

De vrijblijvendheid voorbij

Fietssnelwegen, bussen op aardgas, elektrische veegwagens, autodeelprojecten. Je kunt niet zeggen dat gemeentes niet volop bezig zijn met duurzame mobiliteit. Toch is het in het totale klimaatbeleid nog een ondergeschoven kindje.

DOOR MAARTJE SMEETS



Agentschap NL, en de ministeries van Economische Zaken en van Verkeer en Waterstaat hebben een gezamenlijke stand op de beurs.



Martien Das: “Als een gemeente klimaatneutraal wil zijn in 2030 dan kan ze er niet omheen om aan mobiliteit te werken.”

Gemeentes hebben allerlei redenen om het verkeer binnen hun grenzen te beperken. Klimaatverandering is daar over het algemeen geen onderdeel van, weet Martien Das van de het themateam Schone en Zuinige Mobiliteit van Agentschap NL. “Luchtkwaliteit en bereikbaarheid zijn voor gemeentes de belangrijkste prikkels om anders om te gaan met mobiliteit. Projecten op het gebied van duurzame mobiliteit (dumo) zijn dan ook verdeeld over verschillende afdelingen binnen gemeentes. Bereikbaarheid heeft vaak een economische insteek, luchtkwaliteit valt onder milieu en wordt vaak op wegvakniveau opgelost. Ze zijn er dus wel mee bezig, maar de aanpak is nog versnipperd.”

Zonde, want er valt meer te bereiken als de inzet op dumo onderdeel is van het algemene klimaatbeleid van gemeentes. Want al gebeurt er nu veel, klimaatverandering kan een belangrijk aanvullend argument zijn om binnen gemeenteraad en bestuur meer geld vrij te maken voor projecten op gebied van groen vervoer, vindt Das. “Als een gemeente klimaatneutraal wil worden in 2030, dan kan ze er niet omheen om aan mobiliteit te werken. Verkeer veroorzaakt

immers gemiddeld genomen ongeveer een kwart van de CO₂-uitstoot in een gemeente.”

Bij gemeentes als Rotterdam, Amsterdam, Den Bosch en Zaanstad is dumo inderdaad onderdeel van het klimaatbeleid. Dat betekent dat een gemeente als Rotterdam bijvoorbeeld tegen haar sector verkeer en vervoer kan zeggen ‘we willen over vijftien jaar 50 procent minder CO₂-uitstoot, want dat staat in ons klimaatbeleid’. Dat is een krachtig signaal dat niet vrijblijvend is, denkt Das.

(Auto)mobiliteit is een gevoelig onderwerp voor gemeentes. Geen enkele politieke partij maakt zich populair bij de burgers door te zeggen dat ze verkeer en vervoer eens even flink gaat aanpakken. Lokale bestuurders kiezen dan ook vaak voor de aardige aanpak. Campagnes om fietsgebruik te stimuleren, gratis bewaakte stallingen, laadpunten voor elektrische fietsen. Allemaal prima, maar vaak moet er eerst een knelpunt zijn, voor er echt effectieve maatregelen worden genomen, denkt Das: “Mobiliteit is een waanzinnig gevoelig onderwerp. Ga inwoners maar eens uitleggen dat



“In de heuvelachtige omgeving is de elektrische fiets een uitkomst”

De elektrische trolleybus is al tientallen jaren onlosmakelijk verbonden met **Arnhem**. Jan Vermeulen van stadsontwikkeling en verkeer ziet in de heuvelachtige stad ook veel kansen voor de elektrische fiets.

“Waar andere gemeenten het gebruik van elektrische auto's stimuleren, stimuleren wij juist het gebruik van de elektrische fiets. Die is ideaal voor gebruik in deze heuvelachtige omgeving. In onze stallingen plaatsen we daarom ook oplaadpunten voor fietsen. Vroeger had je nog wel eens kans dat je fiets verdwenen was als je hiermee naar de stad ging. Door de gemeente zijn nu een aantal 'gratis' bewaakte stallingen geplaatst. Het leuke aan deze stallingen is dat ze eigenlijk worden betaald door de parkerende automobilisten”, vertelt Vermeulen.

Arnhem kent als enige gemeente in Nederland nog de trolleybus, die door een bovenleiding wordt voorzien van elektriciteit. Vermeulen: “Uiteraard rijdt deze trolleybus op groene stroom. Arnhem heeft ook veel geïnvesteerd in vrije busbanen. Hierdoor is het aantrekkelijk om de bus te nemen. Automobilisten zien dat de bus kan doorrijden als zij weer eens vaststaan.”

In samenwerking met de HAN (Hogeschool Arnhem Nijmegen) wordt gewerkt aan stadsbussen op waterstof. Onlangs is de eerste bus van dit HyMove-project onthuld. Deze bus zal vanaf 2011 in de normale dienstregeling rijden.

het aantal parkeerplaatsen beperkt wordt of de tarieven omhoog gaan. Gelukkig zien mensen zelf vaak ook wel dat er iets moet gebeuren als er knelpunten ontstaan. En de resultaten zijn dan vaak meteen heel goed. Zo gooide Den Haag de tarieven voor de parkeervergunning voor een tweede auto omhoog. Al heel snel steeg daarna het aantal abonnees voor autodelen en werden 25 deelauto's bijgeplaatst in het centrum.”

Hoe gemeentes scoren op het gebied van duurzame mobiliteit is te zien met de KlimaatMonitor (www.klimaatmonitor.databank.nl). Met deze monitor verzamelt en ontsluit Agentschap NL lokale klimaatgegevens (zie ook het artikel over monitoring en onderzoek in dit nummer). Duurzame mobiliteit is een van de onderdelen van de monitor. Doel is dat gemeentes via de monitor gegevens kunnen verzamelen om

Mobiliteit is een waanzinnig gevoelig onderwerp

wethouders en gemeenteraad te informeren. Daarnaast is het een prikkel om het beter te gaan doen. Das: “Als een wethouder ziet dat een buurgemeente veel meer deelauto's of milieuvriendelijke auto's heeft dan zijn eigen gemeente, kan hij misschien geprikkeld raken om hier iets aan te doen.”

Het ideaal is dat er binnen gemeentes afdelingen duurzame mobiliteit worden opgezet, waar mensen van verschillende afdelingen in samenwerken. Het teamteam Schone en Zuinige Mobiliteit heeft met adviesbureau Goudappel Coffeng een handreiking gemaakt voor het voeren van een mobiliteitsgerelateerd klimaatbeleid. ■

Kijk voor de complete handreiking van 60 pagina's op www.changemagazine.nl/handreiking.
Kijk ook op: www.klimaatmonitor.databank.nl

Martien Das
088-6022628
06-23226575
martien.das@agentschapnl.nl



GEMEENTE ARNHEM



“Wegennet ontlasten met fietssnelweg tussen Haarlem en de Zuidas”

WILMAR DIK

D66, PvdA, GroenLinks en VVD maakten in **Haarlem** uitgebreide afspraken over duurzame mobiliteit. Peter Tromp is milieucoördinator van die gemeente.

Tot 2013 rijden de stadsbussen in Haarlem op aardgas. Peter Tromp: “Aardgas is natuurlijk nog steeds een fossiele brandstof en daarmee niet het meest duurzaam. De volgende stap is dan ook de bussen op groen gas te laten rijden en eventueel later ook op elektriciteit.” Haarlem wil verder het wegennet duurzaam ontlasten, door fietsgebruik te stimuleren. “Op dit moment is er een aanvraag voor subsidie in behandeling bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de aanleg van een fietssnelweg van Haarlem naar de Amsterdamse Zuidas. Zo’n fietssnelweg houdt in dat er een breed, goed verlicht pad komt, dat weinig ander verkeer kruist.” Het nieuwe Haarlemse gemeentebestuur spreekt in het coalitieakkoord zelfs over de aanleg van een lightrail. “In Haarlem rijdt al de Zuidtangent, in de spits zelfs één bus per zes minuten. Als er genoeg mensen gebruik blijven maken van deze lijn kan deze eventueel op den duur vervangen worden door een lightrail. De grond is bij de aanleg van de Zuidtangent busbaan al voldoende verstevigd voor de aanleg van zo’n rail.”

DOOR JIM SCHOENMAECKERS

Utrecht gaat mobiliteitsproblemen met verschillende wapens te lijf. Change Magazine sprak wethouder Frits Lintmeijer van verkeer.

“De gemeente wil het fietsgebruik aanmoedigen door de knelpunten aan te pakken. Dit najaar wil ik een prioriteitenlijst hebben voor de aanpak hiervan en uiteindelijk moet er een fietsnetwerk zijn van hoge kwaliteit. Ook stimuleren wij het fietsgebruik door meer fietsenstallingen te plaatsen”, aldus de wethouder.

In het Utrechtse coalitieakkoord wordt ook gesproken over beprijzing. Lintmeijer: “Als het te lang duurt voordat de landelijke overheid maatregelen treft omtrent kilometerbeprijzing, is Utrecht samen met de G4 van plan regionaal te gaan beprijzen. Bijvoorbeeld door regionaal tol te gaan heffen. Utrecht beprijst trouwens al door de parkeertarieven in de binnenstad hoog te maken. Dat zet mensen aan alternatieven voor de auto te zoeken om in de binnenstad te komen.” Utrecht wil bovendien in 2014 minimaal 5000 elektrische voertuigen hebben rijden. “Dit moet onder andere worden gerealiseerd door de aanleg van oplaadpunten. Deze hebben wij nog niet aangelegd omdat we het liever in één keer goed doen. Als gemeente maken we zelf ook gebruik van groene voertuigen. Zo hebben wij door de grachten de ‘bierboot’ varen die de horeca in de binnenstad bevoorradt. De bierboot vaart op groene energie.”



“Utrecht wil regionaal tol heffen als betalen per kilometer uitblijft”

HOLLANDSE HOOGTE