

B74a

## Achterhoek Duurzaam Mobiel

Ed Graumans

*(Auteur is werkzaam bij XTNT Experts in Traffic and Transport)*

### **Samenvatting**

XTNT heeft in opdracht van de Regio Achterhoek het beleids- en actieplan ‘Achterhoek Duurzaam Mobiel’ opgesteld. De toegepaste werkwijze kan worden gebruikt voor andere regio's en steden. De volgende stappen zijn essentieel:

1. Definieer het bestuurlijk beleidskader: de missie en de doelstellingen.
2. Selecteer de kansrijke thema's en doelgroepen en betrek daarbij de economische en maatschappelijke doelstellingen.
3. Definieer een kansrijke aanpak voor de doelgroepen, ga daarbij creatief te werk en stel daarbij de volgende succesfactoren centraal:
  - zet in op techniek, beleid en gedragsverandering;
  - benoem de rol die de overheid kan en wil spelen en breng daarbij in beeld met wie samenwerking noodzakelijk en mogelijk is.
4. Stel prioriteiten op, waarbij de duurzaamheidsindicator een hulpmiddel is, maak onderscheid tussen korte en lange termijn.
5. Vertaal de resultaten in een programma met concrete targets en maak afspraken over het programmamanagement en de uitvoeringsorganisatie.

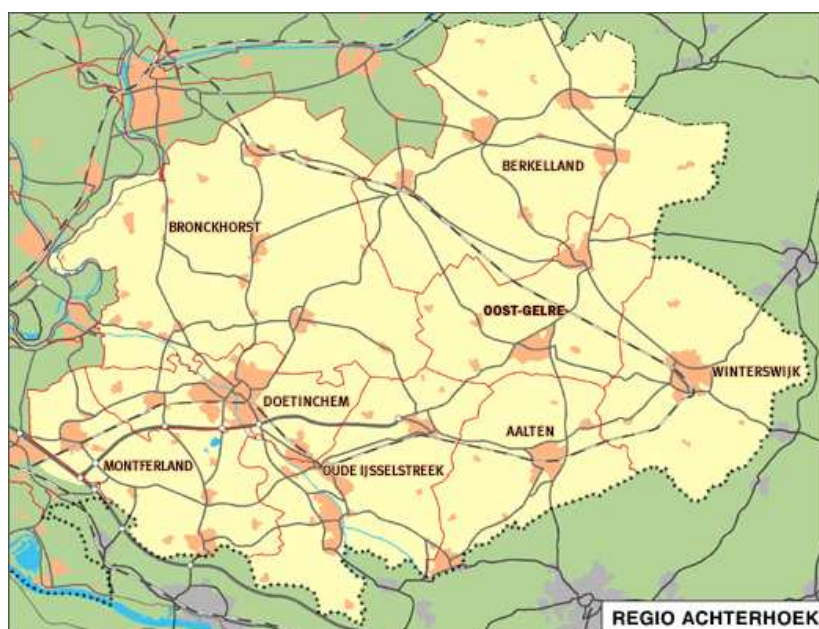
### **Trefwoorden**

Duurzame mobiliteit, duurzaamheidsindicator, CO<sub>2</sub>-reductie, mobiliteitsgedrag, rol van overheid.

## 1. Ambitie en aanpak Achterhoek Duurzaam Mobiel

### *Duurzaamheid in de Regio Achterhoek*

In het 'Akkoord van Groenlo' is in september 2009 door meer dan honderd regionale partners van overheid en bedrijfsleven uit de Achterhoek uitgesproken dat zij een halvering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de regio nastreven in 2020 ten opzichte van 1990. Hiertoe is een aantal concrete maatregelen afgesproken op het gebied van energie-inkoop en energieopwekking met als doel om op langere termijn te komen tot 100% duurzame energieopwekking in de Achterhoek. De Achterhoek ziet grote kansen om juist nu te werken aan een nieuw strategisch toekomstperspectief ter versterking van de economie, het milieu en het leefklimaat. Hiermee wordt een antwoord geformuleerd op de crises op het gebied van energie, klimaat en economie. Verduurzaming van de mobiliteit in de Achterhoek is hiervan een integraal onderdeel. Dit heeft zijn uitwerking gekregen in het regionale beleids- en actieplan 'Achterhoek Duurzaam Mobiel'.



*Figuur 1: De Regio Achterhoek bestaat uit acht gemeenten <sup>1</sup>*

### *Betrokkenheid van ondernemers en maatschappelijke organisaties*

Diverse partijen zijn betrokken bij het ontwikkelen van Achterhoek Duurzaam Mobiel:

- alle gemeenten uit de regio (ambtelijk en bestuurlijk);
- cocreatiegroep: (regionale) belangen- en brancheorganisaties alsmede partijen die betrokken zijn bij het Akkoord van Groenlo;
- ondernemers en organisaties die mogelijk een rol kunnen en willen spelen bij de uitvoering van het plan.

<sup>1</sup> De Regio Achterhoek ('de Achterhoek') bestaat uit de volgende gemeenten: Doetinchem, Winterswijk, Berkelland, Oost-Gelre, Aalten, Oude IJsselstreek, Montferland, Bronckhorst. De Achterhoek heeft ongeveer 300.000 inwoners.

### *Gehanteerd stappenplan*

In dit project is een stappenplan gehanteerd. Dit stappenplan is breed toepasbaar voor regio's en gemeenten die een duurzaam mobiliteitsplan willen opstellen.

1. Breng de **uitgangspositie** en de ontwikkelingen in beeld.
2. Breng de **samenhang met andere beleidsvelden** in beeld.
3. Definieer de **ambities en doelstellingen**.
4. Verdeel de (toekomstige) mobiliteitsmarkt in **thema's en doelgroepen**.
5. Benoem per thema en doelgroep de **beïnvloedingsmogelijkheden** om de verplaatsingen meer duurzaam uit te voeren met de daarbij behorende **succesfactoren** en termijnen.
6. Benoem gewenste **structuurveranderingen** en netwerken.
7. Benoem de **energie- infrastructuur** voor de energieproductie en energiedistributie.
8. Maak een samenhangend **programma** met prioriteiten, fasering en monitoring.

## **2. Het bestuurlijk beleidskader**

### *Geen knelpuntenaanpak maar bijdragen aan economische en maatschappelijke ontwikkeling*

In het Akkoord van Groenlo zijn de CO<sub>2</sub>-doelstellingen vastgelegd. Duurzame mobiliteit kan daaraan een bijdrage leveren. Mobiliteit is geen doel op zich maar is nodig voor het economische en maatschappelijk functioneren. Het beleidsplan Achterhoek Duurzaam Mobiel moet dan ook bijdragen aan de economische en maatschappelijke doelstellingen. Dan zal het draagvlak voor de uitvoering van het plan ook toenemen. Dit is een essentieel verschil met bijvoorbeeld de luchtkwaliteitsplannen, die veel meer het karakter hebben van een knelpuntenaanpak en dan al snel restrictieve maatregelen voorschrijven.

Bij het bevorderen van de economische ontwikkeling gaat het om:

- Het aanbieden van een gunstig vestigingsklimaat.
- Het reduceren van bedrijfskosten door het bieden van betrouwbare reistijden en het verminderen van congestie.
- Het vergroten van de bereikbaarheid voor consumenten.
- Het vergroten van het wervingsgebied voor personeel en kennisuitwisseling.
- Het stimuleren van nieuwe businesscases.
- Het versterken van het imago van de Achterhoek.

Bij het bevorderen van een actieve deelname aan de maatschappij gaat het om:

- Het bieden van mogelijkheden om sociale en recreatieve activiteiten uit te voeren.
- Het bieden van mogelijkheden om voorzieningen (zorg en gezondheid, onderwijs, winkels) te gebruiken. Hierbij speelt de demografische ontwikkeling een rol. De Achterhoek is één van de krimpregio's.

### *Missie duurzame mobiliteit*

De missie en doelstellingen zijn bestuurlijk vastgesteld. De bestuurders dienen dezelfde ambities voor ogen te hebben zodat zij dit ook gezamenlijk te kunnen uitdragen. Met een bestuurlijk vastgesteld beleidskader wordt het ook duidelijk waarom voor bepaalde maatregelen en projecten wordt gekozen in het uitvoeringsprogramma.

De missie sluit aan bij het Akkoord van Groenlo:

“De Achterhoek wil voorzien in de mobiliteitsbehoefte ter versterking van de economie en de maatschappelijke ontwikkeling en wel op zodanige wijze dat dit bijdraagt aan het beperken

van het gebruik van fossiele energie en het verminderen van de negatieve klimaat- en gezondheidseffecten.”

Om de missie te bereiken is een wijziging van het verplaatsingsgedrag nodig:

- Voorkomen van verplaatsingen (bijvoorbeeld telewerken, e-shoppen).
- Verkorten van verplaatsingen (bijvoorbeeld functiemenging, lokale economie, compacte stad).
- Vergroten van het aandeel zuinigere voertuigen (bijvoorbeeld fietsen, zuinigere motoren, zuinig rijden, hogere voertuigbezetting).
- Vergroten van het aandeel van voertuigen met een lagere emissie en/of het vergroten van het aandeel van voertuigen, dat gebruikmaakt van duurzame energie.

### 3. Kansrijke thema's

Iedere regio heeft zijn specifieke eigenschappen. Samen met de gemeentelijke vertegenwoordigers en met de cocreatiegroep zijn de kansrijke thema's voor de Achterhoek benoemd. Voor de kansrijke thema's is het uitgangspunt geweest dat er winst te behalen valt op het gebied van duurzame mobiliteit en dat deze tevens een bijdrage kunnen leveren aan de economische en maatschappelijke doelstellingen. Tevens is geconstateerd dat er voor de (regionale) overheid een rol is weggelegd.



De volgende kansrijke thema's zijn benoemd:

1. Transport en energie: inzet van duurzame energie voor vrachtwagens, bedrijfsbusjes, landbouwvoertuigen en personenauto's.
2. Fiets, elektrische fiets en elektrische scooter: verminderen van het aantal korte autoritten.
3. Openbaar vervoer: versterken van het regionale (grensoverschrijdende) openbaar vervoer als ruggengraat van de regionale (economische) functies.
4. Mobiliteitsmanagement: reduceren van het autogebruik in het woon-werkverkeer.
5. Stadscentra: verminderen van het autogebruik naar de stadscentra van Doetinchem en Winterswijk
6. Gemeentelijke organisatie: duurzame energie toepassen voor het eigen wagenpark en mobiliteitsmanagement voor het personeel.
7. Recreatie: aanbieden van fietsarrangementen in combinatie met het openbaar vervoer
8. Noaberschap ('burenhulp'): inzetten van duurzame voertuigen voor vrijwilligers die inwoners vervoeren naar maatschappelijke voorzieningen en winkelvoorzieningen.
9. Promotie: het product duurzame mobiliteit op een wervende en aansprekende manier onder de aandacht brengen van inwoners en bedrijven.

In dit paper wordt het thema (elektrische) fiets en scooter ter illustratie kort toegelicht. Er wordt naar gestreefd om (korte) autoritten om te zetten in een rit per (elektrische) fiets of

scooter. De elektrische fiets of scooter maakt het mogelijk om grotere afstanden te overbruggen. De focus ligt op een afstand tot 15 kilometer. Er is een selectie gemaakt van de zwaarste relaties waarop autoritten korter dan 15 kilometer voorkomen. Op deze relaties dienen verbindingen met een topkwaliteit aanwezig te zijn, de zogenaamde 'comfortroutes'. Maar het aanleggen en verbeteren van de fietsinfrastructuur betekent nog niet dat automobilisten vanzelf massaal op de fiets gaan zitten. Daarom is een pakket van maatregelen nodig dat inspeelt op financiële voordelen, imago en beleving. Maatregelen zijn: proefgebruik van elektrische fiets of scooter, belonen van fietsgebruik op basis van geregistreerde passages, combiverkoop van auto en elektrische fiets of scooter, een netwerk van bewaakte of afsluitbare fietsenstallingen die gebruikt kunnen worden met één abonnement, het opzetten van een fietscommunity (de deelnemers kunnen gebruikmaken van allerlei voordelen en maken kans op prijzen).

#### 4. Succesfactoren

##### *Gedragbeïnvloeding*

In tegenstelling tot duurzaam bouwen is duurzame mobiliteit sterk afhankelijk van gedragsverandering. Een duurzaam gebouw vraagt geen of nauwelijks gedragsveranderingen. Duurzame mobiliteit juist wel: meer gebruikmaken van de fiets, het openbaar vervoer, het aanschaffen van een zuinigere of schonere auto, het vaker laten staan van de auto en het doorbreken van gewoontegedrag. Bij duurzame mobiliteit gaat het veel meer om een omslag in het denken en handelen van beleidsmakers, burgers en het bedrijfsleven. Alleen als actoren het (persoonlijk) nut inzien van gedragsverandering (begrijpen), in staat zijn om dit te effectueren (kunnen) en hiertoe ook daadwerkelijk bereid zijn (willen), is de kans groot dat het ingezette beleid effectief is.

Gedragsveranderingen door burgers en bedrijven komen in het algemeen niet tot stand uit duurzaamheidsidealen. Milieuboodschappen hebben dan ook weinig effect of werken zelfs averechts als men voor zichzelf redenen kan verzinnen waarom gedragsverandering niet mogelijk is. Gedragsverandering komt het gemakkelijkst en snelst tot stand als het individu of het bedrijf er direct voordeel bij heeft. Prikkelers tot gedragsverandering zijn dan ook:

- een verlaging van de kosten;
- het vergroten van het gemak;
- het imago dat ontleend kan worden aan bepaald gedrag of gebruik van een vervoermiddel;
- en niet te vergeten: het moet gewoon leuk zijn!!!



De timing voor het veranderen van gedrag is eveneens belangrijk. Een verhuizing, het veranderen van baan, het vervangen van een auto of bedrijfsvoertuig zijn goede momenten om nieuwe afwegingen te maken.

#### *Sturingsmogelijkheden en samenwerking (keuzes maken)*

De overheid is de 'bewaker' van de maatschappelijke doelstellingen. Dit wil echter niet zeggen dat de overheid in haar eentje die doelstellingen kan realiseren. Daarom is van belang om scherp in beeld te brengen welke rol de overheid wil en kan spelen en op welke wijze samenwerking met marktpartijen nuttig en nodig is om de maatschappelijke doelen (versneld) te kunnen realiseren.



Duurzaam mobiliteitsgedrag wordt in hoge mate bepaald door individuele keuzes, technologische mogelijkheden en regelgeving. Het is dan ook zaak dat de Achterhoek de juiste keuzes maakt op het gebied van het toepassen en ontwikkelen van technologische mogelijkheden, het aantrekkelijk maken van het gebruik van duurzame vervoermiddelen en een regelgeving die enerzijds restrictief kan zijn (bijvoorbeeld een milieuzone) maar zeker ook stimulerend als het gaat om het gebruik van de productie en het gebruik van schone energie en het gebruik van duurzame vervoermiddelen.

Nieuwe ontwikkelingen, nieuwe markten en ander gedrag betekent ook risico's nemen. Daar waar de risico's door de markt te groot worden geacht, komen de gewenste ontwikkelingen niet tot stand. De overheid kan daarin een rol spelen door de risico's te beperken of te delen. Dat kan in verschillende vormen: subsidies, samenwerkingsverbanden en afnamegarantie. Daarnaast blijkt dat de regelgeving op het gebied van energieproductie en bedrijfsprocessen belemmerend kan werken op het stimuleren van duurzame ontwikkelingen. Het is essentieel dat dergelijke belemmeringen tijdig worden onderkend en op een verantwoorde wijze (snel) worden weggenomen.

Als voorbeeld pakken we opnieuw het thema (elektrische) fiets en scooter:

- Voor de comfortroutes is samenwerking tussen gemeenten en de Regio nodig. Ook de provincie kan daarbij een rol spelen als beheerder van de Brede Doeluitkering. Voor de gebruikers zijn de comfortroutes aantrekkelijk als het directe, comfortabele verbindingen zijn met weinig oponthoud. Ook een hedendaagse uitstraling met innovatieve toepassingen (bijvoorbeeld registratielocaties voor de fietscommunity) kan bijdragen aan een positief imago.
- Voor de introductie van de elektrische fiets is samenwerking zinvol met: bedrijvenorganisaties (gebiedsgewijs), verkopers, sloopbedrijven (in geval van een koop-/sloopregeling) en autodealers (voor combinatieverkoop). Voor de gebruikers kunnen financiële voordelen, gezondheid en imago tot de prikkels behoren.



- Voor een stallingsnetwerk is samenwerking nodig tussen gemeenten, met de provincie, OV-bedrijven, aanbieders van individueel afsluitbare fietsstallingen, de fietscommunity, verkopers van fietsen en scooters (bijvoorbeeld om de stallingsbehoefte te peilen en abonnementen te promoten).
- De fietscommunity is een dynamisch instrument. De deelname is gewenst van aanbieders van producten die interessant zijn voor de fietsers en die aangeschaft kunnen worden met een loterij- of spaarsysteem.

Tijdens het ontwikkelen van het beleids- en actieplan is een workshop met marktpartijen en organisaties georganiseerd. Er zijn marktpartijen en organisaties uitgenodigd, die passen bij de kansrijke thema's. De workshops waren bedoeld om het creatieve niveau te verhogen, maar vooral om de belangstelling en de rol van de marktpartijen te peilen. Immers een beleidsplan vaststellen leidt nog niet tot resultaat en de overheid kan het niet alleen. Als partijen elkaar versterken neemt de slaagkans toe.

## **5. Prioriteiten en de duurzaamheidsindicator**

### *Invalshoeken*

Voor het opstellen van het actieprogramma kunnen de volgende invalshoeken voor het bepalen van de prioriteit worden gehanteerd.

1. Het voorzien in de noodzakelijke voorwaarden om tot een goede uitvoering van het programma te komen (bijvoorbeeld de energie-infrastructuur of de comfortroutes voor de fiets).
2. Het onderscheid tussen korte en lange termijn (bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement versus structuurverbeteringen voor het openbaar vervoer).
3. De samenhang met andere projecten en programma's: meerwaarde wat betreft het effect en meerwaarde voor andere beleidsterreinen, zoals de regionale economie en maatschappelijke ontwikkeling (bijvoorbeeld innovatietoepassingen voor landbouwvoertuigen).
4. De mogelijkheid om de noodzakelijke samenwerking met externe partijen daadwerkelijk tot stand te brengen.
5. Duurzaamheidsindicator: de mate waarin een project bijdraagt aan duurzame mobiliteit (meer duurzame energie, zuiniger, minder emissie).
6. Subsidieprogramma's en financieringsmogelijkheden.
7. Bestuurlijke wensen en draagvlak.

### *De duurzaamheidsindicator*

En natuurlijk blijft altijd de vraag: waar kan een overheid zijn geld het beste aan uitgeven? De duurzaamheidsindicator, een door XTNT ontwikkeld rekeninstrument, helpt om inzichtelijk maken welke type maatregelen het best scoren. Maatschappelijke kosten en baten worden met elkaar vergeleken. De baten kunnen bestaan uit: reductie emissie, reductie gebruik fossiele brandstof, reductie van geluid, verbeteren verkeersveiligheid of verkorting van de reistijd. De kosten bestaan uit de investeringen en eventueel een toename van de reistijd. Kosten en baten worden economisch gewaardeerd over de looptijd van het project. Per project zijn de waarden van de duurzaamheidsindicator vergelijkbaar en hierdoor ontstaat inzicht in de maatregelen die het meeste maatschappelijke rendement opleveren. De duurzaamheidsindicator is niet bedoeld en niet te gebruiken voor grootschalige structuurmatige maatregelen, zoals het sterk

verbeteren van het openbaar vervoer. Met de duurzaamheidsindicator kunnen de volgende type maatregelen worden vergeleken en gerangschikt op hun rendement:

1. 100 vrachtwagens besparen 5% brandstof (diesel) bij 50.000 km per jaar (effect gedurende 5 jaar).
2. 500 vrachtwagen maken gebruik van biodiesel/biogas bij 50.000 km per jaar (effect gedurende 10 jaar).
3. 100 transportbusje gaan elektrisch rijden, 30.000 km per jaar (effect gedurende 10 jaar).
4. 500 personenauto's gaan op aardgas of biogas rijden, 20.000 km per jaar (effect gedurende 8 jaar).
5. 500 automobilisten gaan 3 x per week met de fiets naar zijn werk (5 km) in plaats van de auto te gebruiken (effect gedurende 3 jaar).
6. 500 automobilisten gaan 3 x per week met de elektrische fiets naar zijn werk (10 km) in plaats van de auto te gebruiken (effect gedurende 3 jaar).
7. 500 automobilisten gaan 3 x per week met het openbaar vervoer naar zijn werk (15 km) in plaats van de auto te gebruiken (effect gedurende 3 jaar).
8. 20 pizzakoeriers gaan gebruikmaken van een elektrische scooter (effect gedurende 5 jaar).

Bij ieder project kan een investeringsbedrag van de overheid (indien van toepassing) horen. Met de duurzaamheidsindicator kan worden onderzocht bij welke overheidsbijdrage er nog sprake is van een maatschappelijk rendabel project, beoordeeld op de duurzaamheidsaspecten. Dit kan worden vergeleken met de prijsprikkel die mogelijk nodig voor consumenten of marktpartijen om daadwerkelijk tot een gedragsverandering te komen.

Voor de Achterhoek is gebleken dat het verduurzamen van de mobiliteit in de transport- en landbouwsector een hoog maatschappelijk duurzaamheidsrendement heeft.

## **6. Het programma opstellen**

Duurzame mobiliteit tot stand brengen gaat verder dan een paar losse projecten realiseren.

Om succes te bereiken (de hoge CO<sub>2</sub>-, energie- en klimaatambities) zijn langlopende programma's nodig die periodiek moeten worden bijgesteld. Een programma voor duurzame mobiliteit zal sterk verweven moeten zijn met programma's op het gebied van energie-infrastructuur, stadsontwikkeling, ruimtelijke ordening en communicatie. In het programma kunnen samenhangende clusters worden opgenomen zoals in het geval van de Achterhoek.

1. Transport en energie, mobiliteitsmanagement (gebundeld in verband met benadering bedrijven).
2. Comfortroutes, OV-visie en verbinding Doetinchem-Winterswijk (bundeling van projecten op het gebied van infrastructuur).
3. Elektrische fiets, scooter, stallingsnetwerk en fietscommunity (alles wat te maken heeft met het stimuleren van het gebruik van de fiets en de scooter).
4. Stadscentra en gemeentelijke organisaties.
5. Recreatie, promotie en innovatieve projecten.
6. Noaberschap.

Voor ieder programmaonderdeel is het gewenst om een werkplan op te stellen, waarin de samenwerking en de rollen van de betrokken partijen is vastgesteld. Tevens dienen hier de



projectdoelen en de financiële rollen vooraf gedefinieerd te worden. Voor de Achterhoek zijn meetbare doelen voor de effecten van het totale programma gedefinieerd.

**Tabel 1: Meetbare ambities voor het programma Achterhoek Duurzaam Mobiel**

<b>Ambitie</b>	<b>Termijn</b>
75% van de transportbedrijven heeft brandstofregistratie ingevoerd	5 jaar
50% van de transportbedrijven maakt gebruik van duurzame energie	5 jaar
50% van de landbouwbedrijven maakt gebruik van duurzame energie	5 jaar
Het aandeel elektrische bedrijfsbusjes neemt jaarlijks met 2,5% toe	5 jaar
Het aandeel personenauto's dat gebruikmaakt van aardgas of biogas neemt jaarlijks met 1,5% toe	5 jaar
Het aandeel elektrische personenauto's neemt jaarlijks met 1,5% toe	5 jaar
Op de verbeterde comfortfietsroutes stijgt de intensiteit van fietsers jaarlijks met 2,5%	10 jaar
De jaarlijkse verkoop van elektrische fietsen en scooters stijgt met 5% ten opzichte van 2010	5 jaar
Het aantal beschikbare bewaakte of afsluitbare stallingsplaatsen neemt jaarlijks met minimaal 500 toe	10 jaar
Het aantal deelnemers aan de fietscommunity stijgt jaarlijks met minimaal 1.000	10 jaar
Het aantal verkochte Achterhoekkaarten (OV) neemt jaarlijks met 1.000 toe	5 jaar
Het aantal bedrijven dat mobiliteitsmanagement uitvoert stijgt jaarlijks met 25	5 jaar
75% van het eigen wagenpark van gemeenten maakt gebruik van duurzame energie	3 jaar
Alle gemeenten hebben een 'groene' arbeidsvoorziening voor het woon-werkverkeer	2 jaar

Indien deze ambities worden waargemaakt is na een periode van vijf jaar een jaarlijks reductie mogelijk van 80 kiloton CO<sub>2</sub> per jaar binnen de sector mobiliteit. Daarnaast zijn er uiteraard effecten van maatregelen die niet worden geïnitieerd of aangestuurd door de regio Achterhoek, zoals het zuiniger worden auto's. De berekende reductie bedraagt ongeveer 15% ten opzichte van de emissie in 1990. Dit geeft aan dat voor het daadwerkelijk bereiken van de ambitie van -50% een stevig en langdurig programma nodig is, temeer daar in de periode 1990-2010 de emissie met 10 à 15% is gestegen.

## **7. Conclusies en stellingen**

Om de ambities op het gebied van duurzame mobiliteit als bijdrage aan de klimaatdoelstelling en CO<sub>2</sub> reductie te halen moet aan een aantal voorwaarden voldaan worden:

- Ontwikkelen en inzetten van programma's in plaats van losse maatregelen.
- Beleid en maatregelen inzetten die bijdragen aan de economische en maatschappelijke doelstellingen.
- Samenwerken met (commerciële) marktpartijen op het gebied van innovatie, productie en verkoop.
- Inspelen op de behoeften van consumenten en ondernemingen. Gedragsveranderingen komen alleen tot stand als het hen persoonlijk voordeel oplevert (financiën, gemak,

beleving, imago, flexibiliteit). Daarbij is creativiteit geboden. Het inzetten op moralistische campagnes is zinloos.

- De overheid moet scherpe keuzes maken wat betreft de benodigde samenwerking, de kansrijke thema's en doelgroepen en de maatregelen waar echt op gescoord kan worden.