resultaten van de scans zijn samengevat in één integraal vervoerplan voor het bedrijf, waarin verbetermaatregelen en de planning voor de invoering vastgelegd zijn.

De gescande bedrijven realiseren gemiddeld tussen de 5 en 10 % emissiereductie. De verkeersemisies in de regio Rijnmond zijn door de scans bij de 30 bedrijven met ongeveer 0,2 tot 0,8% afgenomen.

(Contact: DCMR, Rinus Huybregts)

6.8.3 Beoogde effecten klimaat en overige effecten

Door schone vrachtauto's en bestelwagens te belonen met verruiming van venstertijden of andere privileges zal het wagenpark sneller vergroenen. Een soortgelijk effect wordt bijvoorbeeld door middel van milieuzonering vrachtverkeer ook nagestreefd.

6.8.4 Relaties met ander beleid

- Luchtkwaliteit
- Geluidshinderbestrijding
- Verkeersveiligheid
- Economische ontwikkeling

6.8.5 Wanneer kansrijk (in welke setting/omgeving)

Om een wezenlijke reductie te realiseren is de maatregel vooral kansrijk in grotere steden.

6.8.6 Te betrekken partijen

Green City Distribution: deze marktpartij organiseert stedelijke distributie, niet alleen voor winkels maar ook voor particulieren (bijv. DHL). Green City Distribution is recentelijk begonnen in de provincie Noord-Brabant en rijdt met aardgasvoertuigen. In de toekomst worden dat elektrische voertuigen (www.greencitydistribution.nl). Dit bedrijf is ook actief in: Den Haag, Delft, Rijswijk Voorburg, Tilburg, Breda, Eindhoven, Apeldoorn, Zutphen, Utrecht en Amersfoort

6.8.7 Benodigde inspanning

Beleidsmatig is de inspanning beperkt. De investering ligt vooral op het terrein van handhaving.

6.8.8 Waar al geïmplementeerd

Zie voorbeelden.

6.8.9 Wat kunnen provincies doen

Provincies hebben weinig mogelijkheden om directe invloed uit te oefenen op de bevoorrading van steden. Een van de redenen is dat de infrastructuur van binnenvaart en trein veelal worden beheerd door het rijk. Wel kunnen provincies gemeenten en bedrijven samenbrengen om bijvoorbeeld de haalbaarheid van een regionaal distributiecentrum te verkennen. Voorbeeld: Green hub Nijmegen en Green hub Venlo.

6.8.10 Kritische succesfactoren per fase (wensen, weten, willen, werken, waken)

Wensen

- Regelgeving ligt voor de hand. Dit lost wel het binnenstedelijke probleem op, maar gemeenten realiseren zich soms onvoldoende wat regelgeving teweegbrengt bij vervoerders en verladers. Kijk daarom samen met het bedrijfsleven hoe de bevoorrading optimaler kan verlopen.
- Voor draagvlak bij de vervoerders is het belangrijk de eisen voor schone en zuinige voertuigen af te stemmen met de buurgemeenten.
- Zoek de markt op, werk samen met het bedrijfsleven; je kan het als gemeente/provincie niet zelf en dat moet je ook niet willen. Maak er zo veel mogelijk een gezamenlijk project van met TLN, EVO en de KvK. Samenwerking met bedrijven om tot efficiënter goederenvervoer te komen, levert ook winst op andere vlakken als luchtkwaliteit op.
- Laat zien dat je het onderwerp serieus neemt door te investeren; neem ook de infrastructuur onder de loep.
- Stem ook eventuele verruiming van de venstertijden af met buurgemeenten, vervoerders bevoorraden vaak gemeenten na elkaar.
- Breng in kaart wat de voordelen voor het bedrijfsleven zijn van een efficiëntere bevoorrading.
- Laat u inspireren door gemeenten die succesvol zijn met schone en zuinige bevoorrading, kijk bijvoorbeeld in het voorbeeldenboek van de stichting stedelijke distributie.
- Waak voor de complexe oplossingen, beter is vaak de vijand van het goede. Houd het eenvoudig, wil niet te veel in één keer; zoek oplossingen die werken en tegelijkertijd nauwelijks nieuwe infrastructuur vergen.
- Maak van tegenstanders medestanders door de belangen van alle stakeholders goed in kaart te brengen en voor alle partijen de voordelen van samenwerking te belichten.
- -Begin klein: De haalbaarheid van innovatieve concepten is vaak onzeker. Het is daarom soms beter om met een klein aantal partijen, op een klein schaalniveau een pilot uit te voeren.
- Loop niet blind achter één oplossing aan; werk met meerdere oplossingen.

Weten

- Breng goed de consequenties op het terrein van handhaving in beeld.

Willen

Werken

- Maak goede afspraken met ondernemers en met de handhavende partijen.
- Communicatie richting ondernemers en leveranciers is cruciaal voor draagvlak voor de maatregel.
- Sluit aan Lean & Green label van Connekt

Meer informatie

- www.stedelijkedistributie.nl/
- www.connekt.nl
- www.greencitydistribution.nl
- www.dcmr.nl/binaries/publicatie/2009/netwerkbijeenkomst--duurzaamheid-loont-ook-voor-be/20090527-eindrapport-vervoermanagement.pdf

6.9 Duurzaamheid in concessieverlening

Neem emissie-eisen op in concessies voor contractvervoer, taxi, OV, afvaldienstverlening en stadsdistributie.

6.9.1 Mogelijke beleidsmaatregelen

- De concessieverlening voor het openbaar vervoer ligt in de meeste gevallen niet in handen van gemeenten, maar van regio's of provincies. Gemeenten kunnen echter wel invloed uitoefenen op bijvoorbeeld de voertuigeisen die bij de aanbesteding van het openbaar vervoer worden gesteld.
- De gemeente is veelal wel zelf de concessieverlener wat betreft schoolvervoer en taxivervoer. Ook wordt het beheer van gemeentelijke wagenparken veelal door gemeenten uitbesteed.

6.9.2 Voorbeelden

Provincie Gelderland

De provincie Gelderland heeft in de nieuwe OV-concessie de eis opgenomen dat er 20% CO₂-besparing moet worden gerealiseerd.

Gemeente Tilburg

In de gemeente Tilburg rijden de stadsbussen vanaf 2006 op aardgas.

Gemeente Haarlem

Bij de aanbesteding van het openbaar vervoer in de regio Haarlem/IJmond door de provincie Noord-Holland, heeft de gemeente Haarlem nadrukkelijk de voorkeur uitgesproken voor bussen op aardgas. De gemeente heeft onder meer een 'businesscase' gemaakt van een project in Lille, waar al aardgasbussen rijden. Onderdeel hiervan was een kosten-batenanalyse voor dieselbussen en aardgasbussen. Deze informatie is naar de provincie gestuurd ter ondersteuning van de gemeentelijke wens.

De inspanningen van de gemeente Haarlem hebben ertoe bijgedragen dat het openbaar vervoer in Haarlem/IJmond sinds begin 2006 door Connexxion wordt uitgevoerd met 85 aardgasbussen. De luchtkwaliteit in de stad is aanzienlijk verbeterd, sinds de introductie van de aardgasbussen, zo blijkt uit metingen die Haarlem op 16 locaties in de stad heeft laten uitvoeren. Haarlem onderzoekt of het mogelijk is om over te stappen op biogas. Naast het openbaar vervoer op aardgas, zet de gemeente Haarlem haar eigen wagenpark over op aardgas, geeft zij voorlichting aan bedrijven om het wagenpark over te zetten en is zij bezig met commerciële partijen om lokaal geproduceerd groen gas (biogas met verwijdering verontreinigingen) in te zetten als brandstof voor aardgasvoertuigen. (Contact: Gemeente Haarlem, Stadszaken, afdeling Milieu)

Stadsgewest Haaglanden

In het concessiegebied Haaglanden streek wordt met 130 aardgasbussen gereden. De concessie loopt van 2009 tot en met 2016. Op een klein aantal lijnen worden dieselbussen ingezet vanwege viaducten waar de aardgasbussen niet onderdoor kunnen. De concessie Haaglanden stad loopt af op 1 januari 2012. Het Stadsgewest is van plan in de nieuwe concessie stadsbussen op biogas te eisen.

(Contact: Stadsgewest Haaglanden, Patrick Aelmans)

Gemeente Apeldoorn

In de gemeente Apeldoorn rijdt een Whisper bus. Dit is een hybride bus die middels de achteras elektriciteit opwekt en dit opslaat in de accu's die op het dak gemonteerd zijn. De Whisper bus stoot ongeveer 50% minder aan uitlaatgassen uit, verbruikt 50% minder brandstof en is tot 90% stiller dan de gewone stadsbussen die in Apeldoorn rijden. De eerste Whisper bus rijdt proefritten door Apeldoorn en er zijn nog vier bussen op komst voor de gemeente Apeldoorn. De Whisper bus is een samenwerking tussen de provincie Gelderland, gemeente Apeldoorn, Veolia Transport, Eneco energie en E-traction. Laatstgenoemde heeft gezorgd voor de ombouw van de bussen en voert het onderhoud aan de bussen uit. De nieuwe OV-concessie Veluwe, waar Apeldoorn deel van uitmaakt (van start in december 2010) heeft niet geleid tot de toepassing van Whisperbussen. De concessieverlener, provincie Gelderland, heeft de uitdrukkelijke wens van de gemeente Apeldoorn om deze Whisperbussen verplicht te stellen niet gehonoreerd. (voor meer informatie: gemeente Apeldoorn).

Gemeente Leeuwarden

De gemeente heeft bij de aanbesteding van het taxivervoer in het bestek laten opnemen dat een aanbieder van taxi's op groen gas een contract krijgt voor 7 jaar, in plaats van de normale 5 jaar. Alle 25 taxibusjes in de concessie rijden op groen gas. (voor meer informatie: Bouwe de Boer, gemeente Leeuwarden).

6.9.3 Beoogde effecten klimaat en overige effecten

Zuiner en schonere bussen in het concessiegebied en tevens een voorbeeldwerking naar andere overheden. Betere benutting van vulpunten alternatieve brandstoffen, waardoor het voortbestaan hiervan zekerder wordt.

6.9.4 Relaties met ander beleid

- Luchtkwaliteit
- Duurzaam Inkopen

6.9.5 Wanneer kansrijk (in welke setting/omgeving)

Concessies voor het openbaar vervoer worden meestal op provinciaal niveau afgegeven, maar gemeenten kunnen wel hun wensen en voorkeuren uiten en hun invloed laten gelden. Bundeling van krachten door meerdere gemeenten zorgt ervoor dat je sterker staat.

6.9.6 Te betrekken partijen

Vervoersautoriteiten en vervoerders.

6.9.7 Benodigde inspanning

De eisen aan schonere voertuigen moeten worden opgenomen in het Programma van Eisen voor de verschillende concessies die een vervoersautoriteit in beheer heeft.

6.9.8 Waar al geïmplementeerd

Zie voorbeelden.

6.9.9 Wat kunnen provincies doen

Provincies zijn in veel gevallen concessiehouder van het openbaar vervoer in hun provincies. In sommige gevallen is de concessiehouder een stadsregio, bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeenten in de stadsregio. Bij het opstellen van het bestek voor de aanbesteding is het verstandig de gemeenten intensief te betrekken. Gemeenten hebben veelal specifieke wensen met betrekking tot de milieuvriendelijkheid van de bussen die door de gemeente rijden, bijvoorbeeld omdat zij luchtkwaliteit- of geluidknelpunten hebben. Provincies hebben op hun beurt de gemeenten nodig bijvoorbeeld bij het verbeteren van de toegankelijkheid van de haltes.

Het is denkbaar gemeenten mee te laten betalen aan de concessie, bijvoorbeeld in het geval specifieke wensen van een gemeente wordt gehonoreerd. Dit gebeurt nu ook al bij lokale experimenten met gratis openbaar vervoer of andere prijsacties. In het bestek moet worden opgenomen dat de aanbieder de meerkosten van de specifieke wensen in kaart brengt. Zie voor meer informatie de website over criteria voor duurzaam Inkopen op het gebied van OV-busvervoer van Agentschap NL (www.senternovem.nl/duurzaaminkopen/Criteriaontwikkeling/welzijn/openbaar_vervoer.asp).

6.9.10 Kritische succesfactoren per fase

(wensen, weten, willen, werken, waken)

Wensen

- Zorg voor synergie: overschakeling van bussen naar aardgas maakt het ook voor bedrijven en particulieren mogelijk om op aardgas te gaan rijden, hetzelfde geldt voor andere brandstoffen of elektriciteit.

- Bundel je krachten met andere gemeenten en initiatiefnemers, maak gebruik van netwerken, samen sta je sterker. De provincie beslist over concessies, maar als gemeente heb je hier wel degelijk invloed op. Maak hier gebruik van.
- Zorg voor een win-win-situatie. Laat zien dat aardgasbussen niet alleen goed zijn voor luchtkwaliteit, maar ook kostentechnisch interessant zijn. Laat een 'businesscase' zien met kostenbatenanalyse.

Weten

- Maak gebruik van kennis van bijvoorbeeld Infomil (luchtkwaliteit), Fuel Switch en www.wikimobi.nl.

Willen

- Organiseer een studiereis/excursie naar steden waar al wordt gereden met aardgasbussen of andere milieuvriendelijke voertuigtechnieken.

Werken

- Voer project grootschalig in, dus niet met alleen één aardgasbus als pilot of proef. Met meer schaalgrootte valt het financiële plaatje gunstiger uit.

Waken

- Maak resultaten concreet door het uitvoeren van een luchtkwaliteitsmeting of een tevredenheidonderzoek onder reizigers en/of bewoners.

Meer informatie

- www.kpvv.nl
- www.fuelswitch.nl
- www.energietransitie.nl
- wikimobi.nl/
- www.senternovem.nl/duurzaaminkopen/Criteriaontwikkeling/welzijn/openbaar_vervoer.asp

6.10 Alternatieve brandstoffen/elektriciteit

Realiseer vulpunten voor alternatieve brandstoffen en oplaadpunten voor elektrische auto's. Ook dient het gebruik maken van elektriciteit en alternatieve brandstoffen waar mogelijk gestimuleerd te worden.

6.10.1 Mogelijke beleidsmaatregelen

- Subsidies aan burgers en bedrijven voor het rijden op aardgas of elektriciteit.
- Vergunningen voor pomp of oplaadpunt faciliteren (wanneer van toepassing).
- Gemeentelijke voertuigen (eventueel gefaseerd) overschakelen op alternatieve brandstof.

6.10.2 Voorbeelden

Gemeente Tilburg

De gemeente stelt 80.000 euro beschikbaar voor mensen die besluiten om te gaan rijden op aardgas. Iedereen (particulieren en bedrijven) die zich aanmeldt en aan de voorwaarden voldoet, krijgt een vergoeding voor de eerste 1.000 kg getankt aardgas. De gemeente betaalt deze vergoeding twee keer per jaar uit (januari en juli). Aardgas kan getankt worden bij het tankstation van ABC Tankstations.

Gemeente Rotterdam, totstandkoming van programma 'Stroomstoot', ter stimuleren van elektrisch vervoer

De collegevisie van maart 2008 ging er nog van uit dat elektrisch vervoer op lange termijn kan bijdragen aan de klimaatdoelen van de gemeente, maar op korte termijn nog niet (te duur, techniek nog niet voldoende ontwikkeld). In de loop van 2008 heeft de ontwikkeling van elektrisch vervoer toch een vlucht genomen, en is dit als oplossingsrichting toegevoegd. De visie ontstond dat elektrisch vervoer goed kan zijn om de restopgave van CO₂-besparing in te vullen.

Vanuit de politiek (zowel landelijk als gemeentelijk) kwam vervolgens de vraag wat Rotterdam kan doen aan elektrisch vervoer. Het college heeft de afdeling V&V en het RCI gevraagd wat mogelijk is. Deze zijn met marktpartijen gaan praten (autoleveranciers, energieleveranciers) en andere overheidspartijen en ministeries. Ook is gesproken met potentiële gebruikers. Eerst zijn de mogelijkheden voor service en bestelverkeer in kaart gebracht (TNT, DHL, Rotep, Eneco) en kleinschalig OV (kleine busjes RET, Tuk-Tuk, Hopper International). Ook buiten Nederland is gekeken naar voorbeelden, bijvoorbeeld Kopenhagen. Daar zijn 5 à 10 jaar geleden al 40 openbare oplaadpunten neergezet).

Enkele knelpunten zijn in kaart gebracht, zoals de geringe beschikbaarheid van voertuigen en het feit dat ontwikkelingen nog niet zo snel gaan. Verder zijn er grote verschillen met het huidige mobiliteitssysteem, bijvoorbeeld in de laadinfrastructuur. Er is nog veel te leren. Daarom zet de gemeente in met kleinschalige proeven. Om te beginnen zijn twee laadpunten geplaatst in samenwerking met Eneco, TNT, en het RCI. Deze worden overigens nog beperkt gebruikt, omdat de elektrische auto's van TNT en Eneco elders worden opgeladen. Deze laadpalen zijn overigens ook geschikt gemaakt voor elektrische scooters en fietsen.

Na deze eerste ontwikkelingen is uiteindelijk in de zomer van 2009 het programma Stroomstoot geïntroduceerd om de juiste voorwaarden te creëren voor het versnellen van de introductie van elektrische voertuigen in het Rotterdamse straatbeeld. Dit programma positioneert de binnenstad als speerpunt, waarin service en bestelvoertuigen en kleinschalig OV elektrisch uitgevoerd gaat worden. Er komen voldoende oplaadpunten in de stad en de gemeente financiert de eerste 1.000 oplaadpunten voor particulieren, instellingen en bedrijven. Er worden gratis parkeervergunningen verstrekt aan eigenaren van elektrische voertuigen. En de gemeente ondersteunt innovatieve ontwikkelingen door deel te nemen aan

experimenten, deze mede te financieren en belemmerende regels weg te nemen.

Gemeente Amsterdam

De gemeenteraad heeft ingestemd met de aanpassing van de stimuleringsregeling voor de aanschaf van elektrische auto's per 2011. De aanpassing houdt in dat de regeling naast ondernemers ook voor particulieren open staat, en dat vanwege het grotere aanbod elektrische auto's het maximale subsidiebedrag voor personenauto's naar beneden wordt bijgesteld. In 2010 zijn in totaal circa 160 aanvragen binnengekomen van voornamelijk media-bedrijven, koeriersdiensten en ondernemers met een duurzame insteek.

De gemeente heeft als launching customer een voorbeeldfunctie ingenomen door het aanschaffen van elektrische voertuigen. In totaal heeft de gemeente 40 elektrische voertuigen rijden en zijn er nog 36 besteld. Stadsdelen en diensten kunnen nu ervaring opdoen met het elektrisch rijden. Daarnaast laat dit Amsterdamse ondernemers en particulieren zien dat elektrisch rijden kan. De gemeente heeft al elektrische scooters in het eigen wagenpark en gaat dit aantal, ter vervanging van de auto, de komende jaren uitbreiden.

Formule E-team

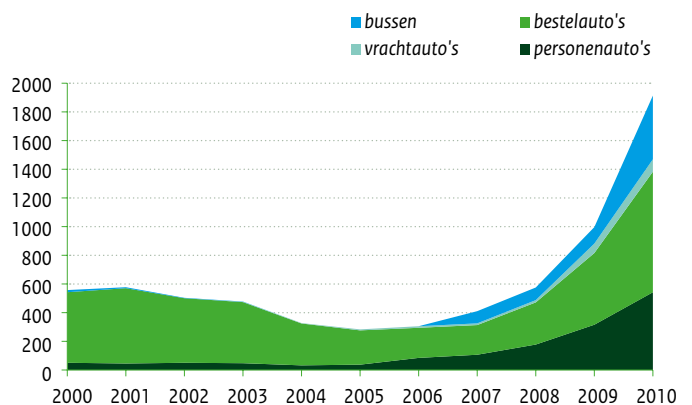
Het Formule E-team is een samenwerkingsverband van de overheid, het bedrijfsleven en instellingen onder voorzitterschap van Maurits van Oranje. Het Formule E-team heeft tot doel doorbraken te realiseren op elektrisch vervoer in onder meer infrastructuur, accu's en beschikbaarheid van elektrische auto's. Het Formule E-team heeft de doelstelling om elektrisch rijden in de komende jaren voor iedereen toegankelijk te maken. Om dit mogelijk te maken is praktijkervaring noodzakelijk. Leden van het Formule E-team en andere marktpartijen starten projecten om ervaring in de praktijk op te doen. Het Formule E-team heeft recent een startgids Elektrisch Rijden voor gemeenten gepubliceerd (zie: www.nlmilieuvenleefomgeving.nl/formuleeteam/publicaties)

Handbook for the deployment of Electric-mobility in Europe
In opdracht van het Europese platform voor nationaal en regionaal transport onderzoek (ERA-NET TRANSPORT) is medio 2010 een handboek voor de implementatie van elektrisch vervoer tot stand gebracht. In het handboek worden de belangrijkste barrières voor marktintroductie beschreven evenals mogelijke beleidsopties om deze barrières te slechten. Het handboek gaat in het bijzonder in op de rol van de verschillende overheden (EU, rijk, provincie, gemeenten) om elektrische auto's op de weg te krijgen. Speciale aandacht gaat in de handreiking uit naar publiek-private samenwerking en het betrekken van private partijen. Het handboek komt in het voorjaar van 2011 beschikbaar via de website van ERA-NET TRANSPORT (www.transport-era.net/).

Stadsgewest Haaglanden

Het stadsgewest Haaglanden wil de komende jaren een grote stap maken richting duurzame mobiliteit. Zij zet sterk in op het gebruik van groen gas in de sector verkeer en vervoer. De doelen zijn:

- eind 2012 rijden er 2012 voertuigen op groengas en zijn er 9 groengasvulpunten en
- vanaf januari 2011 wordt een subsidieregeling van kracht om de aanleg van groengasvulpunten te stimuleren.
- Sinds 2010 is er in Haaglanden een subsidieregeling voor de aanschaf van aardgasvoertuigen. Eind 2010 reden er in de regio 500 voertuigen op groen gas. Landelijk waren dat er rond de 2000 (zie figuur 6.1).



Figuur 6.1 Aantal voertuigen op aardgas op 1 januari (CNG) (bron: CBS)

Op dit moment zijn er in de regio 3 vulpunten. In 2011 komen er in elk geval nog 3 bij. Bedrijven rondom de vulpunten worden momenteel bezocht door groengasmakelaars.

Om de hiervoor genoemde doelen te realiseren, heeft het stadsgewest het initiatief genomen voor een Regionaal Convenant Groen Gas Haaglanden. Op 18 juni 2010 is een eerste platformbijeenkomst gehouden met autodealers, auto-importeurs, leasemaatschappijen, vulpunt-exploitanten en gemeenten uit de regio Haaglanden. Alle deelnemers reageerden enthousiast op het concept convenant. In het convenant staan de doelstellingen van het project in Haaglanden en de afspraken over de eigen inbreng per deelnemende partij. Het convenant wordt maart 2011 naar verwachting door alle partijen ondertekend.

Provincie Fryslân/Gemeente Leeuwarden

De ambitie van de drie noordelijke provincies is om in 2015 100.000 voertuigen op duurzame brandstoffen te laten rijden, waaronder groen gas. De gemeente Leeuwarden pakt dit namens de provincie Fryslân op. De gemeente heeft daartoe een aanbesteding uitgevoerd voor twee groen-gas makelaars om te bemiddelen tussen bedrijven en overheden. De gemeente heeft verder het initiatief genomen tot een werkgroep waarin gemeenten, importeurs van aardgasvoertuigen en leveranciers van groen gas met elkaar afspraken maken om meer aardgasvoertuigen op de weg te krijgen. Friesland telde eind 2010 9 tankstations met alternatieve brandstoffen. Het provinciale wagenpark bestond eind 2010 uit 35 voertuigen op groengas, 5 op bio-ethanol en 2 elektrische wagens. Voor het opladen van elektrische auto's stonden in Leeuwarden op dat moment zes oplaadpunten, waarvan één snellader.

Verder lanceert de provincie Fryslân in 2011 een communicatie-campagne met de slogan “Ik ben een fries dus ik rijdt schoon”.

6.10.3 Beoogde effecten klimaat en overige effecten

Alternatieve brandstoffen leiden in het algemeen tot minder CO₂-emissies. Niet alleen bij elektriciteit en waterstof, maar ook bij biobrandstoffen is de CO₂-reductie afhankelijk van de wijze van productie. Bij het gebruik van biobrandstoffen is het van belang er rekening mee te houden dat dit, zonder de juiste voorzorgsmaatregelen, ongewenste effecten kan hebben (denk aan de discussie over voedsel versus brandstof en mogelijke gevolgen voor de biodiversiteit). Daarom is een garantie op de duurzaamheid van biobrandstoffen nodig. Elektrische auto's, CNG, en de meeste biobrandstoffen zijn ook nog eens gunstig voor de luchtkwaliteit. Voor de productie van biobrandstoffen is veel ruimte nodig, zeker als het gaat om biobrandstoffen die uit voedselgewassen (koolzaad, graan, maïs) worden geproduceerd. Met één hectare (100 bij 100 meter) grond bebouwd met biomassa, kunnen ongeveer 1 tot 3 auto's van biobrandstof worden voorzien.

6.10.4 Relaties met ander beleid

- Luchtkwaliteit
- Geluid (in ieder geval bij elektrisch vervoer)

6.10.5 Wanneer kansrijk (in welke setting/omgeving)

Het realiseren van vulpunten voor biobrandstoffen is kansrijk in gemeenten met een groot eigen wagenpark of waar bedrijven zijn gevestigd die een grote voertuigvloot hebben. Er is dan namelijk direct een groot potentieel aan afnemers. Bij oplaadpunten voor elektrische auto's speelt dit minder.

6.10.6 Te betrekken partijen

Overheden, bedrijven en individuele burgers.

6.10.7 Benodigde inspanning

Overleg met aanbieders van vulstations en oplaadapparatuur. Onderzoek naar geschikte locaties. Verlenen van vergunning voor plaatsing. Communicatie naar burgers en bedrijven.

6.10.8 Waar al geïmplementeerd

Zie voorbeelden.

Verder bevat het “Handboek voor De lokale implementatie van beleidsmaatregelen voor schone(re) brandstoffen in Europa” van Biofuel Cities een schat aan informatie voor overheden die aan de slag willen met alternatieve brandstoffen. Het handboek, is bedoeld ter ondersteuning van plaatselijke initiatieven om het transport schoner te maken. De voornaamste meerwaarde van dit handboek is dat het is gebaseerd op de lering die is getrokken uit projecten die al met succes in Europese steden zijn uitgevoerd.

Meer informatie

- Handboek voor De lokale implementatie van beleidsmaatregelen voor schone(re) brandstoffen in Europa (www.duurzameoverheden.nl/smartsite.dws?ch=PDO&id=89263)

6.10.9 Wat kunnen provincies doen

Provincies kunnen de regiorol opnemen en subsidie beschikbaar stellen voor het realiseren van vulpunten voor aardgas, biobrandstoffen/biogas of elektriciteit. De provincie Fryslân heeft bijvoorbeeld een werkgroep samengesteld waarin naast de provincie en de gemeenten ook mensen uit de auto-industrie en de energiesector deelnemen. Hierdoor rijden in de provincie Fryslân al relatief veel groen-gas auto's rond. Zo rijdt het eigen wagenpark van de provincie voor bijna 90% op groen gas. In de gehele provincie Fryslân reden eind 2010 240 voertuigen op groen gas.

6.10.10 Kritische succesfactoren per fase

(wensen, weten, willen, werken, waken)

Wensen

- Besef dat je niet alleen staat: er zijn partijen in je omgeving die er belang bij hebben dat rijden op alternatieve brandstoffen of elektrisch vervoer van de grond komt. Iedereen die iets kan betekenen moet betrokken worden.
- Geef zelf het goede voorbeeld. Je kunt niet roepen ‘iedereen moet het doen’, terwijl je zelf niets doet.
- Blijf voortdurend communiceren en wees zichtbaar.

Weten

- Ontwikkel inzicht in de lokale kansen voor vervoermiddelen op alternatieve brandstoffen. Een belangrijke vraag is welke aandrijving geschikt is voor welke doelgroep. Maak gebruik van beschikbare kennis van bronnen zonder commerciële belangen, zoals ministerie van I&M, VNG, KpVV, Agentschap NL en diverse platforms die ondersteunen bij brandstofkeuzen en maatregelen.
- Blijf op de hoogte van landelijke en provinciale subsidiemogelijkheden voor het realiseren van vulpunten en oplaadpunten.
- Onderzoek welke bedrijven in de gemeente een rol kunnen spelen bij de implementatie van vulpunten en de dienstverlening eromheen.

Willen

- Haak aan bij klimaatinitiatieven en klimaatbeleid. Diverse gemeenten en provincies hebben een doelstelling om in een bepaald jaar klimaatneutraal of energieneutraal te worden. Vaak is de bijdrage van mobiliteit in zo'n doelstelling wel onderzocht en gekwantificeerd, maar beperkt uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma. De routekaart naar klimaatneutraliteit kan worden gebruikt als onderbouwing van het stimuleren van alternatieve brandstoffen en de effecten op primair energiegebruik en CO₂ uitstoot. Ook luchtkwaliteitprogramma's kunnen goed worden ingezet ter onderbouwing van alternatieve brandstoffen.

- Schrijf een beleidsnotitie met een plan voor vulpunten/oplaadpunten waarbij bij voorkeur relevante wethouders en raadsleden betrokken worden.

Werken

- Combineer het realiseren van vulpunten en oplaadpunten met flankerend beleid om de aanschaf en het gebruik van desbetreffende voertuigen te stimuleren. Bijvoorbeeld het verlagen van parkeertarieven voor vervoermiddelen op alternatieve brandstoffen, het beschikbaar stellen van speciale parkeerplaatsen, en het aanbieden van aanschaffpremies. Overweeg eventueel tijdelijke promotieactiviteiten in samenwerking met het bedrijfsleven.
- Communiceer duidelijk naar bedrijfsleven en particulieren waar de vulpunten en oplaadpunten zich bevinden. De exploitanten doen dit uiteraard ook, maar het is goed om op een website een overzichtskaartje te plaatsen.
- Zorg ervoor dat prominente personen in de gemeente/provincie, bijvoorbeeld de burgemeester of de commissaris van de koningin, het goede voorbeeld geven en zich verplaatsen in een schoon voertuig. Communiceer regelmatig over hun ervaringen met het vullen / opladen van de voertuigen.
- Combineer: stimuleer elektrische deelauto's waardoor je zowel deelauto's als elektrisch stimuleert.
- Gebruik ervaringen van andere gemeenten/provincies die voorop lopen als inspiratie, bijvoorbeeld Amsterdam met elektrische voertuigen, en Leeuwarden/Fryslân dat zowel inzet op (groen) gas en elektrisch vervoer.

Waken

- Maak een plan voor het monitoren van het gebruik van de oplaadpunten en de vulpunten. Voor de vulpunten is dit eenvoudig te realiseren door middel van het bijhouden van getankte brandstof. Voor oplaadpunten is het interessant om zowel de 'getankte' kilowatt-uren bij te houden, als de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen waaraan het oplaadpunt is gekoppeld.

Meer informatie

- www.fuelswitch.nl
- www.schonevoertuigenadviseur.nl
- www.platformschonevoertuigen.nl/
- www.nlmilieuenleefomgeving.nl/formuleeteam/
- www.e-laad.nl
- www.rotterdamclimateinitiative.nl
- startgids elektrisch rijden voor gemeenten (www.nlmilieuenleefomgeving.nl/formuleeteam/publicaties)
- www.transport-era.net/
- www.energietransitie.nl

6.11 Communicatie/Campagnes

Communiceer naar burgers en bedrijven wat zij zelf kunnen doen om de uitstoot van CO₂ door mobiliteit te beperken. Organiseer bijeenkomsten zoals de Week van de Duurzaamheid of de Europese Mobiliteitsweek. Ook kan worden gedacht aan (herhaalde) campagnes.

6.11.1 Mogelijke beleidsmaatregelen

- Europese Mobiliteitsweek
- Heel Nederland Fietst;
- Met Belgerinkel naar de winkel.

6.11.2 Voorbeelden

Europese Mobiliteitsweek (jaarlijks in september)

In de Europese Mobiliteitsweek 2010 werd aandacht besteed aan duurzame mobiliteit. In deze week zijn onder andere de volgende projecten uitgevoerd:

- Bedrijven geven gas
 - Het Klimaatverbond organiseert samen met gemeenten, regio's, provincies en milieudiensten regionale bijeenkomsten voor en door bedrijven die op aardgas willen gaan rijden en geven daarnaast informatie over groen gas. Het gaat hierbij om gemeenten en/of regio's waar al een aardgasvulpunt is gerealiseerd of waar op korte termijn een aardgasvulpunt komt.
 - Fietsen scoort
 - Op www.fietsenscoort.nl kunnen deelnemers meteen zien of ze voldoen aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen, hoeveel CO₂-uitstoot ze voorkomen of hoeveel sponsorgeld ze bij elkaar fietsen om bijvoorbeeld fietsmakers in Zuid-Afrika op te leiden.
 - Autodelen? doen!
 - Tijdens de Europese Mobiliteitsweek 2010 namen veel gemeenten zelf een deelauto in gebruik voor het eigen personeel.
- Zie voor meer projecten: www.europesemobiliteitsweek.nl.

Provincie Fryslân

De provincie Fryslân lanceert in 2011 een communicatiecampagne met de slogan "Ik ben een fries dus ik rijdt schoon", om daarmee het rijden op groen gas te stimuleren,

6.11.3 Beoogde effecten klimaat en overige effecten

De effecten van communicatie zijn op zichzelf waarschijnlijk niet zo groot. Maar communicatie kan wel helpen om andere maatregelen een noodzakelijk steuntje in de rug te bieden. Ook kunnen campagnes helpen om een onderwerp maatschappelijk te agenderen. En kun je met een campagne laten zien wat de gemeente en andere partijen doen en aanbieden.

6.11.4 Relaties met ander beleid

- Luchtkwaliteit
- Bereikbaarheid
- Gezondheid

6.11.5 Wanneer kansrijk

In feite leent elke locatie, doelgroep of setting zich voor communicatieve maatregelen. In veel gevallen is het werken aan bewustzijn een basis voor verdere maatregelen.

6.11.6 Te betrekken partijen

Overheden, bedrijven en individuele burgers.

6.11.7 Benodigde inspanning

Afhankelijk van de bijbehorende maatregelen/campagnes.

6.11.8 Waar al geïmplementeerd

- De gemeente Eindhoven heeft de prijs Fast Forward in 2010 gewonnen als meest actieve gemeente in de Europese Mobiliteitsweek.
- De gemeente Amsterdam heeft in de Europese Mobiliteitsweek fietsers in het zonnetje gezet.

6.11.9 Wat kunnen provincies doen

Provincies kunnen feitelijk dezelfde dingen doen als gemeenten. Ook kan de provincie gemeenten (financieel) ondersteunen in hun communicatie-activiteiten.

6.11.10 Kritische succesfactoren per fase (wensen, weten, willen, werken, waken)

Wensen

- Val de burger niet te veel lastig, dram niet en spreek niet te veel over lange termijn.
- De baas (overheid) moet het goede voorbeeld geven.
- Positief gedrag moet veel meer beloond worden, dan slecht gedrag afgestraft.
- Sluit in je boodschap, medium en taalgebruik aan bij de doelgroep. Technologische verhandelingen slaan niet of nauwelijks aan bij de burger.
- Gedrag moet worden afgedwongen door de omstandigheden aan te passen.
- Het gaat bij communicatie vaak alleen over kennis over klimaatverandering, maar communiceren over de klimaateffecten van houding en gedrag van burgers zijn ook belangrijk.

Weten

Willen

Werken

Waken

Meer informatie

- www.europesemobiliteitsweek.nl/
- www.heelnederlandfietst.nl
- www.belgerinkel.nl
- tourdefrancerotterdam.nl

6.12 Parkeerregulering

Parkeerregulering is een effectief middel om de parkeerdruk in een gebied te verlagen en ruimte te creëren op straat voor andere functies. In combinatie met stimulering van alternatieve vervoerwijzen (fiets, openbaar vervoer) kan de modal split worden gewijzigd en op die manier de uitstoot van CO₂ worden beperkt.

6.12.1 Mogelijke beleidsmaatregelen

- betaald parkeren;
- blauwe zone (parkeerschijfzone);
- vergunning parkeren;
- parkeren op afstand.

6.12.2 Voorbeelden

In alle grote steden en regionale kernen is sprake van een vorm van parkeerregulering bij centra. Dit heeft gevolgen voor de directe omgeving maar ook voor de modal split. In sommige steden is de tweede parkeervergunning (flink) duurder dan de eerste, waardoor het tweede-autobezit wordt ontmoedigd.

In de gemeente Amsterdam is sprake van een sterke stijging van het fietsgebruik, wat mede een gevolg is van stringent parkeerbeleid.

Het ministerie van VROM (nu opgegaan in het ministerie van I&M) heeft in 2009 een wetsvoorstel geschreven om milieugedifferentieerde parkeertarieven mogelijk te maken ("Tijdelijke experimenteerwet differentiatie van parkeertarieven op basis van luchtverontreiniging"). De ministerraad heeft eind 2009 ingestemd met de tijdelijke experimenteerwet differentiatie van parkeertarieven. Met deze tijdelijke wet kan een beperkt aantal gemeenten een proef houden met het differentiëren van parkeertarieven naar de mate waarin voertuigen de lucht verontreinigen. Doel is om de luchtkwaliteit in de binnensteden te verbeteren. De vier steden met de grootste luchtkwaliteitsproblematiek zijn Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht. Daarnaast mogen de gemeenten Apeldoorn, Leiden en Nijmegen ook van de regeling gebruik maken. Voor de gedifferentieerde parkeertarieven is een wijziging nodig van de Gemeentewet. De proef start naar verwachting per 1 januari 2011 en duurt tot 1 januari 2015.

6.12.3 Beoogde effecten klimaat en overige effecten

Door het beperken van de parkeermogelijkheden of het beprijsen daarvan wordt het autogebruik en -bezit teruggebracht en wordt direct een positief effect op CO₂-uitstoot gerealiseerd. De omvang van het effect is sterk afhankelijk van de aanwezigheid van alternatieven (qua functie en qua vervoer) en de hoogte van het parkeertarief.

6.12.4 Relaties met ander beleid

- Luchtkwaliteit
- Bereikbaarheid
- Gezondheid
- Economie

6.12.5 Wanneer kansrijk (in welke setting/omgeving)

Parkeerregulering is vooral geschikt in stedelijk gebied rondom stedelijke centra en publiekstrekkers.

6.12.6 Te betrekken partijen

Overheden, bedrijven en individuele burgers.

6.12.7 Benodigde inspanning

De invoering van parkeerregulering.

6.12.8 Waar al geïmplementeerd

Vrijwel alle steden en grotere kernen passen parkeerregulering toe. De link met klimaatbeleid wordt nog maar beperkt gelegd.

6.12.9 Wat kunnen provincies doen

Parkeerbeleid is vrijwel volledig het domein van gemeenten. Provincies kunnen wel financieel bijdragen om bijvoorbeeld in nieuwe P&R-locaties (op)laadpunten voor toepassing van duurzame brandstoffen/elektriciteit mogelijk te maken.

6.12.10 Kritische succesfactoren per fase (wensen, weten, willen, werken, waken)

WENSEN

- Communiceer duidelijk over de doelen van parkeerregulering en de gevolgen van het ontbreken ervan.
- Communiceer duidelijk over de ins en outs van het gekozen regime (waar, wanneer, hoe etc).
- Zorg voor een gedegen planproces. Parkeerbeleid leidt tot felle discussies.

WETEN

- Informeer over de positieve effecten (en successen) in andere gemeenten en gebieden.

WILLEN

- Bereid de besluitvorming zorgvuldig voor met uitgebreide inspraakmomenten voor bedrijfsleven, burgers en betrokkenheid van de politiek.

WERKEN

- Informeer burgers en bedrijfsleven uitgebreid over het implementatietraject.
- Zorg voor een informatiedesk.

WAKEN

Meer informatie

- www.crow.nl: diverse brochures die ingaan op parkeerbeleid en de effecten
- www.kpvv.nl

Dit is een publicatie van:

Agentschap NL
NL Energie en Klimaat
Croeselaan 15
Postbus 8242 | 3503 RE Utrecht
T +31 (0) 88 602 92 00
E info@agentschapnl.nl
www.agentschapnl.nl/lokaalklimaatbeleid

© Agentschap NL | april 2011
Publicatie-nr. 2FLOK1101

Hoewel deze publicatie met de grootst mogelijke zorg is samengesteld kan Agentschap NL geen enkele aansprakelijkheid aanvaarden voor eventuele fouten.

Agentschap NL is een agentschap van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. Agentschap NL voert beleid uit voor diverse ministeries als het gaat om duurzaamheid, innovatie en internationaal. Agentschap NL is hét aanspreekpunt voor bedrijven, kennisinstellingen en overheden. Voor informatie en advies, financiering, netwerken en wet- en regelgeving. De divisie NL Energie en Klimaat versterkt de samenleving door te werken aan de energie- en klimaatoplossingen van de toekomst.