
Duurzaamheidstoets voor mobiliteitsbeleid van lagere overheden

Bijlage 2: Verslag interviews

Inhoudsopgave

1. Overzicht geïnterviewden	3
2. Interviewvragen	4
2.1 Royal Haskoning	4
2.2 Overheden	5
2.3 Kennisinstellingen	6
3. Interviewverslagen	7
3.1 Royal Haskoning: Berry van den Berg	8
3.2 Royal Haskoning: Sandra Bos en Anke Lodder	9
3.3 Royal Haskoning: Thijs de Bruin en Jeroen Kamer	11
3.4 Provincie Overijssel.....	12
3.5 Regio Twente	13
3.6 Regio Utrecht	14
3.7 Gemeente Amersfoort.....	16
3.8 Gemeente Den Haag.....	18
3.9 Gemeente Enschede.....	20
3.10 Gemeente Lochem.....	21
3.11 Gemeente Oldenzaal.....	22
3.12 Gemeente Zwolle	23
3.13 Agentschap NL.....	24
3.14 Universiteit Twente	27
3.15 Kennisplatform Verkeer en Vervoer	28
4. Samenvatting en conclusies	29
4.1 Overzicht antwoorden op vraag 1.....	30
4.2 Overzicht antwoorden op vraag 2.....	32
4.3 Overzicht antwoorden op vraag 3.....	34
4.4 Overzicht antwoorden op vraag 4.....	36
4.5 Overzicht antwoorden op vraag 5.....	38
4.6 Overzicht antwoorden op vraag 6.....	40
4.7 Korte conclusie per interview	42

1. Overzicht geïnterviewden

Intern: Royal Haskoning

Naam	Functie/Expertise	Afdeling	Contactgegevens
Berry van den Berg	Ruimtelijke ordening	Stedenbouw	b.vandenberg@royalhaskoning.com
Sandra Bos Anke Lodder	Klimaatplannen Energie en Klimaat	Milieu Milieu	s.bos@royalhaskoning.com a.lodder@royalhaskoning.com
Thijs de Bruin Jeroen Kamer	Hoofd Adviesgroep Hoofd Adviesgroep	Verkeer Geluid	t.debruin@royalhaskoning.com j.kamer@royalhaskoning.com

Extern: Overheden

Naam	Functie/Expertise	Organisatie	Contactgegevens
Provincie			
Egbert Dijk	Duurzaamheid	Overijssel	e.dijk@overijssel.nl
Stadsregio			
Karsten ten Heggeler	Duurzame Mobiliteit	Twente	k.tenheggeler@regiotwente.nl
Karel de Roy Bastian Jansen	Beleidsmedewerker Beleidsmedewerker	Utrecht	k.de.roy@regioutrecht.nl
Gemeente			
Astrid van den Aker Britta Versteeg- Scholten	Beleidsmedewerker Adviseur duurzaam- heid	Amersfoort	am.vandenaker@amersfoort.nl b.scholten@amersfoort.nl
Kees de Leeuw	Duurzame Mobiliteit	Den Haag	kees.deleeuw@denhaag.nl
Marcel Meeuwissen	Verkeer	Enschede	m.meeuwissen@enschede.nl
Fons Blokhuis	Verkeer	Oldenzaal	f.blokhuis@oldenzaal.nl
Roland Hendriksen Peter Kelder	Verkeer Klimaatbeleid	Lochem	r.hendriksen@lochem.nl p.kelder@lochem.nl
Willem Bosch	Verkeer	Zwolle	wa.bosch@zwolle.nl

Extern: Kennisinstellingen

Naam	Functie/Expertise	Organisatie	Contactgegevens
Martien Das	Klimaat/Mobiliteit	Agentschap NL	martien.das@agentschapnl.nl
Karst Geurs	Duurzame Mobiliteit	Universiteit Twente	k.t.geurs@utwente.nl
Jurgen de Haan	Duurzame Mobiliteit	KpVV	jurgen.dehaan@kpvv.nl ¹

¹ Schriftelijke reactie op interviewvragen.

2. Interviewvragen

2.1 Royal Haskoning

Interviewvragen afstudeeronderzoek

'Het toetsbaar maken van duurzame mobiliteit in mobiliteitsbeleid'

Naam: _____

Functie: _____

Afdeling: _____

Datum: _____

1. Waar denkt u aan bij **duurzaamheid** en **duurzame mobiliteit**?
 - a. *Sleutelwoorden*
2. Hoe komt u met **duurzaamheid** of **duurzame mobiliteit** in aanraking in uw werk?
 - a. *Wat voor soort plannen of beleid?*
 - b. *Welke definities of kaders komt u tegen bij overheden?*
 - c. *Komen de 3 P's hierin terug?
(People, Planet & Profit)*
3. Ziet u **duurzaamheid** of **duurzame mobiliteit** ook terug in langetermijnplannen/beleid?

Bijvoorbeeld: verkeer- en vervoersplan, omgevingsvisie of klimaatplan.

 - a. *Indien ja, volgens welk proces/structuur?*
 - b. *Indien nee, wat is hier voor de reden, en gaat dit nog gebeuren?*
4. Hoe ervaart u dat overheden omgaan met **duurzaamheid** of **duurzame mobiliteit**?
 - a. *Gemotiveerd/omdat het moet?*
 - b. *Is hierbij een gebrek aan kennis waar te nemen? Is de gemeente nog zoekende?*
 - c. *Is er bij het opstellen van duurzaam (mobiliteits)beleid behoefte aan ondersteuning?*
5. Gebruikt u indicatoren (of kent u overheden die dit doen) om **duurzaamheid** of **duurzame mobiliteit** inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?
 - a. *Welke zijn dit?*
 - b. *Hoe worden ze gebruikt?*
 - c. *Worden hierbij tools en scans gebruikt?*
 - d. *Wens van overheid m.b.t. tools of scans? (Bijvoorbeeld: gebruiksgemak.)*
6. Ons doel is een duurzaamheidstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. **duurzame mobiliteit**. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van **duurzame mobiliteit**.
 - a. *Wat is volgens u voor overheden van belang bij het gebruik van een duurzaamheidstoets? (Bijvoorbeeld: gebruiksgemak.)*
 - b. *Hoe zou u 3 P's linken aan duurzaamheidstoets?*

2.2 Overheden

Interviewvragen afstudeeronderzoek

'Het toetsbaar maken van duurzame mobiliteit in mobiliteitsbeleid'

Naam: _____

Functie: _____

Organisatie: _____

Datum: _____

1. Waar denkt u aan bij **duurzaamheid** en **duurzame mobiliteit**?
 - a. Sleutelwoorden
2. Hoe komt u met **duurzaamheid** of **duurzame mobiliteit** in aanraking in uw werk?
 - a. Wat voor soort plannen of beleid?
 - b. Wat is de gehanteerde definitie of is er een kader vastgesteld?
 - c. Komen de 3 P's hierin terug?
(People, Planet & Profit)
3. Ziet u **duurzame mobiliteit** ook terug in langetermijnplannen/beleid?

Bijvoorbeeld: verkeer- en vervoersplan of omgevingsvisie.

 - a. Indien ja, volgens welk proces/structuur?
 - b. Indien nee, wat is hier voor de reden, en gaat dit nog gebeuren?
4. Hoe ervaart u dat uw overheid omgaat met **duurzame mobiliteit**?
 - a. Gemotiveerd/omdat het moet?
 - b. Is hierbij een gebrek aan kennis waar te nemen? Is de gemeente nog zoekende?
 - c. Is er bij het opstellen van duurzame mobiliteitsbeleid behoefte aan ondersteuning?
5. Gebruikt u of uw overheid indicatoren om **duurzame mobiliteit** inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?
 - a. Welke zijn dit?
 - b. Hoe worden ze gebruikt?
 - c. Worden hierbij tools en scans gebruikt?
 - d. Wens van overheid m.b.t. tools of scans? (Bijvoorbeeld: gebruiksgemak.)
6. Ons doel is een duurzaamheidstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. **duurzame mobiliteit**. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van **duurzame mobiliteit**.
 - a. Wat is voor u of uw overheid van belang bij het gebruik van een duurzaamheidstoets? (Bijvoorbeeld: gebruiksgemak.)
 - b. Hoe zou u 3 P's linken aan duurzaamheidstoets?

2.3 Kennisinstellingen

Interviewvragen afstudeeronderzoek

'Het toetsbaar maken van duurzame mobiliteit in mobiliteitsbeleid'

Naam: _____

Functie: _____

Organisatie: _____

Datum: _____

1. Waar denkt u aan bij **duurzaamheid** en **duurzame mobiliteit**?
 - a. Sleutelwoorden

2. Hoe komt u met **duurzaamheid** of **duurzame mobiliteit** in aanraking in uw werk?
 - a. Wat voor soort plannen of beleid?
 - b. Wat is de gehanteerde definitie of is er een kader vastgesteld?
 - c. Komen de 3 P's hierin terug? (People, Planet & Profit)

3. Ziet u **duurzame mobiliteit** ook terug in langetermijnplannen/beleid? (Bijv: verkeer- en vervoersplan of omgevingsvisie.)
 - a. Indien ja, volgens welk proces/structuur?
 - b. Indien nee, wat is hier voor de reden, en gaat dit nog gebeuren?

4. Hoe ervaart u dat overheden omgaan met **duurzame mobiliteit**?
 - a. Gemotiveerd/omdat het moet?
 - b. Is hierbij een gebrek aan kennis waar te nemen? Is de gemeente nog zoekende?
 - c. Is er bij het opstellen van duurzame mobiliteitsbeleid behoefte aan ondersteuning?

5. Gebruikt u of kent u gemeenten die indicatoren gebruiken om **duurzame mobiliteit** inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?
 - a. Welke zijn dit?
 - b. Hoe worden ze gebruikt?
 - c. Worden hierbij tools en scans gebruikt?
 - d. Wens van overheid m.b.t. tools of scans? (Bijvoorbeeld: gebruiksgemak.)

6. Ons doel is een duurzaamheidstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. **duurzame mobiliteit**. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van **duurzame mobiliteit**.
 - a. Wat is volgens u voor overheden van belang bij het gebruik van een duurzaamheidstoets? (Bijvoorbeeld: gebruiksgemak.)
 - b. Hoe zou u 3P's linken aan duurzaamheidstoets?

3. Interviewverslagen

3.1 Royal Haskoning: Berry van den Berg

Naam:	Berry van den Berg
Functie:	Stedenbouwkundige
Afdeling:	Royal Haskoning Enschede
Datum:	15-03-2011

1. Waar denkt u aan bij duurzaamheid en duurzame mobiliteit?

- Niet minder slecht, maar meer goed.
- Met bijvoorbeeld CO2-uitstoot iets goeds proberen te doen.
- Principe van Cradle to Cradle
 - Afval is voedsel
 - Gebruik van zonne-, wind- en waterenergie
 - Stimuleer diversiteit

2. Hoe komt u met duurzaamheid of duurzame mobiliteit in aanraking in uw werk?

- Ik zit zelf meer in de uitvoering en niet in de beleidsfase.
- Overheden stellen soms specifieke eisen op het gebied van duurzaamheid, maar meestal kom ik zelf niet zoveel tegen op het gebied van duurzaamheid.
- Ook worden er soms eisen gesteld, dat er bijvoorbeeld zonnepanelen moeten worden gebruikt, maar wordt daar geen label van duurzaamheid aan gehangen, terwijl het wel duurzaam is.
- Bij een woningproject moest er eerst een VPL worden uitgevoerd.
- Energie Prestatie Coëfficiënt

3. Ziet u duurzaamheid of duurzame mobiliteit ook terug in langetermijnplannen/beleid?

- Zie ook bovenstaand antwoord.
- Belangrijkste is om vooraf iedereen mee te krijgen.
- Zorg ervoor dat duurzaamheid ook op het juiste moment wordt ingebracht. Bij stedenbouw niet al in de schetsfase met allerlei eisen komen.
- Je bent verder ook afhankelijk van de grillen van de markt.
- Commerciële partijen zijn vaak niet enthousiast vanwege extra investeringskosten.

4. Hoe ervaart u dat overheden omgaan met duurzaamheid of duurzame mobiliteit?

- Veelal opgelegd door (inter)nationale verdragen. Dit begint langzaam te verschuiven van overheden die iets moeten, naar overheden die iets willen.
- Het bewustzijn en de noodzaak van duurzaamheid begint de laatste paar jaar te komen.
- Er ontstaat een zekere ambitie om iets te bereiken met duurzaamheid.

5. Gebruikt u indicatoren (of kent u overheden die dit doen) om duurzaamheid of duurzame mobiliteit inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?

- Sinds kort gebruiken we een geluidsimulatieprogramma waarmee mensen het verschil in decibel kunnen horen. Bijvoorbeeld een weg zonder geluidswal en een weg met geluidswal. Zo worden verschillende scenario's ten gehore gebracht.
- CROW-richtlijnen worden ook gebruikt als uitgangspunt. Niet direct een tool, maar wijk er niet van af!

6. Ons doel is een duurzaamheidstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. duurzame mobiliteit. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van duurzame mobiliteit.

- Je kunt C2C aan verkeer linken door bijvoorbeeld 'output' van woningen te gebruiken voor een biomassa-installatie en de energie die daarmee opgewekt wordt te gebruiken als brandstof voor bussen.
- Je kunt warmte en kinetische energie door het wegdek op laten vangen en omzetten in energie voor VRI's of lichtmasten.
- Ga op zoek naar verbindingen en ketens.

3.2 Royal Haskoning: Sandra Bos en Anke Lodder

Naam:	Sandra Bos / Anke Lodder
Functie:	Klimatoloog / Adviseur klimaat en energie
Afdeling:	Royal Haskoning Groningen
Datum:	22-03-2011

1. Waar denkt u aan bij duurzaamheid en duurzame mobiliteit?

- Sandra:** CO2!, 3P's met name Planet wordt gevraagd, gemeentes maken bij opdrachten/beleid meestal keuzes bij hun invulling. De beschreven definitie gaat altijd van de 3P's uit. Wordt er aan een P minder aandacht besteed bij een project, dan wordt dit altijd vermeld.
- Anke:** Als wij gevraagd worden een duurzaamheidsactieplan op te stellen, dan is je uitgangspunt dat je op alle drie die p's invulling geeft. Gemeentes maken hierbinnen keuzes, definiëring van gemeente kan afwijzen. Dit wordt dan wel in een aanleiding aangegeven.

2. Hoe komt u met duurzaamheid of duurzame mobiliteit in aanraking in uw werk?

- Sandra:** Aantal projecten die wij doen: Gemeenten willen weten waar staan we nu? Een soort van nulsituatie, hoeveel CO2 wordt er uitgestoten binnen de gemeentelijke grenzen. Veel gemeenten hebben doelstellingen, klimaatneutraal in 2040. Drie stappen, 1 waar staat we nu. 2 Waar staan we als de gemeente niets doet, maar gewoon meegaat in landelijke ontwikkelingen en landelijk beleid. 3 Waar staan we als de gemeente actief beleid gaat uitvoeren. Bijvoorbeeld: Bij alle nieuwbouwwoningen gaan wij met 20% onder de EPC waarde zitten.
- Op dit moment een offerte een routekaart: Wat doen we op korte, middellange en lange termijn. Advies aan een gemeente. Worden een aantal maatregelen aan gekoppeld (bijvoorbeeld op de korte termijn iets in de bestaande bouw van huizen). Breed scala aan maatregelen, op gebied van industrie, klein bedrijf, binnen gebouwde omgeving, transport, eigen gemeentelijke organisatie. Hierbij wordt gekeken wat het scoort, op enerzijds hoeveel CO2 win je, en hoeveel draagt het bij aan het imago. Scoort ook op armoedebestrijding (niet alleen CO2-reductie). Bijvoorbeeld een lagere energierekening.
- Bijvoorbeeld alle nieuwbouwwoningen die bouwen wij EPC waarde die 20% lager is dan de landelijke waarde. De bouwers moeten niets, ze moeten worden overtuigd worden.
- Anke:** Gemeente kan gedrag niet afdwingen, wel stimuleren. Een milieuzone kun je instellen, welke route een vrachtwagen neemt. Je kunt als gemeente laadpalen plaatsen, maar je kunt het rijden in elektrische auto's niet afdwingen, alleen stimuleren.

3. Ziet u duurzaamheid of duurzame mobiliteit ook terug in langetermijnplannen/beleid?

Zie bovenstaand antwoord.

4. Hoe ervaart u dat overheden omgaan met duurzaamheid of duurzame mobiliteit?

- Hoofdzakelijk, gemeenten willen keuzes maken, (checklist)
- Weinig vraag vanuit overheden naar indicatoren
- Globaal? Lastig, gemeenten vooral bezig met gemeente, daarom vertalen naar lokaal!
- Probleem binnen gemeenten is dat duurzaam vaak op een andere afdeling dan verkeer en vervoer zit. Er is wel enige vorm van samenvloeiing, maar nog te veel splitsing.

5. Gebruikt u indicatoren (of kent u overheden die dit doen) om **duurzaamheid** of **duurzame mobiliteit** inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?

- Gemeente Groningen heeft eens 50 indicatoren opgesteld in haar duurzaamheidsbeleid. Dit zijn er teveel gebleken.
- Risico's aan indicatoren: Men kan zich er onterecht aan vastpinnen. Bijvoorbeeld bij het vermelden van zoveel euro besparing per huishouden (energierkening). Als het dan lager uitvalt is er veel kritiek. Of men gaat zich er naar gedragen, dat het bespaart, en gaat dus meer consumeren. Dit leidt tot weinig effect.
- Verkeer en vervoer meer richting luchtkwaliteit dan emissies Planet.
- Energie en materiaal gebruik scheiden (grondstoffen) bij uitgangspunten Duurzame Mobiliteit.
- Indicatoren: Exclusief toewijzen aan 1 thema (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid) ter bevordering van de overzichtelijkheid en het makkelijker doorrekenen van deze indicatoren.
- Landgebruik geschikt!
- Databeschikbaarheid voor gemeenten invullen.
- Bestemming van leefomgeving belangrijk.
- Belangrijke: (wild)habitat (met name provincie).
- Ontsnippering ook (EHS).
Voor veel gemeente een belangrijke zaak.

6. Ons doel is een duurzaamheidsstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. **duurzame mobiliteit**. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van **duurzame mobiliteit**.

Hanteerbaarheid toets

Anke: Meetlatten voor duurzame mobiliteit zijn er niet, meer op maat gemaakt. Als je een checklist zou maken, die je puur op elke gemeente zou toepassen, loop je er tegen aan dat gemeenten verschillende keuzes maken wat belangrijk is. Als je een algemene checklist maakt, ga je daar aan voorbij. Misschien scoren ze dan op het ene punt heel slecht, maar op een andere punt heel goed en hebben ze daar een duidelijke keuze in gemaakt.

Wat je vooral probeert te benadrukken, waarom kiezen ze voor een bepaalde richting. En daarnaast probeer je om het zo uitvoerbaar neer te zetten. Je probeert in je verhaal overal de stap te zetten: Dit is ons doel en zo gaan we er naar toe. Je probeert het zo dun mogelijk te houden zodat ze er ook nog eens in zullen bladeren. Hoe heb je het in beeld gebracht, dat probeer we vaak zo kort mogelijk neer te zetten. Stel dat ze meer willen weten. Dan is dat vaak een extra document.

Sandra: Wij leveren redelijk beknopte rapporten

Sandra: Wij rekenen vaak de co2 effecten van het wagenpark binnen de gemeenten. We willen dan ook monitoren. Je kan beter een 2tal gegevens vragen stellen, als je er tien vraagt. krijg je niets. Het moet makkelijk verzamelbaar zijn.

De motivatie voor een gemeente om duurzame mobiliteit te realiseren zit het hem vaak niet in het Co2 verhaal, maar in de luchtkwaliteit. Veel duurzame maatregelen zijn alleen lokaal interessant, zoals rijden op biobrandstoffen (mest) wat weer heel veel Co2 oplevert in het productieproces.

Anke: Afdeling verkeer van een gemeente neemt eerder contact op met iemand van lucht/geluid bij Royal Haskoning dan de 'ons' de algemene duurzaamheidskennis.

Degene die bij een gemeente met duurzaamheid aan de slag gaan zitten meestal op een andere afdeling dan degene die met verkeer werken.

3.3 Royal Haskoning: Thijs de Bruin en Jeroen Kamer

Naam:	Thijs de Bruin / Jeroen Kamer
Functie:	HAG Verkeer Zuid / HAG Geluid
Organisatie:	Royal Haskoning Nijmegen
Datum:	15-04-2011

1. Waar denkt u aan bij duurzaamheid en duurzame mobiliteit?

- Jeroen:** Toekomstige generaties zelfde mogelijkheden bieden als huidige generatie. Andere inzichten in de toekomst over (Du)Mo. Visionair denken.
- Thijs:** No regret. (No-regret options exist when it is economically attractive for society to undertake these options and at the same time reduce CO₂ -emissions.) Op een verstandige manier met energie(bronnen) omgaan. Ambitieniveau vaststellen. In kleine stappen toewerken naar doelstelling. Denken in processen moet ontwikkeld/gestimuleerd worden.

2. Hoe komt u met duurzaamheid of duurzame mobiliteit in aanraking in uw werk?

- Thijs:** Niet specifiek.
- Jeroen:** Niet specifiek. Geluidsmensen van overheden voeren alleen hun werk uit en bekommeren zich minder om andere zaken zoals duurzaamheid.

3. Ziet u duurzaamheid of duurzame mobiliteit ook terug in langetermijnplannen/beleid?

- Thijs:** Huidige denkwijze is het slechte minder slecht maken of het slechte perfectioneren. Wat je tegenkomt is meestal de Planet-kant. Ga voor je toets op zoek naar gemene delers.
- Jeroen:** Geluidsplannen van RWS zetten in op gezondheidkant van geluidoverlast.

4. Hoe ervaart u dat overheden omgaan met duurzaamheid of duurzame mobiliteit?

- Jeroen:** Bij RWS doen ze het niet van harte.
- Thijs:** Als ze het doen is het omdat het moet, niet omdat ze het willen. Dat moeten kan van bovenaf komen of vanuit politiek of samenleving.

5. Gebruikt u indicatoren (of kent u overheden die dit doen) om duurzaamheid of duurzame mobiliteit inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?

- Thijs:** Het gaat om de denkslag. Het moet bij mensen tussen de oren gaan zitten dat ze met duurzame mobiliteit bezig moeten. In de toets hoeft je niet afzonderlijk per P te beoordelen.

6. Ons doel is een duurzaamheidstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. duurzame mobiliteit. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van duurzame mobiliteit.

- Thijs:** Hoe krijg je DM in gedachten verankerd? Mss niet expliciet noemen van het begrip DM i.v.m. geitewollensokkenimago. Handvatten/voorbeelden bieden als DM al tussen de oren zit. Voorbeelden verzamelen bij early adopters. Platform bieden door early adopters te verbinden. Hieruit database samenstellen met voorbeelden en up-to-date houden.

3.4 Provincie Overijssel

Naam:	Egbert Dijk
Functie:	Klimaat/milieuspecialist
Organisatie:	Provincie Overijssel
Datum:	12-04-2011

1. Waar denkt u aan bij **duurzaamheid** en **duurzame mobiliteit**?

- 3 P's

2. Hoe komt u met **duurzaamheid** of **duurzame mobiliteit** in aanraking in uw werk?

- Uitvoeringsplannen
- Wegenprojecten
- Wordt steeds breder opgepakt.
- Duurzaamheid in alle fasen.
- Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid zijn twee hoofdthema's.

3. Ziet u **duurzame mobiliteit** ook terug in langetermijnplannen/beleid?

- Studies naar bereikbaarheid met gevolgen van lucht- en geluidkwaliteit. Bijv. N340.
 - Gebeurt nog niet via vastgelegd proces. Zijn nog zoekende.
- Proberen wel te kijken hoe er integraler gewerkt kan worden. Met omgevingsvisie geprobeerd een verbeterlag te maken.

4. Hoe ervaart u dat uw overheid omgaat met **duurzame mobiliteit**?

- Afhankelijk van politiek.
 - Ook vanuit Brussel komt wetgeving en doelstellingen.
 - Is ook een maatschappelijke verantwoordelijkheid van overheden.
- Is intern al veel kennis aanwezig.
- Omgevingsvisie zelf opgesteld. MER door externe partij.

5. Gebruikt u of uw overheid indicatoren om **duurzame mobiliteit** inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?

- Elk jaar wordt de Staat van Overijssel opgesteld.
 - Ook vormen de 3 P's uitgangspunt.
- De 3 P's zijn verwerkt in evenwichtige matrix van 3x3.
 - Nulsituatie wordt vergeleken met scenario's.
 - Bij opstellen/uitvoeren van plannen/projecten wordt gekeken naar:
 - Nut/noodzaak
 - Doelen en ambities
 - Win/win en win/lose
 - Innovatieve mogelijkheden
 - Integraal ontwerp
 - Balans van 3 P's in matrix
 - **Gevolgen elders en in de toekomst**
 - Motivatie van oplossing → Waarom juist deze oplossing?

6. Ons doel is een duurzaamheidstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. **duurzame mobiliteit**. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van **duurzame mobiliteit**.

- DuMo in overleg met betrokkenen.
- Voorbeelden toevoegen aan de tool.
- Draagvlak creëren.
- Kijk zeker naar **elders** en **toekomst**

3.5 Regio Twente

Naam:	K. ten Heggeler
Functie:	Senior mobiliteitsadviseur
Organisatie:	Stadsregio Twente
Datum:	08-04-2011

Regio: Verantwoordelijk voor mobiliteitsbeleid. Van onderop, samen met gemeente.

1. Waar denkt u aan bij **duurzaamheid** en **duurzame mobiliteit**?
 - Behoudt Sleutelwoorden van het goede. Niet op gebruiken voor volgende generaties.
2. Hoe komt u met **duurzaamheid** of **duurzame mobiliteit** in aanraking in uw werk?
 - DM valt een beetje onder thema leefbaarheid.
 - Impuls van Fiets en OV.
 - Beter benutten van bestaande infrastructuur.
 - Twentse duurzaamheidagenda.
3. Ziet u **duurzame mobiliteit** ook terug in langetermijnplannen/beleid?
 - Eerst inzetten op bereikbaarheid, dan veiligheid en leefbaarheid. Zo min mogelijk negatief effect op leefbaarheid.
4. Hoe ervaart u dat uw overheid omgaat met **duurzame mobiliteit**?
 - Begrip meer tussen de oren. Mobiliteitsmanagement in opkomst. MVO. Is wel kennis aanwezig, ook bij gemeenten. Voor koppelen bestaande projecten.
5. Gebruikt u of uw overheid indicatoren om **duurzame mobiliteit** inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?
 - Regionaal verkeersmodel voor fietssnelweg → Co2 uitstoot berekenen.
 - Op inzet monitoren gaat nog gebeuren.
 - Op output veel lastiger te meten.
 - Prestatiecontract.
6. Ons doel is een duurzaamheidstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. **duurzame mobiliteit**. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van **duurzame mobiliteit**.
 - Regionaal niveau toevoegen.
 - Rollen verdelen en noemen in toets.
 - Regisseur, initiator en belangenbehartiger.
 - Klimaat en leefbaarheid voor regio ongeveer hetzelfde
 - Plan Mer op RMP uitgevoerd
 - Onze toets is versimpeling daarvan
 - In plan Mer kun je aannames doen om dingen weg te schrijven.
 - Wel inzetten op verbeterd lokaal klimaat met aantekening dat hogere overheid zorgt voor globale knelpunten.
 - Landschapsvervuiling door duurzaamheidoplossing.

3.6 Regio Utrecht

Naam:	K. de Roy / B. Jansen
Functie:	Beleidsadviseur verkeer / Beleidsadviseur OV
Organisatie:	Bestuur Regio Utrecht (BRU)
Datum:	18-05-2011

1. Waar denkt u aan bij duurzaamheid en duurzame mobiliteit?

- Duurzame mobiliteit is openbaar vervoer en fiets.
- In modal split autogebruik terugdringen.

2. Hoe komt u met duurzaamheid of duurzame mobiliteit in aanraking in uw werk?

- In de OV-visie bijvoorbeeld.
- Bij aanbestedingen wordt afgedwongen dat vervoerders die nieuwste technieken moeten gebruiken. Twee jaar geleden hebben we bepaald dat in de volgende aanbestedingen hybride bussen als zouden worden opgenomen. Nu vragen we ons af of we niet beter hadden kunnen kiezen voor de eis om aan EURO VI te voldoen, als een tussenoplossing. In de afgelopen twee jaar zijn we namelijk tot de conclusie gekomen dat de ontwikkelingen uiteindelijk richting elektrisch vervoer gaan. De eis van hybride bussen kunnen we niet meer terugdraaien.
- Duurzame mobiliteit wordt hier niet bij naam genoemd omdat het zo alomverteenwoordigd is in onze werkzaamheden. We houden ons voornamelijk bezig met OV en fiets bij BRU. Daarom vinden we het niet nodig om de term duurzame mobiliteit te gebruiken. Het voegt niks toe aan wat we al doen.

3. Ziet u duurzame mobiliteit ook terug in langetermijnplannen/beleid?

- Bij het verbreden van de A12 we nadrukkelijk naar het verstedelijkingsperspectief. Hierbij wordt gekeken hoe de zones aan weerszijden van de A12 kunnen worden ontwikkeld. In de voorbereiding van Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal wordt duurzaamheid wel genoemd als peiler, het is echter nog te vroeg om dat begrip te definiëren. Er wordt over nagedacht hoe hier invulling aan te geven.
- Ook is het BRU betrokken bij het realiseren van snelfietsroutes in de regio.
- Het BRU is als trekker ook betrokken bij het verbeteren van ketenmobiliteit in de regio. Vooral de keten auto→OV biedt kansen om forensen aan de rand van Utrecht uit de auto te krijgen en zich met het OV verder te laten verplaatsen naar de plek van bestemming.
- In het algemeen geldt dat bereikbaarheid op de meest duurzame wijze moet plaatsvinden.
- Wij hebben ook een deal met RWS dat wij extra geld krijgen in 'ruil' voor medewerking aan de verbreding van de snelweg. Ook zorgen we er als BRU voor dat de omgevingsimpact van hierbij zo laag mogelijk wordt gehouden.
- In de A12-zone wordt er tevens gezorgd voor een blijvend goede bereikbaarheid i.v.m. de economische concurrentiepositie.

4. Hoe ervaart u dat uw overheid omgaat met duurzame mobiliteit?

- Door bevolkingssamenstelling met veel hoger opgeleiden komt er druk vanuit de maatschappij.
- Er is sprake van maatschappelijke druk door bijvoorbeeld buurtcommissies die zich bemoeien met plannen in de regio.
- Daarnaast zijn kleinere gemeenten in de regio bang om afgesneden te worden van het OV.
- Over het algemeen zijn politieke partijen in de regio ook duurzaam. Zelfs het VVD maakt zich sterk voor het OV.

5. Gebruikt u of uw overheid indicatoren om duurzame mobiliteit inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?

- We rekenen niet zelf milieuwinst van een hoger fiets- of OV-gebruik door, maar leveren wel de gegevens aan de gemeenten.
- Wij berekenen met verkeersmodellen ook de modal split.
- In de concessie staat tevens dat vervoerders zorgen voor klanttevredenheidsonderzoeken.

6. Ons doel is een duurzaamheidstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. duurzame mobiliteit. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van duurzame mobiliteit.

- De toets is ook een goede symboliek om duurzame mobiliteit onder de aandacht te brengen.
- Het is een goede tool voor de ambitieuze gemeenten die vanuit de politiek staan voor duurzaamheid.
- Er bestaat wel degelijk vraag vanuit gemeenten hoe er invulling kan worden gegeven aan duurzame mobiliteit.
- Zet vooral ook in op het verbeteren van fietsinfrastructuur/fietsgebruik.
- Zorg ook voor het verbeteren van ketenmobiliteit.
- Probeer ook je succes aan te wenden voor nevensuccessen.

3.7 Gemeente Amersfoort

Naam:	Astrid van den Aker / Britta Versteeg
Functie:	Beleidsmedewerker Verkeer, Openbaar Vervoer / Beleidsadviseur Duurzaamheid (afd. milieu)
Organisatie:	Gemeente Amersfoort
Datum:	21-03-2011

1. Waar denkt u aan bij **duurzaamheid** en **duurzame mobiliteit**?

- Astrid:** Nu beleid aan het vast leggen, **duurzaamheidsprogramma** (meer aandacht voor de Planet kant) Sector sociale zaken, WSO moeite met invulling en term duurzaamheid. Licht nu een programma met een aantal maatregelen wat zegt dat ze dialoog met de stad aangaan met duurzaamheidsambassadeurs, waaronder met Wim Pot. Duurzame mobiliteit is hier onderwerp in, maar staat hier niet heel zwaar in. Naar in ontwikkeling zijnde VVP verwezen.
- Britta:** Bij milieu richten we ons op schone brandstoffen (groen gas (provinciaal) en elektrisch vervoer Stimuleren). Bieden bedrijven ook een kostenanalyse om ze over de streep te halen. Je kunt ze niet dwingen. De kennis is er niet aanwezig, of ze denken dat het te duur is. Meer innovatie in oplossingen (wens drang naar innovatieve duurzame mobiliteit) wat voor een problemen zijn er nu en hoe kunnen deze opgelost worden met de technieken die er nu zijn).
Definitie op website Amersfoort. → paraplu → Kader

2. Hoe komt u met **duurzaamheid** of **duurzame mobiliteit** in aanraking in uw werk?

- Astrid:** Als zijnde Openbaar Vervoer medewerker en met fiets en in mindere mate voetgangersbeleid.
- Britta:** Merk dat het nu meer dan de helft van de werk van me is waar ik dit voorheen (paar jaar geleden) erbij deed. Vanuit politiek/bestuur → Wethouder komt met veel voorstellen/ wilt van alles. Op dit moment korte termijn groen gas, middellange termijn elektrisch rijden, en wat komt daar achter? Dit gaat veel sneller dan we dacht. Maar ook in andere gemeentes gaat dit hard en het onderlinge contact neemt in intensiteit toe. Dit is al vast gelegd in collegeprogramma (beleid/doelstelling) zoals dan en dan CO2 Neutraal. Komt vaak voor dat een wethouder iets vindt en dan moet je er ook wat van vinden en in doen. Maar het zijn dus ook wel vaak oprispingen.
- Astrid:** In **collegeprogramma** staat bijvoorbeeld wel dat het programma duurzame ontwikkeling er moet komen.

3. Ziet u **duurzame mobiliteit** ook terug in langetermijnplannen/beleid?

- Astrid:** Is er wel over gesproken (duurzaamheidsparagraaf), het is heel lastig om zoiets vast te leggen. Nog niet structureel vast gelegd. Je kan het standaard in je b&w voorstellen opnemen maar dan wordt het weer een verplicht vinkje, "zo van ja daar heb ik aandacht aan besteed" voorbeeld bij een project zwembad Hogeweg. Nog veel winst te behalen om alles gestructureerd bij iedereen tussen de oren te krijgen. Het is niet meer iets meer van alleen milieu meer. Voorheen was het voldoende om iemand van milieu bij je project aanwezig te hebben, daar redt je het nu niet meer mee.
- Britta:** Subsidies trekken over de streep. Als er subsidies zijn dan wille de gebruikers wel overstappen, alleen promoten kom je er niet mee. Het is er wel een onderdeel van.
- Astrid:** Programmamanager duurzaamheid (→ website) die gaat nu met deze structuur aan de slag, dus er wordt wel aan gewerkt. Ondanks dat we in een bezuinigingstijd zitten, maar het geld voor het programma moet er wel komen. **Raadsinformatiebrief over programma duurzaamheid!**
3P's komen er in terug. Sociale component zou wat meer aandacht mogen hebben, Redelijk veel is al in bestaand beleid.
Staat nu in GVVP niets over duurzaamheid
- Britta:** **Duurzaam inkopen! binnen de gemeente**, sociale gedeelte. Dus dat je bij het inkopen het sociale afdwingt. dat een aannemer bijvoorbeeld wa-jongeren aanneemt. Toolkit duurzaam inkopen wordt niet door een ieder actief gebruikt. In principe is dit wel de bedoeling bij offertes. Tools voor duurzaaminkopen van adviesbureau's willen ook nogal veranderen.

4. Hoe ervaart u dat uw overheid omgaat met duurzame mobiliteit?

Astrid: Redelijk van bovenaf voor de meesten.

Britta: Er zijn ook echt koplopers (citymarketing). Maar wat komt er van? Utrecht en Amsterdam hebben veel budget (landelijk verkregen) omdat ze een luchtprobleem hebben, Amersfoort heeft dit niet, dus krijgt het budget niet.

Astrid: Nijmegen heeft een mobiliteitsplan gemaakt en onder duurzaamheid in de markt gezet. Maar de doelstelling als fiets stimuleren hebben wij ook, maar wij zijn niet goed in het buiten de deur zetten.

Kennis: A: Bij het zwembad kennis niet in huis, duurzame energie. Zwembad ook iets specifiek. In algemeen kunnen we veel zelfs, anders adviesbureau. Op het gebied van verkeer, VVP uitbesteed aan adviesbureau (Goudappel). Richting politiek helpt het om een extra partij erbij te betrekken. Behoeftte aan ondersteuning is er en externe kennis scoort goed bij politiek. Ook hebben zij ervaring bij en kennis van meerdere gemeente.

5. Gebruikt u of uw overheid indicatoren om duurzame mobiliteit inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?

Britta: Vorig jaar met Groen Gas aan tankstations gevraagd hoeveel is er nou verkocht. Natuurlijk zijn er hier kanttekeningen bij, bedrijven uit een andere plaats bijvoorbeeld.

Astrid: De data voor bijvoorbeeld bushaltes (opgehoogd, toegankelijkheid) is beschikbaar maar wordt nog niet gebruikt.

Britta: Nog geen indicatoren/tools/scans op gebied van duurzame mobiliteit. We zoek wel in het kader van dat programma duurzaamheid. Je moet hierbij een situatie wel door kunnen rekenen.

Astrid: Alleen te rapporten als er overschrijdingen zijn (luchtkwaliteit) op basis van modellen. Modellen in eigen beheer.

Britta: In 2007 in nulsituatie gedaan CO2 uitstoot van de stad met o.a. mobiliteit.

Astrid: Klimaatplan zitten acties en maatregelen in. Feitelijk rapporteer je wel aan je bestuur bijvoorbeeld klanttevredenheidsonderzoek OV. Er is niet een overkoepelend document.

6. Ons doel is een duurzaamheidstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. duurzame mobiliteit. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van duurzame mobiliteit.

Astrid: Discussie leefbaarheid duurzaamheid: duurzaamheid meer nu en later, hier en elders. Leefbaarheid hier en nu.

Globaal en lokaal geen onderscheid maken.

Britta: Er wordt nogal uit lokaal gedacht.

Er wordt wel gekeken naar neveneffecten van klimaatverandering voor onze gemeenten.

Astrid: De **argumentenfabriek** → 3P's + P van proces. **Amersfoorts Afwegingskader Duurzaamheid** Voor het toetsen van projecten.

Toets: Grafieken en cijfers: Je gaat er zo sectoraal naar kijken als je per ding een grafiekje gaat ophoesten.

Britta: De punten zijn altijd afhankelijk van elkaar.

Je zou moeten aansluiten op wat er nu al is.

Vaak weet je zelf waar meer inzit dan daar, wel goed als je verschillende gemeenten kan vergelijken.

Astrid: Programma duurzaamheid: stukje duurzaamheidmonitor, wens een beleidsmonitor te ontwikkeling en moet analoog zijn aan Provincie Noord-Brabant, Gemeente Wijk bij duurstede, Leusden.

Cradle-to-Cradle aan mobiliteitssysteem linken. Hoe?

Gebruik van hernieuwbare hulpbronnen. Energiezekerheid. Hoe te linken aan mobiliteit?

Astrid: Je kan wel van het principe uitgaan in je gemeente.

Cradle-to-Cradle paragraaf gaat wel erg ver bij mobiliteit.

Britta: Energiezekerheid (Movares duurzame parkeerplaats, wekt stroom op voor elektrische auto d.m.v. zonne-energie). Een hele belangrijke pijler, energiezekerheid binnen duurzaamheid. Gezond en veilig en klimaat/energie en ecologie, biodiversiteit behouden. 3 pijlers.

3.8 Gemeente Den Haag

Naam:	Kees de Leeuw
Functie:	Beleidsmedewerker Haagse Nota Mobiliteit
Organisatie:	Gemeente Den Haag
Datum:	20-04-2011

1. Waar denkt u aan bij duurzaamheid en duurzame mobiliteit?

- Vaak gelegenheidsterm.
- Klimaatneutraal
- Politiek → Geeft aan in welke richting gewerkt moet worden.
- Economisch vitaal
- Mobiliteitssysteem dat houdbaar is op de lange termijn.
- Besparen van grondstoffen.
- Zuiniger omgaan met milieu.

2. Hoe komt u met duurzaamheid of duurzame mobiliteit in aanraking in uw werk?

- RO → ontwikkelingen vooral in binnenstad. Zorgt voor extra mobiliteit en verslechterde leefbaarheid. Mobiliteitsoplossingen kunnen uitkomst bieden. Bijv.: tramtunnel en weren autoverkeer door knippen van sluiproutes.
- Zorgen voor transitie.
- Parkeerbeleid: Parkeervergunning 1^e auto goedkoop
 - Parkeervergunning 2^e auto veel duurder
 - Zet mensen aan het denken over autogebruik/vervoerskeuze.
- Klimaat en stedelijke ontwikkeling als kader.
- Geleidelijke veranderingen zorgen voor hinder, overlast en slechtere leefbaarheid. Dan pas wordt er daarop gereageerd.
- Integrale strategie om ruimte te ontwikkelen ook van invloed.
- Kleine stapjes maken richting optimaliseren van het mobiliteitssysteem leidt uiteindelijk ook tot een verbetering.
- Uit de plan-MER kwam naar voren dat gestelde doelen niet worden gehaald.
 - Ontbreken prijsbeleid (niet doorgaan kilometerheffing)
 - Transitie naar elektrische auto's
- Den Haag zet ook in op verbetering van fietsbeleid → Sterroutes
 - Verbeteren van doorstroom en comfort door aanleg van snelfietsroutes.
- P+R ontwikkelen.
- Ontwikkelen van beter OV-systeem.
- Deze maatregelen moeten er voor zorgen dat mensen zich meer bewust worden van de manier waarop ze zich verplaatsen.

3. Ziet u duurzame mobiliteit ook terug in langetermijnplannen/beleid?

- Kadernota duurzaamheid.
 - Maakt kansen zichtbaar.
 - Andere kansen dragen makkelijker bij aan duurzaamheidsdoelen.
- Proberen te doen wat we kunnen.
- DM is vooral creëren van proces. Het is geen blauwdruk voor alle plannen.
- Drie uitgangspunten van DM.
 - Infrastructuur voor DM ontwikkelen (fietspaden).
 - Gedragsverandering (klantgerichte benadering i.p.v. opleggen).
 - Integraal beleids- en planvorming.

4. Hoe ervaart u dat uw overheid omgaat met duurzame mobiliteit?

- Deels omdat het van hogerhand wordt opgelegd (verdrag van Kyoto e.d.).
- Maar ook om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen in de stad.
 - o.a. citymarketing
 - mobiliteitssysteem moet op orde zijn om aantrekkelijk te blijven.
- Voor specifieke kennis wordt adviesbureau ingeschakeld.
- Voor de algemene plannen en voor beleid wordt gebruikgemaakt van kennis in eigen organisatie.

5. Gebruikt u of uw overheid indicatoren om duurzame mobiliteit inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?

- Monitoring van doelstellingen staat omschreven in de HNM.
 - Zoeken wat meetbaar is.
 - Simpel (aansluiten op doelgroep, bijv. gemeenteraad).
 - Niet teveel detail.
 - Overzichtelijk houden.

6. Ons doel is een duurzaamheidstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. duurzame mobiliteit. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van duurzame mobiliteit.

- Praktische problemen.
 - Monitoring is duur en arbeidsintensief.
 - Haalbaarheid nastreven.
- Zoek naar 'hoofdindicatoren'.
- Gemeenten worstelen allemaal met opstellen van beleid.
 - Adviesbureaus zijn niet altijd voldoende op de hoogte van alle interne processen.

3.9 Gemeente Enschede

Naam:	Marcel Meeuwissen
Functie:	Senior beleidsadviseur bereikbaarheid en mobiliteit
Organisatie:	Gemeente Enschede
Datum:	04-04-2011

1. Waar denkt u aan bij **duurzaamheid** en **duurzame mobiliteit**?

- Minder energie, verspilling, fietsgebruik, efficiënter gebruik van middelen.
- Beter benutten.

2. Hoe komt u met **duurzaamheid** of **duurzame mobiliteit** in aanraking in uw werk?

- In GVVP wordt ingezet op toename fiets- en OV-gebruik.
- Er wordt gekeken naar de mogelijkheden van autodelen.
- Ruimtelijke kwaliteit.
- Er wordt momenteel gewerkt aan het opstellen van een duurzaam mobiliteitsplan i.v.m. Europese subsidieaanvraag.

3. Ziet u **duurzame mobiliteit** ook terug in langetermijnplannen/beleid?

- Er wordt niet specifiek gesproken over duurzame mobiliteit. Onderwerpen uit het GVVP, zoals fiets en OV, kunnen uiteraard achteraf geschaard worden onder de noemer DM.
- Doelstellingen of projecten gerelateerd aan DM zijn zeer afhankelijk van politiek, maar vooral van geld. Wanneer je van tevoren weet dat er onvoldoende geld is heeft het geen zin om allemaal mooie doelstellingen vast te leggen.

4. Hoe ervaart u dat uw overheid omgaat met **duurzame mobiliteit**?

- Op ambtelijk niveau is er wel behoefte aan om met duurzame mobiliteit aan de slag te gaan. Men ziet dat het de komende jaren toch wel belangrijk wordt.
- Ook verwachten zij dat er in de toekomst steeds meer beleid op Europees niveau dat vervolgens zal doorsijpelen naar gemeentelijk niveau.
- DM kan voordelen hebben en zal uiteindelijk ook 'moeten', opgelegd door hogere overheden.
- Er is binnen de gemeentelijk veel kennis aanwezig op gebieden die onder DM vallen. Op specifiek gebied 'Planet' ontbreekt nog kennis.

5. Gebruikt u of uw overheid indicatoren om **duurzame mobiliteit** inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?

- Er wordt gebruikgemaakt van/meegewerkt aan Mobiliteitsonderzoek Nederland. Door middel van een enquête, verspreid onder de bewoners, wordt de modal split bepaald.
- De vervoerder voert klanttevredenheidsonderzoeken uit en rapporteert aan de concessieverlener over de uitkomsten hiervan.

6. Ons doel is een duurzaamheidstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. **duurzame mobiliteit**. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van **duurzame mobiliteit**.

- Je moet de toets concreet maken. Er moeten maatregelen worden aangedragen, anders gebeurt er nog steeds niks op het gebied van DM.
- Een onderdeel of de uitkomst van het onderzoek is dan een toolkit met maatregelen.
- Goedkoop monitoren van maatregelen is van essentieel belang. Goedkoop omdat er weinig geld beschikbaar is en monitoren omdat je anders het effect niet inzichtelijk krijgt.
- Overheid kan niet overal op scoren.
- Het is van belang dat je refereert aan andere gemeenten, hoe scoor je ten opzichte van elkaar? Het toets moet beknopt weergeven wat de uitkomsten zijn. Prioriteren.
- De toets moet zorgen voor onderscheidende of vernieuwende maatregelen.

3.10 Gemeente Lochem

Naam:	Roland Hendriksen / Peter Kelder (na 40 min.)
Functie:	1 ^e verkeerskundige / Projectleider klimaatbeleid
Organisatie:	Gemeente Lochem
Datum:	29-03-2011

1. Waar denkt u aan bij **duurzaamheid** en **duurzame mobiliteit**?
- Roland:** Milieu/omgeving → CO2, fietsen en elektrische voertuigen.
Peter: Invloed van mensen op de omgeving (3 P's).
2. Hoe komt u met **duurzaamheid** of **duurzame mobiliteit** in aanraking in uw werk?
- Roland:** Faciliteren van DuMO.
 Nadenken over aanleg van oplaadpunten.
 Wel duurzaamheid maar nog niet concreet genoemd in mobiliteitsbeleid.
 Gevecht met projectontwikkelaar.
Peter: Klimaatbeleidsplan
 Promoten OV, fiets en DuMo.
3. Ziet u **duurzame mobiliteit** ook terug in langetermijnplannen/beleid?
- Roland:** Nota mobiliteit sluit aan op andere vakgebieden zoals milieu. Integraliteit in beleid nastreven.
Peter: Milieubeleidsplan
4. Hoe ervaart u dat uw overheid omgaat met **duurzame mobiliteit**?
- Roland:** Ambitie van onderop.
 Zonder de wethouder een passieve rol ten aanzien van DuMo.
 Steden Driehoek overleg: elektrische voertuigen, fietsen.
5. Gebruikt u of uw overheid indicatoren om **duurzame mobiliteit** inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?
- Roland:** Sinds nota monitoren we op autoverkeer. Monitor van het fietsverkeer wordt ontwikkeld.
 Monitoren van doelstellingen in nota.
 Nog geen tools en scans, wel behoefte aan.
 CBS onderzoekt verplaatsingsgedrag.
6. Ons doel is een duurzaamheidstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. **duurzame mobiliteit**. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van **duurzame mobiliteit**.
- Roland:** Motivatie van doelstellingen.
Peter: laagdrempeligheid

3.11 Gemeente Oldenzaal

Naam:	Fons Blokhuis
Functie:	Beleidsadviseur verkeer en vervoer
Organisatie:	Gemeente Oldenzaal
Datum:	21-04-2011

1. Waar denkt u aan bij **duurzaamheid** en **duurzame mobiliteit**?
 - Stimuleren van OV- en fietsgebruik.
 - Autogebruik verminderen.
 - Innovatie zoals elektrische auto.
2. Hoe komt u met **duurzaamheid** of **duurzame mobiliteit** in aanraking in uw werk?
 - In opstellen van beleidsplannen.
 - Vooral inzetten op fietsgebruik.
 - Via parkeerbeleid autogebruik ontmoedigen.
 - Geen kader. Teveel afhankelijk van hogere overheden. Komt wel ter sprake in regionaal ambtelijk overleg. Is geschikter platform om DM op de agenda te zetten.
 - Komt niet terug. Maatregelen kunnen achteraf wel geschaard worden onder bepaalde P's.
3. Ziet u **duurzame mobiliteit** ook terug in langetermijnplannen/beleid?
 - Structuurplan kan dienen als startpunt om na te denken over DM.
 - Er is nog geen reden geweest om met DM aan de slag te gaan.
4. Hoe ervaart u dat uw overheid omgaat met **duurzame mobiliteit**?
 - Omdat het moet. Bij provincie en regio liggen meer kansen. Die kunnen bepaalde doelstellingen opleggen aan de lagere overheden.
 - Geen kennis aanwezig. Alleen prikkelen om onderwerpen.
 - Nee.
5. Gebruikt u of uw overheid indicatoren om **duurzame mobiliteit** inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?
 - Cijfers fietsbalans van Fietsersbond.
 - Vanuit verkeersmodel ook geluidsgegevens inzichtelijk.
 - Verkeersveiligheids cijfers
 - Nee
6. Ons doel is een duurzaamheidsstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. **duurzame mobiliteit**. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van **duurzame mobiliteit**.
 - Werkwijze spreekt aan.
 - Politiek wil benchmark. Hoe scoort overheid t.o.v. andere overheden?
 - Tool gebruiken voor brainstorm in regionaal overleg met ambtenaren en bestuurders. Waar staan we en waar liggen de kansen?
 - Doelstellingen moeilijk te toetsen door te gebruiken onderzoekstechnieken. Wat is de waarde van bepaalde onderzoeksuitkomsten?
 - Via parkeeronderzoek fiets- en autogebruik in kaart brengen.

3.12 Gemeente Zwolle

Naam:	Willem Bosch
Functie:	Senior verkeerskundige
Organisatie:	Gemeente Zwolle
Datum:	14-04-2011

1. Waar denkt u aan bij duurzaamheid en duurzame mobiliteit?

- 3 P's
- Beperking energieverbruik.
- Wat ik mis is het 'minderen' van alles.
- Uitstoot (buitenland moet ook bijdragen).

2. Hoe komt u met duurzaamheid of duurzame mobiliteit in aanraking in uw werk?

- Fietsen
- Energieneutraal verplaatsen

3. Ziet u duurzame mobiliteit ook terug in langetermijnplannen/beleid?

- DM teveel een containerbegrip.
 - Inspelen op wens van nieuwe generatie.
 - Probeer zo te formuleren dat wordt ingestoken vanuit positieve benadering.
 - Levensgevoel combineren met DM.
 - Enthousiasmeren van inwoners en andere belanghebbenden voor draagvlak.
 - Kostenplaatje vaak doorslaggevende rol.
 - Willem is bezig met ontwikkelen van proces voor DM i.h.k.v. resultaatgerichte afspraken.

4. Hoe ervaart u dat uw overheid omgaat met duurzame mobiliteit?

- Zwolle geen trendsetter op gebied van verkeer.
 - Bewustzijn van DM bij bestuur en organisatie maar mondjesmaat aanwezig.
 - Maar wel degelijk interne initiatieven.
- Wel gebrek aan kennis op gebied DM.
 - Gebruikmaken van kennis op de markt.
 - Maar ook kennis binnen de organisatie.

5. Gebruikt u of uw overheid indicatoren om duurzame mobiliteit inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?

- Misschien bij afdeling Milieu.
- Wordt wel gebruikgemaakt van MON-data.

6. Ons doel is een duurzaamheidstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. duurzame mobiliteit. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van duurzame mobiliteit.

- Bypad methode
- Onze toets is eerste stap. Eventueel vervolgstudie laten doen.
- Gebruiksgemak staat voorop.
 - Mobiliteitsscan te omvangrijk.
- Beperk het aantal uitgangspunten/indicatoren.
- Toets moet aansluiten bij bestaande monitoring.
- Houdt met criteria/uitgangspunten/indicatoren rekening met burgers. Formuleer op brede doelgroep.

3.13 Agentschap NL

Naam:	Martien Das
Functie:	Adviseur lokaal klimaatbeleid
Organisatie:	Agentschap NL
Datum:	13-04-2011

1. Waar denkt u aan bij **duurzaamheid** en **duurzame mobiliteit**?

- Ik denk dan vooral aan milieu bij duurzaamheid (de Planet-kant), dat is waar ik me vanuit mijn werk mee bezig houdt. Dat is wel mijn eerste associatie. Milieu, zuinig met grondstoffen en gezondheid. Zodanig met dingen omgaan dat je in de toekomst ook nog gezond en veilig kan leven.
- In de praktijk werk ik vooral aan Planet, People zie ik weinig in de discussies terug komen. Profit wordt wel steeds belangrijker. Juist om dingen te kunnen verkopen binnen een gemeente of bij het Rijk. Het wordt wel steeds belangrijker om daar naar te kijken om überhaupt in gesprek te kunnen blijven.

2. Hoe komt u met **duurzaamheid** of **duurzame mobiliteit** in aanraking in uw werk?

- Mijn werk is om gemeenten te ondersteunen bij duurzame mobiliteit. Maar echt vanuit de invalshoek van (lokaal) klimaatbeleid. Daar binnen heb je het thema duurzame mobiliteit. Daarbij kijk vanuit de invalshoek, welke maatregelen kunnen bijdragen aan CO2 reductie in de sector verkeer? Maar daarbij kijken we heel nadrukkelijk naar hoe we dat kunnen verbinden met andere milieubeleidsdoelen van zo'n gemeente. Dus hoe kan je een maatregelenmix kiezen die aan luchtkwaliteit, geluid, bereikbaarheid voor alle modaliteiten een bijdrage levert.
- Je ziet steeds meer gemeenten naar de Profit-kant kijken, bijvoorbeeld Amsterdam die heel sterk kiest voor elektrisch niet alleen vanwege luchtkwaliteit maar ook om te zien of ze als koploper bedrijvigheid naar zich toe kan trekken.
- Geen uitvoerder voor gemeenten (dat zou het werk van adviesbureaus wegnemen). Mijn rol is meer het schakelen en er voor te zorgen dat het goede voorbeeld uit de ene gemeente, dat een andere gemeente er ook weet van heeft. Dit door het op de site te zetten of door themabijeenkomsten. Andere rol is ook bij knelpunten bij gemeenten die bezig zijn met duurzame mobiliteit, die bij het Rijk liggen bij het Rijk aan te kaarten. Waar we verder tegen aan liepen, is dat de mensen die op een afdeling klimaat of milieu zitten weinig kennis hebben verkeer en vice versa. Getracht wordt de twee beleidswerelden dichterbij elkaar te brengen om zo tot een multimodale mix te komen.
 - ➔ Onder aandacht brengen en faciliteren van kennis op het gebied van DM.
 - ➔ Focus ligt vooral op de Planet-kant.
 - ➔ Bij provincie beperkt het zich met name tot de duurzame brandstoffen (en daarmee concessies)
- Het kader voor mij officieel is klimaatbeleid, voor mij is dus de focus, als een gemeente klimaatbeleid heeft, hebben ze daar dan ook doelen in opgenomen voor mobiliteit? Vooral als het gaat om gemeente die CO2 neutraal willen worden. Zelfs hier zie je aspecten van mobiliteit zelfs buiten beschouwing is gelaten of minder is uitgewerkt dan andere factoren. Er is binnen Agentschap NL geen vastgestelde definitie. Waar ik zelf mee werk, is de Trias Mobilica (afgeleid van Trias Energetica).
- Als je zegt dat duurzame mobiliteit, duurzaam is als het aan de 3 P's moet voldoen, dan denk ik dat je ziet dat veel duurzaam mobiliteitsbeleid niet aan die 3 P's voldoet. Ik ben tevreden als ze die richting opgaan, want het zijn nog maar een handvol gemeenten. Ik ben allang blij als ze de Planet-kant op een volwaardige manier hebben uitgewerkt. Logischerwijs zit de Profit-kant daar ook wel bij, want anders krijgen ze het ook niet door de raad. Het is ook een beetje het probleem, hoe definieer je het? Bijvoorbeeld bij People, leefbaarheid zit er wel vaak in, maar ze scharen het dan nog niet onder een P.
- Het logisch dat de focus bij overheden met name op de Planet-kant zit, omdat hier de wettelijke verplichtingen aan verbonden zijn (geluid en lucht). Bereikbaarheid zit meer in de

profithoek, maar hier zijn geen wettelijke normen voor. Verkeersveiligheid wordt bijvoorbeeld ook nog niet echt ingedeeld onder People, maar als je het zo benoemd denk ik wel ja, dat is inderdaad wel People. De belangrijkste drive voor gemeentelijk beleid zijn de landelijke wetten en normen.

3. Ziet u **duurzame mobiliteit** ook terug in langetermijnplannen/beleid? (Bijv: verkeer- en vervoersplan of omgevingsvisie.)

- Wat ik tot nu toe gezien is het aantal gemeenten op twee handen te tellen die in hun nieuwe verkeersbeleid duurzaamheid op een hele goede manier hebben verwerkt.
- Dat er aparte plannen zijn is niet zo'n punt, als alles maar naar elkaar verwijst en refereert (bijv. klimaat- en inkoopbeleid). Wat ik heb gemerkt, we hebben recent ook een benchmark gedaan van een aantal G32 gemeenten. Hierbij zijn verkeersmensen geïnterviewd, die helemaal niet wisten dat er klimaatbeleid was of niet bewust waren dat ze ook naar CO2 kunnen kijken. Misschien werkten ze wel aan een aantal aspecten van Duurzame Mobiliteit zoals fietsbeleid, maar dit niet koppelden aan die CO2 doelen die in een ander plan stonden.
- Ik zie bijvoorbeeld wel eens dat een maatregel heel sectoraal wordt bekeken: hoeveel draagt dit bij aan luchtkwaliteit? Zeker de generieke maatregelen vallen dan af, want die dragen dan maar een klein beetje bij, terwijl je zou kijken naar wat ze bijdragen aan bijvoorbeeld klimaat en geluidbeleid, dan zou die maatregelen misschien heel anders scoren.

4. Hoe ervaart u dat overheden omgaan met **duurzame mobiliteit**?

- Voornaamste motivatie is luchtkwaliteit, officiële knelpunten van het NSL. Ze moeten wel, en er zit een geld zak (subsidies) aan vast. Driekwart van de NSL gemeenten zijn bezig met klimaatbeleid, dat hoeven ze niet, maar doen ze wel. Er zijn meer gemeenten actief met duurzame mobiliteit, dan dat er gemeente verplichtingen hebben. Die motivatie is meestal politiek gemotiveerd (bijv.: 'we vinden fietsbeleid belangrijk). Een enkele keer ook economisch (Energieakkoord Noord-Nederland).

Dit is een manier om draagvlak te verkrijgen. Zeker in het huidige klimaat werkt beter het om het over gezondheid en economie te hebben dan klimaat.

Over benchmark gemeentes en duurzame mobiliteit: Er zijn allerlei verschillende indicatoren: CO2 uitstoot per inwoner, luchtkwaliteit, modal split, hoogstaande fiets of OV. In de praktijk blijken er veel verklarende factoren te zijn voor verschillen. Als een gemeente scoort is er al snel kritiek. We proberen er wel meer gebruik van te maken. Als ze goed scoren helpt het wel.

- Iemand van verkeer heeft verstand van fietsbeleid maar niet van hoeveel CO2 reductie dat kan opleveren. De gene van milieu weet niet hoeveel fietsbeleid kan bijdragen aan zijn doelstellingen. Cijfermatig inzicht ontbreekt aan beide kanten. Er is kennisbehoefte aan intern draagvlak om verkeer en milieu samen te werken (procesmatig weinig kennis). Er is wel veel kennis, maar men weet veelal de weg nog niet.
- Er is absoluut wel behoefte. De meeste gemeenten staan nog echt aan het begin van die omslag, van hoe gaan we samenwerken en hoe gaan we integraal werken?

5. Gebruikt u of kent u gemeenten die indicatoren gebruiken om **duurzame mobiliteit** inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?

- Je hebt deels indicatoren die gaan over de emissies (lucht, CO2 en geluid), indicatoren van de modal split (MON-database, maar naar mate de gemeente kleiner is kan je er minder over zeggen). CBS en Bovag (InfoMil) data voor bedrijvigheid, bijvoorbeeld fietsenbranche. (Overige voorbeelden: aardgasvoertuigen per gemeenten, autodelen per inwoner.)
- Het is landelijke data, Agentschap NL biedt het gemeentelijk niveau waardoor ze hun eigen prestatie kunnen zien. We verzamelen alleen wat beschikbaar is (zie hierboven, we doen geen prognoses.

- Vooral gebruiksgemak, geen of veel werk er aan hebben. Dit kunnen ze gebruiken om hun eigen beleidsplannen te onderbouwen. Het moet zo min mogelijk tijd en geld kosten en aansluiten op hun eigen werkwijze en beleidscyclus. Moet per direct beschikbaar zijn. De duurzaamheidsmeter speelt hier op in. Die wordt altijd uitgevoerd voorafgaand aan de raadsverkiezingen.

6. Ons doel is een duurzaamheidsstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. **duurzame mobiliteit**. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van **duurzame mobiliteit**.

- De duurzaamheidsstoets suggereert dat er een algemeen geaccepteerde duurzaamheidsnorm zou zijn. Denk dat je er verschillende niveaus in moet hebben: wettelijke niveaus, verplicht en niveau van aansluiten aan rijksbeleid. En een gemeente moet vervolgens zijn eigen doelen (bereikbaarheid/klimaat) kunnen laden.
- Referenties voorbeelden en documenten aanbieden
- In beleidskader rijksdoelen noemen.
- Goede koppeling met Profit bij bereikbaarheid en leefbaarheidmaatregelen → Wergelegenheid.
- Meer aandacht voor Profit in de toets. Nieuwe trend. Goed accent geven in je instrument, behoefte van bestuurders en dus ook ambtenaren.
- → Creëren van groene banen.

3.14 Universiteit Twente

Naam:	Karst Geurs
Functie:	Universitair hoofddocent / onderzoeker
Organisatie:	Universiteit Twente
Datum:	28-04-2011

1. Waar denkt u aan bij **duurzaamheid** en **duurzame mobiliteit**?
 - Lastig om te definiëren.
 - 3 P's
 - Hier en nu / elders en later.
2. Hoe komt u met **duurzaamheid** of **duurzame mobiliteit** in aanraking in uw werk?
 - 3 P's in definitie van EU.
 - Studie met OESO.
 - Eigen studies naar DM (o.a. Social impact of transport K.T. Geurs 2008).
 - Rijksoverheid stelde lang geen doelen voor CO2. Zou zich niet moeten spitsen op transport maar op NL als geheel.
3. Ziet u **duurzame mobiliteit** ook terug in langetermijnplannen/beleid? (Bijv: verkeer- en vervoersplan of omgevingsvisie.)
 - In witboek staat dat lagere overheden integrale plannen. Plicht om structuurvisie te maken, maar deze is vormvrij.
 - DM begint met visie. Dan visie uitwerken in doelen en maatregelen.
 - In Vlaanderen wordt mobiliteit vanuit de sociale kant benaderd.
 - MKBA kan als instrument dienen om DM te wegen in plannen.
 - Vanuit economisch perspectief is bereidheid laag om met DM aan de slag te gaan. Is extra investering bovenop gebruikelijke investering.
 - Juist de 3 P's inzichtelijk maken om beleidsmakers te laten zien wat de gevolgen zijn.
4. Hoe ervaart u dat overheden omgaan met **duurzame mobiliteit**?

-
5. Gebruikt u of kent u gemeenten die indicatoren gebruiken om **duurzame mobiliteit** inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?
 - Propolis studie.
 - Meerdere indicatoren per domein.
 - Door KBA tot eindtotaal per domein.
 - Indicatoren afstemmen in overleg met overheid.
6. Ons doel is een duurzaamheidsstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een Verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. **duurzame mobiliteit**. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van **duurzame mobiliteit**.
 - Integraal pakket maken.
 - Niet en/of, maar en/en.
 - Zwakke vs. sterke duurzaamheid.
 - Terugrekenen of er naar toewerken?
 - Is van invloed op denknproces en keuzes die gemaakt moeten worden.

3.15 Kennisplatform Verkeer en Vervoer

Naam:	Jurgen de Haan
Functie:	Senior adviseur (o.a. Duurzame Mobiliteit)
Organisatie:	KpVV
Datum:	29-04-2011 (via e-mail)

1. Waar denkt u aan bij duurzame mobiliteit?
 - Zie visie duurzame mobiliteit op www.kpVV.nl.
 - Reductie CO2 en energieverbruik.
 - Transitie naar schone voertuigen en energie.
 - Modal shift naar minder en slimmer vervoer.
2. Hoe komt u met duurzame mobiliteit in aanraking in uw werk?
 - Ik trek het thema duurzame mobiliteit binnen KpVV, de 3 P's zijn in de visie vertaald naar hanteerbare termen. Duurzame mobiliteit gaat over het in evenwicht brengen van de welvaarts groei met de impact van mobiliteit op het milieu, de gezondheid en de economie.
3. Ziet u duurzame mobiliteit ook terug in langetermijnplannen/beleid? (Bijv: verkeer- en vervoersplan of omgevingsvisie.)
 - Vrijwel niet, alleen de naam. De reden is dat men bij afdelingen verkeer (lees de bestuurder) andere prioriteiten heeft en/of het niet als hun taak ziet. Aan de andere kant zijn er ook wel weer gemeenten die onder het mom van bereikbaarheid impliciet veel aan duurzame mobiliteit doen (b.v. fiets, mobiliteitsmanagement, schone voertuigen, etc.).
4. Hoe ervaart u dat overheden omgaan met duurzame mobiliteit?
 - Zoals bij 3 aangegeven meestal niet direct. Men heeft geen behoefte aan ondersteuning. Aan de andere kant zie ik dat de KpVV-visie op duurzame mobiliteit, het schema Met ladders en sprongen naar duurzame mobiliteit en Beleid en wetten ..veel worden gedownload.
5. Gebruikt u of kent u gemeenten die indicatoren gebruiken om duurzame mobiliteit inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?
 - Nee. Ik ben wel met Agentschap NL bezig een benchmarkbijeenkomst te organiseren (waarschijnlijk op 1 juni).
6. Ons doel is een duurzaamheidstoets te ontwikkelen. Deze geeft bij het opstellen van bijvoorbeeld een verkeer- en vervoersplan van te voren uitgangspunten m.b.t. duurzame mobiliteit. Vervolgens kan het opgestelde beleid getoetst worden op de mate van duurzame mobiliteit.
 - Makkelijk in te vullen; het moet niet veel tijd kosten.
 - Rekening houden met de ist en soll² situatie; Houten heeft bv een prima fietsstructuur en hoeft daar niets aan te doen om toch veel mensen op de fiets te hebben. Als je naar plannen gaat kijken is het wel handig om te weten waar je vandaan komt en waar je naartoe gaat.
 - De 3 P's, zie de KpVV visie.
 - Ik zou zeggen kom ook naar de bijeenkomst op 1 juni, die verschijnt als het goed is binnenkort op onze site.

² Stappenplan in Interne Controle:

1. het vaststellen van normen (soll);
2. het waarnemen van de werkelijkheid (ist);
3. het toetsen van de normen aan de werkelijkheid: doel vaststellen afwijkingen;
4. deze afwijkingen analyseren: doel oorzaken vaststellen;
5. rapporteren: doel te nemen maatregelen vermelden en aanbevelingen doen.
6. realisatie

4. Samenvatting en conclusies

4.1 Overzicht antwoorden op vraag 1

Overzicht beantwoording	1. Duurzaamheid/Duurzame Mobiliteit
Royal Haskoning	
Enschede <i>Berry van den Berg (RO)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Niet minder slecht, maar meer goed. • Cradle to cradle
Groningen <i>Sandra Bos (Klimaat)</i> <i>Anke Lodder (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • CO2 • 3 P's
Nijmegen <i>Jeroen Kamer (Geluid)</i> <i>Thijs de Bruin (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Toekomstige generaties zelfde bieden als nu. • No regret • Stimuleren/ontwikkelen van proces. • Verstandig omgaan met energiebronnen.
Provincies	
Overijssel <i>Egbert Dijk (Duurzaamheid)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 3 P's
Regio's	
Twente <i>Karsten ten Heggeler (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Behoud van het goede. • Niet alles verbruiken i.v.m. volgende generaties.
Utrecht <i>Bastian Jansen (Verkeer)</i> <i>Karel de Roy (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • OV en fiets • Terugdringen autogebruik
Gemeenten	
Amersfoort <i>Astrid van den Aker (Verkeer)</i> <i>Britta Versteeg-Scholten (Milieu)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Duurzaamheidsprogramma • Schone brandstoffen. • Elektrisch vervoer. • Innovatie • DM verzamelnaam voor verschillende thema's.
Den Haag <i>Kees de Leeuw (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Containerbegrip • Klimaatneutraal • Economisch vitaal. • Mobiliteitssysteem dat houdbaar is op lange termijn. • Besparen van grondstoffen. • Zuiniger omgaan met milieu.
Enschede <i>Marcel Meeuwissen (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Beter benutten. • Verspilling • Efficiënter gebruik van middelen. • Minder energieverbruik.
Oldenzaal <i>Fons Blokhuis (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren van OV- en fietsgebruik. • Autogebruik verminderen. • Innovaties zoals elektrische auto.
Lochem <i>Roland Hendriksen (Verkeer)</i> <i>Peter Kelder (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Milieu/omgeving • CO2 • Fietsen/elektrische voertuigen. • Invloed van mensen op omgeving.

Zwolle <i>Willem Bosch (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 3 P's • Beperking van energieverbruik. • Het minderen van ons doen en laten. • Uitstoot (buitenland moet ook bijdragen).
Kennisinstellingen	
Agentschap NL <i>Martien Das (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Milieu • Zuinig met grondstoffen. • Gezondheid
Universiteit Twente <i>Karst Geurs (Mobiliteit)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Containerbegrip • 3 P's • Hier en nu/elders en later.
KpVV (via e-mail) <i>Jurgen de Haan (Mobiliteit)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Reductie CO2 en energieverbruik. • Transitie naar schone voertuigen en energie. • Modal shift naar minder en slimmer vervoer.

Conclusie interviews	1. Duurzaamheid/Duurzame Mobiliteit
<i>Belangrijkste overeenkomsten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verstandig omgaan met energiebronnen/grondstoffen. • 3 P's • CO2 • Zuiniger omgaan met milieu. • Stimuleren van fiets en OV.

4.2 Overzicht antwoorden op vraag 2

Overzicht beantwoording	2. <u>Definitie/kader</u> en de praktijk
Royal Haskoning	
Enschede <i>Berry van den Berg (RO)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kom niet veel tegen op gebied van DM.
Groningen <i>Sandra Bos (Klimaat)</i> <i>Anke Lodder (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen van klimaatplannen. • Gemeente kan gedrag niet afdwingen, wel stimuleren.
Nijmegen <i>Jeroen Kamer (Geluid)</i> <i>Thijs de Bruin (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kom DM niet tegen in eigen werkzaamheden.
Provincies	
Overijssel <i>Egbert Dijk (Duurzaamheid)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeringsplannen • Wegenprojecten • Steeds breder opgepakt. • <u>Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid als kader.</u>
Regio's	
Twente <i>Karsten ten Heggeler (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>DM valt een beetje onder leefbaarheid.</u> • Impuls van fiets- en OV-gebruik. • Beter benutten bestaande infra. • Twentse duurzaamheidsagenda
Utrecht <i>Bastian Jansen (Verkeer)</i> <i>Karel de Roy (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Beleid in OV-visie. • Bij aanbesteding OV nieuwe techniek als eis. • Niet expliciet genoemd, want ingesteld op OV/fiets.
Gemeenten	
Amersfoort <i>Astrid van den Aker (Verkeer)</i> <i>Britta Versteeg-Scholten (Milieu)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • In beleid van OV/fiets. • Vastgesteld in collegeprogramma. (CO2 neutraal in 20??) • Oprispingen van wethouder. Uitvoeren door ambtenaar.
Den Haag <i>Kees de Leeuw (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Uitgangspunten DM: 1.</u> Infra voor DM ontwikkelen, 2. Gedragsverandering (stimuleren i.p.v. opleggen), 3. Integrale beleids- en planvorming. • RO plannen voor binnenstad. Extra mobiliteit → slechtere leefbaarheid. • Verbetering fietsbeleid → snelfietsroutes. • Parkeerbeleid. Tweede parkeervergunning duurder. • P+R ontwikkelen. • Ontwikkelen beter OV-systeem.
Enschede <i>Marcel Meeuwissen (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Bezig met opstellen van DM-plan i.v.m. Europese subsidieaanvraag. • In GVVP inzetten toename op fiets en OV. • Onderzoek naar mogelijkheid autodelen.

	<ul style="list-style-type: none"> • Ruimtelijke kwaliteit
Oldenzaal <i>Fons Blokhuis (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • In opstellen van beleidsplannen. • Vooral inzetten op fietsgebruik. • Via parkeerbeleid autogebruik ontmoedigen. • Geen kader. Teveel afhankelijk van hogere overheden. • DM komt wel ter sprake in regionaal overleg met ambtenaren/bestuurders.
Lochem <i>Roland Hendriksen (Verkeer)</i> <i>Peter Kelder (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Klimaatbeleidsplan</u> • Wel duurzaamheid, maar nog niet concreet genoemd in mobiliteitsbeleid. • Nadenken over aanleg van oplaadpunten. • Promoten van DM, fiets en OV.
Zwolle <i>Willem Bosch (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsplan • Energieneutraal verplaatsen.
Kennisinstellingen	
Agentschap NL <i>Martien Das (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Trias Mobilica.</u> • <u>Kader is klimaatbeleid.</u> • Al blij als Planet-kant volwaardige rol krijgt bij opstellen van beleid.
Universiteit Twente <i>Karst Geurs (Mobiliteit)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>3 P's in definitie EU.</u> • Studies van OESO. • Eigen studies naar DM.
KpVV (via e-mail) <i>Jurgen de Haan (Mobiliteit)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • DM gaat over in evenwicht brengen van welvaartsgroei met impact van mobiliteit op milieu, gezondheid en economie.

Conclusie interviews	2. <u>Definitie/kader</u> en de praktijk
<i>Belangrijkste overeenkomsten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Meeste overheden hanteren geen definitie of kader. • Enkele overheden kijken vanuit ruimtelijke kwaliteit naar problemen. • Sommige overheden hebben breed klimaatbeleid. • Veel overheden zetten wel actief in op stimuleren van fiets en OV.

4.3 Overzicht antwoorden op vraag 3

Overzicht beantwoording	3. Proces/structuur DM in beleid
Royal Haskoning	
Enschede <i>Berry van den Berg (RO)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Geen structuur. • Bent afhankelijk van de markt. • (Commerciële) partijen niet enthousiast vanwege investeringskosten.
Groningen <i>Sandra Bos (Klimaat)</i> <i>Anke Lodder (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaatplannen
Nijmegen <i>Jeroen Kamer (Geluid)</i> <i>Thijs de Bruin (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Wat je tegenkomt is meestal Planet-kant. • Huidige denkwijze is slechte minder slecht maken. • Geluidsplannen van RWS zetten in op gezondheidskant.
Provincies	
Overijssel <i>Egbert Dijk (Duurzaamheid)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Komt terug in studie N340. Gevolgen op lucht- en geluidskwaliteit. • Niet volgens vast proces. • Wordt gekeken naar integraler werken binnen prov.
Regio's	
Twente <i>Karsten ten Heggeler (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Eerst inzetten op bereikbaarheid, dan veiligheid en leefbaarheid.
Utrecht <i>Bastian Jansen (Verkeer)</i> <i>Karel de Roy (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Komt terug in proces A12 samen met RWS. • Realiseren snelfietsroutes. • Verbeteren ketenmobiliteit.
Gemeenten	
Amersfoort <i>Astrid van den Aker (Verkeer)</i> <i>Britta Versteeg-Scholten (Milieu)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nog niet vastgelegd. • Subsidies trekken over de streep. • Programmamanager duurzaamheid.
Den Haag <i>Kees de Leeuw (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaat en stedelijke ontwikkeling als kader. • Integrale strategie voor ruimtelijke ontwikkelingen. • Kadernota duurzaamheid. • DM is creëren van proces. Is geen blauwdruk voor alle plannen. • Zorgen voor transitie.
Enschede <i>Marcel Meeuwissen (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • DM niet als zodanig genoemd. • DM zeer afhankelijk van politiek.
Oldenzaal <i>Fons Blokhuis (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Structuurplan kan als startpunt dienen om na te denken over DM. • Nog geen reden geweest om met DM aan de slag te gaan.
Lochem <i>Roland Hendriksen (Verkeer)</i> <i>Peter Kelder (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • GVVP sluit aan op andere gebieden zoals milieu. Integraliteit in beleid nastreven. • Milieubeleidsplan

Zwolle <i>Willem Bosch (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • DM teveel een containerbegrip. • Inspelen op wens van nieuwe generatie. • Insteken vanuit positieve benadering. • Enthousiasmeren van belanghebbenden voor creëren draagvlak. • Levensgevoel combineren met DM.
Kennisinstellingen	
Agentschap NL <i>Martien Das (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Weinig gemeenten hebben duurzaamheid verwerkt in beleid. • Zorg dat je in plannen verwijst/refereert naar bijv. milieubeleid van gemeente. • Veel verkeersmensen niet bewust van klimaat-/milieubeleid van eigen gemeente.
Universiteit Twente <i>Karst Geurs (Mobiliteit)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Vanuit Europa plicht om structuurvisie op te stellen, maar is vormvrij. • DM begint met opstellen van visie. Daarna uitwerken in doelstellingen/maatregelen. • MKBA kan als instrument dienen om DM te wegen in plannen van overheid. • 3 P's inzichtelijk maken om gevolgen van beleid te laten zien.
KpVV (via e-mail) <i>Jurgen de Haan (Mobiliteit)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Komt het weinig tegen in beleid. • Vanwege andere prioriteiten of zien het niet als hun taak. • Impliciet gebeurt er wel genoeg aan DM (o.a. fietsbeleid, schone voertuigen, etc.).

Conclusie interviews	3. Proces/structuur DM in beleid
<i>Belangrijkste overeenkomsten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Meeste organisaties geven aan geen structuur of proces te hebben voor DM. • Een enkeling geeft aan een integrale aanpak na te streven. • Sommige overheden hebben klimaat- of milieubeleid met verwijzing naar verkeer.

4.4 Overzicht antwoorden op vraag 4

Overzicht beantwoording	4. Omgang/motivatie overheden met DM
Royal Haskoning	
Enschede <i>Berry van den Berg (RO)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Opgelegd door verdragen. • Verschuiving van moeten naar willen. • Bewustzijn en noodzaak beginnen te komen.
Groningen <i>Sandra Bos (Klimaat)</i> <i>Anke Lodder (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente vooral bezig met eigen grondgebied, minder met globale invloed. • Te weinig samenwerking tussen verschillende afdelingen bij overheid.
Nijmegen <i>Jeroen Kamer (Geluid)</i> <i>Thijs de Bruin (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Bij RWS niet van harte.
Provincies	
Overijssel <i>Egbert Dijk (Duurzaamheid)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Afhankelijk van politiek. • Intern veel kennis aanwezig.
Regio's	
Twente <i>Karsten ten Heggeler (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Begrip steeds meer tussen de oren. • MVO en mob. management. • Bij Twente veel kennis al aanwezig. • Koppel bestaande projecten.
Utrecht <i>Bastian Jansen (Verkeer)</i> <i>Karel de Roy (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Veel maatschappelijke druk. • Ook veel duurzame politiek in de regio.
Gemeenten	
Amersfoort <i>Astrid van den Aker (Verkeer)</i> <i>Britta Versteeg-Scholten (Milieu)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Van bovenaf. • Amersfoort niet goed in citymarketing. Doet indirect al wel veel aan DM.
Den Haag <i>Kees de Leeuw (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Deels van hogerhand (verdrag Kyoto e.d.). • Ook om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen in de stad. → citymarketing → mobiliteitssysteem moet op orde zijn om aantrekkelijk te blijven. • Voor specifieke kennis adviesbureaus. • Voor algemeen beleid en plannen eigen kennis aanspreken.
Enschede <i>Marcel Meeuwissen (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Er bestaat ambitie op ambtelijk niveau. DM wordt toch belangrijk. • Zal steeds meer beleid vanuit Europa doorsijpelen naar lagere overheden. • Hogere overheden zullen het uiteindelijk opleggen.

	<ul style="list-style-type: none"> • Intern veel kennis aanwezig. Aan de Planet-kant ontbreekt nog kennis.
Oldenzaal <i>Fons Blokhuis (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Omdat het moet. • Bij prov. en regio meer kansen. Kunnen bepaalde doelstellingen opleggen. • Geen kennis DM aanwezig. Alleen prikkelen om onderwerpen. • Geen behoefte aan ondersteuning.
Lochem <i>Roland Hendriksen (Verkeer)</i> <i>Peter Kelder (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ambitie van onderop. • GroenLinks-wethouder • Stedendriehoekoverleg
Zwolle <i>Willem Bosch (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Bewustzijn DM bij bestuur en organisatie maar mondjesmaat aanwezig. • Wel initiatieven vanuit organisatie. • Gebrek aan kennis op gebied van DM. • Maken gebruik van kennis op de markt. • Wel specifieke kennis op gebied van o.a. fietsen.
Kennisinstellingen	
Agentschap NL <i>Martien Das (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Knelpunten uit NSL. • Politieke motivatie. Vinden bijv. zelf fietsbeleid belangrijk. • Cijfermatige kennis ontbreekt. Er is wel kennis, maar men weet de weg nog niet. • Overheden staan aan begin van omslag. Behoefte aan procesbegeleiding.
Universiteit Twente <i>Karst Geurs (Mobiliteit)</i>	<ul style="list-style-type: none"> •
KpVV (via e-mail) <i>Jurgen de Haan (Mobiliteit)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Geen behoefte aan ondersteuning. • KpVV schema's echter wel veelvuldig gedownload.

Conclusie interviews	4. Omgang/motivatie overheden met DM
<i>Belangrijkste overeenkomsten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • De belangrijkste motivatie is dat DM wordt opgelegd door overheid/verdrag. • Toch indirect ook motivatie uit eigen organisatie zoals fietsbeleid. • Men wordt zich ook meer bewust van DM en de noodzaak ervan. • Bij veel overheden indirect kennis DM aanwezig. • Extra financiële investering kan drempel zijn voor DM.

4.5 Overzicht antwoorden op vraag 5

Overzicht beantwoording	5. Indicatoren, het toetsen/meten van DM
Royal Haskoning	
Enschede <i>Berry van den Berg (RO)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibel • CROW richtlijnen
Groningen <i>Sandra Bos (Klimaat)</i> <i>Anke Lodder (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ontsnippering EHS. • (Wild)habitat • Landgebruik
Nijmegen <i>Jeroen Kamer (Geluid)</i> <i>Thijs de Bruin (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • In de toets hoef je niet afzonderlijk per P te beoordelen.
Provincies	
Overijssel <i>Egbert Dijk (Duurzaamheid)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Staat van Overijssel elk jaar opgesteld. • 3 P's als uitgangspunt voor eigen monitoring in soortgelijke 3x3 matrix.
Regio's	
Twente <i>Karsten ten Heggeler (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Regionaal verkeersmodel. • Prestatiecontracten • Monitoren op inzet gaat nog gebeuren. • Output veel lastiger te meten.
Utrecht <i>Bastian Jansen (Verkeer)</i> <i>Karel de Roy (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Modal split met verkeersmodel. • Aanleveren data over milieu aan gemeenten. • Klanttevredenheidsonderzoek OV.
Gemeenten	
Amersfoort <i>Astrid van den Aker (Verkeer)</i> <i>Britta Versteeg-Scholten (Milieu)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Geen indicatoren. • Wel gegevens uit verkeersmodel. • In 2007 nulsituatie CO2-uitstoot. • Klanttevredenheidsonderzoek OV.
Den Haag <i>Kees de Leeuw (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zoeken naar wat meetbaar is. • Simpel houden (aansluiten op doelgroep, bijv. gemeenteraad/wethouder). • Niet teveel detail. • Overzichtelijk houden.
Enschede <i>Marcel Meeuwissen (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • MON data • Klanttevredenheidsonderzoek OV.
Oldenzaal <i>Fons Blokhuis (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Cijfers fietsbalans van Fietsersbond. • Vanuit verkeersmodel ook geluidsgegevens beschikbaar. • Verkeersveiligheids cijfers
Lochem <i>Roland Hendriksen (Verkeer)</i> <i>Peter Kelder (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Alleen nog monitoren van autoverkeer. • Behoefte aan tools en scans. • CBS-gegevens. • Lokale duurzaamheidsmeter COS.
Zwolle <i>Willem Bosch (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Niet bij verkeer. • Wel gebruikgemaakt van MON-data.

Kennisinstellingen	
Agentschap NL <i>Martien Das (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • MON-database • CBS-gegevens. • InfoMil-gegevens • Gebruiksgemak en aansluiten op eigen werkwijze.
Universiteit Twente <i>Karst Geurs (Mobiliteit)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • In Propolis studie indicatoren opgesteld. • Meerdere indicatoren per P. Door KBA eindtotaal per P. • Indicatoren afstemmen in overleg met overheid.
KpVV (via e-mail) <i>Jurgen de Haan (Mobiliteit)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Geen indicatoren.

Conclusie interviews	5. Indicatoren, het toetsen/meten van DM
<i>Belangrijkste overeenkomsten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Over het algemeen geen specifieke indicatoren voor DM. • Eigen verkeersmodel levert wel veel bruikbare informatie voor DM. • Elke overheid monitort ook verkeersveiligheid. • MON-data meermalen genoemd als input/tool. • Ook CBS-gegevens kunnen dienen als input/tool.

4.6 Overzicht antwoorden op vraag 6

Overzicht beantwoording	6. Van belang voor een 'DM-toets'
Royal Haskoning	
Enschede <i>Berry van den Berg (RO)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ga op zoek naar verbindingen en ketens. • C2C gebruiken in verkeer.
Groningen <i>Sandra Bos (Klimaat)</i> <i>Anke Lodder (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Toets moet hanteerbaar zijn. • Rapportage moet beknopt zijn. • Te gebruiken data moet makkelijk verzamelbaar zijn.
Nijmegen <i>Jeroen Kamer (Geluid)</i> <i>Thijs de Bruin (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Hoe krijg je DM in gedachten verankerd? • Voorbeelden noemen om te verduidelijken. (Bij early adopters.) • Platform bieden met database.
Provincies	
Overijssel <i>Egbert Dijk (Duurzaamheid)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • DM in overleg met betrokkenen. • Voorbeelden toevoegen. • Draagvlak creëren. • Kijk naar gevolgen elders en in toekomst.
Regio's	
Twente <i>Karsten ten Heggeler (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Rollen verdelen en benoemen: regisseur, initiator en belangenbehartiger. • Inzetten op klimaat met aantekening dat hogere overheid zorgt voor globale knelpunten.
Utrecht <i>Bastian Jansen (Verkeer)</i> <i>Karel de Roy (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zet in op stimuleren fietsgebruik. • Verbeter ketenmobiliteit. • Wend successen aan voor nevensuccessen.
Gemeenten	
Amersfoort <i>Astrid van den Aker (Verkeer)</i> <i>Britta Versteeg-Scholten (Milieu)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Geen onderscheidt maken lokaal/globaal. • Aansluiten op wat gemeenten al hebben. • 3 P's + P van proces.
Den Haag <i>Kees de Leeuw (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoring is duur en arbeidsintensief. • Haalbaarheid nastreven. • Zoek naar 'hoofdindicatoren' en hang hier weer (meerdere) 'deelindicatoren' onder. • Adviesbureaus niet altijd goed op de hoogte van alle interne processen.
Enschede <i>Marcel Meeuwissen (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Toets concreet maken met maatregelen. • Goedkoop monitoren van maatregelen. • Score t.o.v. andere gemeenten. • Zorg voor onderscheidende en vernieuwende maatregelen.
Oldenzaal <i>Fons Blokhuis (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Politiek wil benchmark. Hoe scoort men t.o.v. elkaar? • Tool kan ook gebruikt worden voor brainstorm. Waar staan we?

	<ul style="list-style-type: none"> • Doelstellingen moeilijk te toetsen door onderzoekstechnieken.
Lochem <i>Roland Hendriksen (Verkeer)</i> <i>Peter Kelder (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Motivatie van doelstellingen. • Laagdrempeligheid
Zwolle <i>Willem Bosch (Verkeer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Gebruiksgemak staat voorop. • Beperk het aantal uitgangspunten/indicatoren. • Uitgangspunten moeten rekening houden met burgers. Formuleer op brede doelgroep. • Toets moet aansluiten op bestaande monitoring.
Kennisinstellingen	
Agentschap NL <i>Martien Das (Klimaat)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Referenties en voorbeelden verwerken in toets. • Rijksdoelen noemen. • Meer aandacht voor <i>Profit</i>. Is nieuwe trend.
Universiteit Twente <i>Karst Geurs (Mobiliteit)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Integraal pakket maken. • Zet je in op zwakke of sterke DM? • Ga je terugrekenen of er naar toe werken?
KpVV (via e-mail) <i>Jurgen de Haan (Mobiliteit)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Makkelijk in te vullen. • Moet niet veel tijd kosten. • Rekening houden met ist en soll situatie. Waar sta je en waar wil je naartoe?

Conclusie interviews	6. Van belang voor een 'DM-toets'
<i>Belangrijkste overeenkomsten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Voorbeelden noemen. • Beperk aantal uitgangspunten/indicatoren. • Sluit aan op bestaande methoden. • Gebruiksgemak

4.7 Korte conclusie per interview

Overzicht beantwoording	Conclusie interview
Royal Haskoning	
Enschede <i>Berry van den Berg (RO)</i>	Berry benadrukt dat DM veel verder moet gaan. Hij pleit voor C2C in het verkeer. Daarnaast concludeert hij dat partijen tegen extra investeringskosten opzien en alleen duurzaamheid toepassen omdat het wordt opgelegd.
Groningen <i>Sandra Bos (Klimaat)</i> <i>Anke Lodder (Klimaat)</i>	Gemeenten zijn minder geïnteresseerd in globale invloeden en kijken alleen naar eigen grondgebied. Zij kunnen gedrag ook alleen stimuleren, niet opleggen. Kijk bij DM ook vanuit vogelvlucht naar o.a. landgebruik en EHS.
Nijmegen <i>Jeroen Kamer (Geluid)</i> <i>Thijs de Bruin (Verkeer)</i>	DM is vooral een proces, een denkwijze. Deze moet nog tussen de oren komen van beleidsmakers. Daarnaast zullen zij ook behoefte hebben aan concrete voorbeelden om DM te verduidelijken. Hierin is een rol voor Haskoning weggelegd. Ontwikkel een platform DM met daaraan gekoppeld een database.
Provincies	
Overijssel <i>Egbert Dijk (Duurzaamheid)</i>	Bij Overijssel wordt DM steeds breder opgepakt en meegenomen in projecten. Intern is veel kennis aanwezig en probeert men integraler te werken. Zij hanteren zelf een 3x3 matrix met de 3 P's. Ook Egbert pleit voor het toevoegen van voorbeelden. Hij benadrukt verder overleg en draagvlak en de gevolgen elders en in de toekomst.
Regio's	
Twente <i>Karsten ten Heggeler (Verkeer)</i>	Duurzaamheid valt bij Twente deels onder leefbaarheid. Bereikbaarheid gaat echter voor op veiligheid en leefbaarheid. Binnen de organisatie is men bezig om het proces voor DM vorm te geven. Hun advies is om de rolverdeling van de verschillende partijen te benoemen: regisseur, initiator en belangenbehartiger.
Utrecht <i>Bastian Jansen (Verkeer)</i> <i>Karel de Roy (Verkeer)</i>	Duurzame mobiliteit is voor BRU OV en fiets. Hoeft daarom niet expliciet genoemd te worden. In de regio veel hoog opgeleiden, daarom meer druk vanuit maatschappij om duurzame oplossingen. Het advies luidt om in te zetten op meer fietsgebruik en verbeterde ketenmobiliteit.
Gemeenten	
Amersfoort <i>Astrid van den Aker (Verkeer)</i> <i>Britta Versteeg-Scholten (Milieu)</i>	Amersfoort is indirect actief met DM maar draagt het onvoldoende uit. In het GVVP komt DM niet naar voren, maar op de website zijn diverse thema's onder de noemer DM bijeengebracht. In de praktijk wordt er niet volgens een vastgelegde structuur met DM omgegaan. Het advies aan ons is om ook de P van proces op te nemen in de toets. Sluit verder ook aan op wat gemeente al doet en hebben.

<p>Den Haag <i>Kees de Leeuw (Verkeer)</i></p>	<p>Den Haag gaf de meest omvangrijke omschrijving van DM die ook het beste aansluit op ons onderzoek. Er wordt gekeken naar wat de impact van mobiliteit is op leefbaarheid. Den Haag hanteert klimaat en stedelijke ontwikkeling als kader voor DM. Dit uit zich in integrale strategieën voor ruimtelijke ontwikkelingen waarin verkeer deel van uitmaakt. De motivatie komt zowel van bovenaf als vanuit de eigen organisatie. Den Haag plaatst een kanttekening bij het inschakelen van adviesbureau, nl. dat zij niet altijd goed op de hoogte zijn van alle interne processen.</p>
<p>Enschede <i>Marcel Meeuwissen (Verkeer)</i></p>	<p>In het GVVP wordt DM niet genoemd. Enschede is wel bezig met opstellen van DM plan voor Europese subsidieaanvraag. De verwachting is dat DM steeds meer zal worden opgelegd, daarom zelf al inspringen op DM. DM wel afhankelijk van politiek. Het advies aan luidt wederom om maatregelen/voorbeelden te gebruiken.</p>
<p>Oldenzaal <i>Fons Blokhuis (Verkeer)</i></p>	<p>Oldenzaal ziet geen reden om DM op te pakken. Ze zetten wel in over stimuleren fietsgebruik en ontmoedigen van autogebruik door parkeerbeleid. DM zou vooral van hogerop opgelegd moeten worden, dan móet je als gemeente met DM aan de slag. Onze tool is wel interessant voor brainstorm in regionaal overleg. Daarnaast wordt aangegeven dat de politiek graag een benchmark wil zien.</p>
<p>Lochem <i>Roland Hendriksen (Verkeer)</i> <i>Peter Kelder (Klimaat)</i></p>	<p>Lochem kent wel klimaatbeleid, maar daar komt DM niet in voor. Er wordt wel nagedacht over schone brandstoffen en oplaadpunten. Daarnaast wordt ook steeds meer ingezet op promoten van fiets/OV. Door GL-wethouder wil Lochem wel aan de slag met DM en kan hierin enige ondersteuning gebruiken.</p>
<p>Zwolle <i>Willem Bosch (Verkeer)</i></p>	<p>In de hoofddoelstelling van het mobiliteitsbeleid wordt ingezet op de duurzame richting van mobiliteit. Dit komt verder niet tot uiting in het beleid. Zwolle probeert in te spelen op positieve benadering en wens van nieuwe generatie voor draagvlak. Zwolle scoort wel goed op fietsbeleid, maar zet niet in op ontmoedigen autogebruik. Zwolle geeft mij dat toets rekening moet houden met burgers.</p>
<p>Kennisinstellingen</p>	
<p>Agentschap NL <i>Martien Das (Klimaat)</i></p>	<p>Agentschap NL hanteert als een van de weinige organisaties een definitie voor DM: Trias Mobilica met klimaatbeleid als kader. Komt zelf DM weinig tegen. Wijst op ontbreken van uitwisselen van kennis over klimaat/milieu en verkeer bij ambtenaren. Zorg dat je naar elkaar verwijst in beleid. Ondersteuning in proces is gewenst.</p>

<p>Universiteit Twente <i>Karst Geurs (Mobiliteit)</i></p>	<p>Geurs refereert als enige naar de definitie van de EU waarin de 3 P's zijn opgenomen. De EU verplicht overheden om een integrale structuurvisie op te stellen, maar deze is vormvrij. De MKBA zou als instrument kunnen dienen om DM te wegen. In de Propolis studie is een eerste aanzet gedaan. Deze studie is echter zeer omvangrijk.</p>
<p>KpVV (via e-mail) <i>Jurgen de Haan (Mobiliteit)</i></p>	<p>Voor KpVV is DM het effect van mobiliteit op milieu, gezondheid en economie (3 P's?). Ziet hiervan weinig terug bij overheden als gevolg van andere prioriteiten, indirect gebeurt er al wel veel. Verwachting is dat er geen behoefte aan ondersteuning is.</p>

