

Mobiliteit kan **slimmer** en **duurzamer**

Voor overheden die aan klimaatdoelen willen werken, is mobiliteit een belangrijk thema. Verkeer en vervoer zijn namelijk verantwoordelijk voor gemiddeld 25 procent van de gemeentelijke CO₂-uitstoot. Wanneer gemeenten het vervoer binnen hun stad anders en energiezuiniger organiseren, bereiken ze dus een aanzienlijke CO₂-reductie.



De Haagse Wethouder Rabin Baldewsingh (Duurzaamheid) zit achterop een elektrische scooter bestuurd door een eerste testrijder, een leerling van het Hofstadlyceum. Haagse jongeren konden eind september gratis twee dagen een elektrische scooter testen.

Agentschap NL heeft dit jaar een gids uitgebracht over lokale mobiliteit. Deze 'Handreiking klimaatbeleid en duurzame mobiliteit voor gemeenten' laat zien welke stappen gemeenten kunnen zetten om klimaatdoelen te bereiken met lokaal mobiliteitsbeleid. De gids is gelardeerd met praktijkvoorbeelden en tips. In het laatste hoofdstuk worden elf kansrijke maatregelen nog eens extra belicht.

Als gemeente heb je vooral invloed op het verkeer van en naar de gemeente (herkomst-bestemmingsverkeer) en het verkeer binnen de gemeente (korte ritten). Goed fietsbeleid, goed openbaar vervoer, stimuleren van het gebruik van alternatieve brandstoffen of elektrische auto's en parkeerregulering zijn enkele van de vele mogelijkheden. Welke maatregelen het meest geschikt zijn, hangt af van de lokale omstandigheden.

Meeliften met andere beleidsdoelen

Vaak liften klimaatdoelen mee met andere doelen als bereikbaarheid, luchtkwaliteit en geluid. Gemeente

Nijmegen bijvoorbeeld voldoet op een paar plaatsen nog niet aan de eisen voor luchtkwaliteit en heeft daarom verschillende maatregelen genomen die de luchtkwaliteit gunstig beïnvloeden. Steeds meer auto's rijden op schone brandstoffen, zo rijden de stadsbussen op aardgas. Daarnaast stimuleert de gemeenten stadsdistributie en werkt ze aan betere doorstroming van verkeer op knelpunten. Nu deze maatregelen (bijna) zijn gerealiseerd, verschuift het accent van luchtkwaliteit naar klimaatdoelen als reductie van CO₂-uitstoot.

Ook fietsbeleid dient veel meer doelen dan alleen het klimaat. Denk aan luchtkwaliteit, geluidskwaliteit, gezondheid en het voorkomen van files. De fiets kan volgens de handreiking vooral helpen bij het terugdringen van korte autoritten tot 7,5 km. Gemeenten kunnen het fietsgebruik vaak goed beïnvloeden omdat zij als eerste investeren in infrastructuur en fietsenstallingen, en ook vaak aanspreekpunt zijn voor landelijke fietscampagnes.

Samenwerking essentieel

Samenwerking met andere partijen is essentieel. Met private partijen, met kennisorganisaties en/of met andere overheden. Zo worden concessies voor stadsbussen weliswaar verleend door provincies of regio's, maar gemeenten kunnen invloed uitoefenen op de emissie-eisen die bij de aanbesteding van openbaar vervoer worden gesteld. In de concessie voor Utrechtse stadsbussen die Bestuur Regio Utrecht (BRU) in september van dit jaar verleende aan Q-buzz, staat een verplichting om met 200 hybride bussen te rijden. Volgens een woordvoerder van BRU levert dit een besparing van ruim 1 miljoen liter diesel per jaar op. Dat de chauffeurs worden getraind in het Nieuwe Rijden, levert een extra besparing op. De handreiking wijst ook op het belang van samenwerking tussen gemeentelijke afdelingen. Alleen al de plek waar een nieuwbouwwijk wordt gebouwd, kan jaarlijks heel veel kilometers schelen, in positieve en in negatieve zin. ■

Op de website van Kennisplatform Verkeer en Vervoer staat een overzicht van milieuprestaties van bussen in OV-concessiegebieden. Zie www.kpvv.nl.

Nijmegen: samen werken aan duurzame distributie

Ondernemers, overheid en kennisinstellingen in Nijmegen en de regio zien elkaar een paar keer per jaar in de denktank 'duurzame logistiek'. Hieruit zijn al verschillende initiatieven geboren voor een schonere distributie van goederen. In de binnenstad van Nijmegen nemen ruim honderd winkeliers deel aan een centrale distributie van Binnenstadservice. Goederen die bestemd zijn voor de deelnemende winkels, worden afgeleverd op een centrale plek aan de rand van de stad, op

bedrijventerrein TPN-WEST. Bakfietsen en kleine transportwagens (op aardgas) brengen de goederen vervolgens naar de diverse winkels. Overtollig materiaal als karton, cartridges of kledinghangers neemt Binnenstadservice op dezelfde manier weer terug. Deze werkwijze zorgt voor een vermindering van CO₂-uitstoot van 50 kg per week en scheelt wekelijks 85 vrachtwagens in de binnenstad. Binnenstadservice is inmiddels ook operationeel in Arnhem, Den Bosch, Tilburg, Maastricht, Utrecht en Rotterdam.

Vanaf hetzelfde bedrijventerrein in Nijmegen West bevoorraadt Transportbedrijf Cornelissen de twaalf plaatselijke Albert Heijn-winkels met een schone, stille aardgastrekker. Van het distributiecentrum van Albert Heijn worden de goederen met Lange Zware Vrachtwagens (LZV's) aangevoerd. Met als resultaat 30 procent minder vrachtverkeer en 30 procent minder uitstoot van CO₂ op de snelweg tussen Tilburg en Nijmegen.

Amsterdam kiest voor elektrisch vervoer

In september van dit jaar heeft Amsterdam een overeenkomst gesloten met Nissan/Renault om 1.000 van de eerste in serie geproduceerde elektrische auto's, de Nissan LEAF, naar Amsterdam te halen. De verkoop van deze wagen loopt in Japan zo goed dat Nissan de introductie in Europa voorbehoudt aan landen of steden die vooroplopen met elektrisch vervoer. Amsterdam bouwt aan een netwerk van

oplaadpunten voor elektrische voertuigen, zowel auto's als scooters. Nog dit jaar moeten 200 oplaadpunten zijn gerealiseerd. Vanaf 2011 worden, al naar gelang de behoefte, 2.000 oplaadpunten aangelegd op straat, in parkeergarages en op P+R-terreinen. Tot dusver tonen voornamelijk ondernemers belangstelling. 'Omdat het tot nu toe veelal om ombouwmodellen gaat, zijn elektrische auto's vaak nog

te duur voor particulieren', zegt Pauline Koerselman van de gemeentelijke dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer. Verschillende lokkertjes, zoals gratis laden en parkeren bij openbare oplaadpunten tot april 2012, moeten potentiële kopers over de streep trekken om een elektrische auto aan te schaffen. Naar verwachting zal de prijs in de toekomst dalen door de productie van in serie gebouwde elektrische voertuigen.



Klimaatcongres 2010

Duurzame mobiliteit is hot item bij lokale overheden de komende jaren en dus ook op het Klimaatcongres 2010 op woensdag 17 november as.. Kijk voor meer informatie op www.klimaatcongres2010.nl.

Deelsessie:

Van klimaatbeleid naar duurzame mobiliteit

Blikverbredende sessie waarbij verbinden centraal staat. Verbinden van doelen op gebied van klimaat, luchtkwaliteit, geluid, gezondheid, ruimtelijke kwaliteit, economie en bereikbaarheid is cruciaal voor ambitieus duurzaam mobiliteitsbeleid.

Deze sessie van Agentschap NL en XTNT toont hoe u dit kunt aanpakken als bestuurder of ambtenaar. De Handreiking Klimaatbeleid en Duurzame Mobiliteit komt aan de orde.

Automobilisten gaan weer fietsen

'In iedere automobilist schuilt een fietser, want iedereen heeft in zijn jeugd gefietst', zegt Hugo van der Steenhoven, directeur van de Fietzersbond. Samen met VNM, een stichting voor duurzaam reizen en werken in de provincie Utrecht, voert de Fietzersbond campagne om autorijders de voordelen van de fiets (opnieuw) te laten ervaren.

Met de campagne Rij2op5 roepen VNM en de Fietzersbond automobilisten op om twee werkdagen per week op de fiets naar hun werk te gaan. Rij2op5 richt zich op automobilisten die tot 15 kilometer van hun werk wonen. Werknemers die normaal met de auto komen, mogen gratis een maand een e-bike uittesten. Mochten deze e-bikers en andere deelnemers aan de campagne onderweg pech krijgen, dan worden ze per taxi naar hun werk of huis gebracht. Hun fiets krijgt ondertussen een reparatiebeurt bij de fietsmaker.

Niet toevallig is de campagne dit voorjaar onder andere begonnen bij bedrijven langs de succesvolle snelfietsroute Utrecht-Breukelen. Daar is de afgelopen jaren hard gewerkt aan een snelle en comfortabele fietsroute. Uit een evaluatie na aanleg van de eerste vijf snelfietsroutes blijkt, dat 8 procent van de gebruikers van de route de rit voorheen met de auto maakte. Van deze 8 procent fietste de helft daarvoor nooit. De helft die al wel fietste, ging vaker fietsen.

De campagne moet autorijdende werknemers nog eens extra motiveren om de auto te laten staan. Van der Steenhoven: 'Niet alleen de fietsinfrastructuur moet goed zijn, je moet mensen ook motiveren en een handelingsperspectief bieden.' Het initiatief werd mogelijk gemaakt door provincie Utrecht en het regionaal samenwerkingsverband BRU en gaat in het voorjaar van 2011 landelijk lopen.