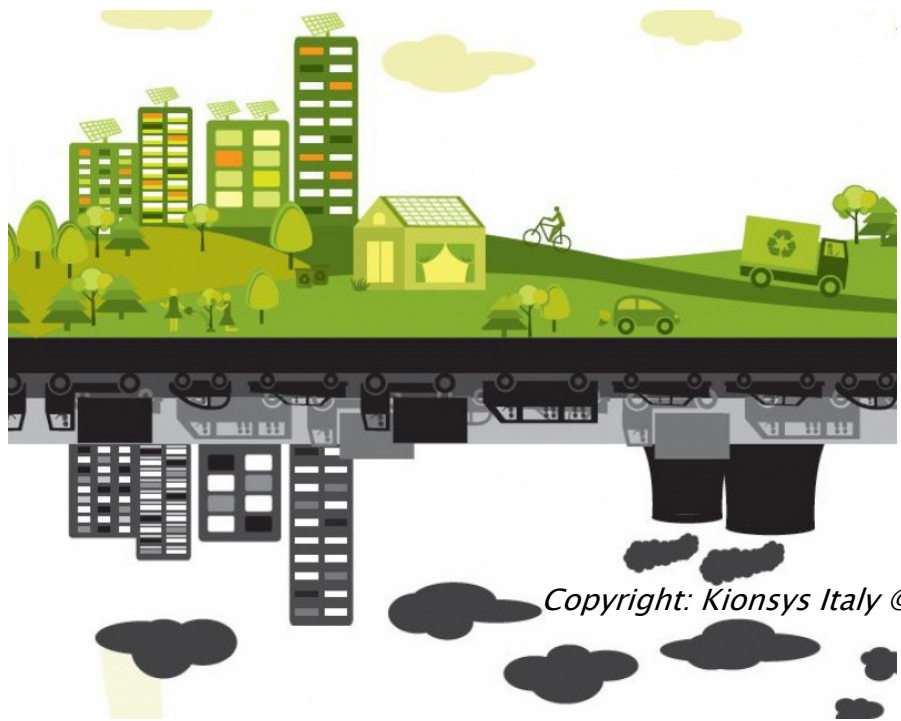


THE REAL GREEN DEAL



9/22/2014

Verbeteren van de leefbaarheid van
'metropolen'

The real green deal

VERBETEREN VAN DE LEEFBAARHEID VAN 'METROPOLEN'

KENMERKEN

Het initiatief

'The Real Green Deal' is een initiatief dat krachten bundelt. Een lange termijn visie voor bestuurders én een duidelijke routekaart voor alle betrokkenen. Verduurzaming hoeft niet altijd extra te kosten. Binnen de bestaande overheidsbudgetten is vergroening mogelijk. Op basis van bestuurlijke visie, doorzettingskracht en lef, daar waar het telt. Als wethouder, gedeputeerde of portefeuillehouder heeft u sleutels in handen. 'The Real Green Deal' levert de routekaart.

De mensen

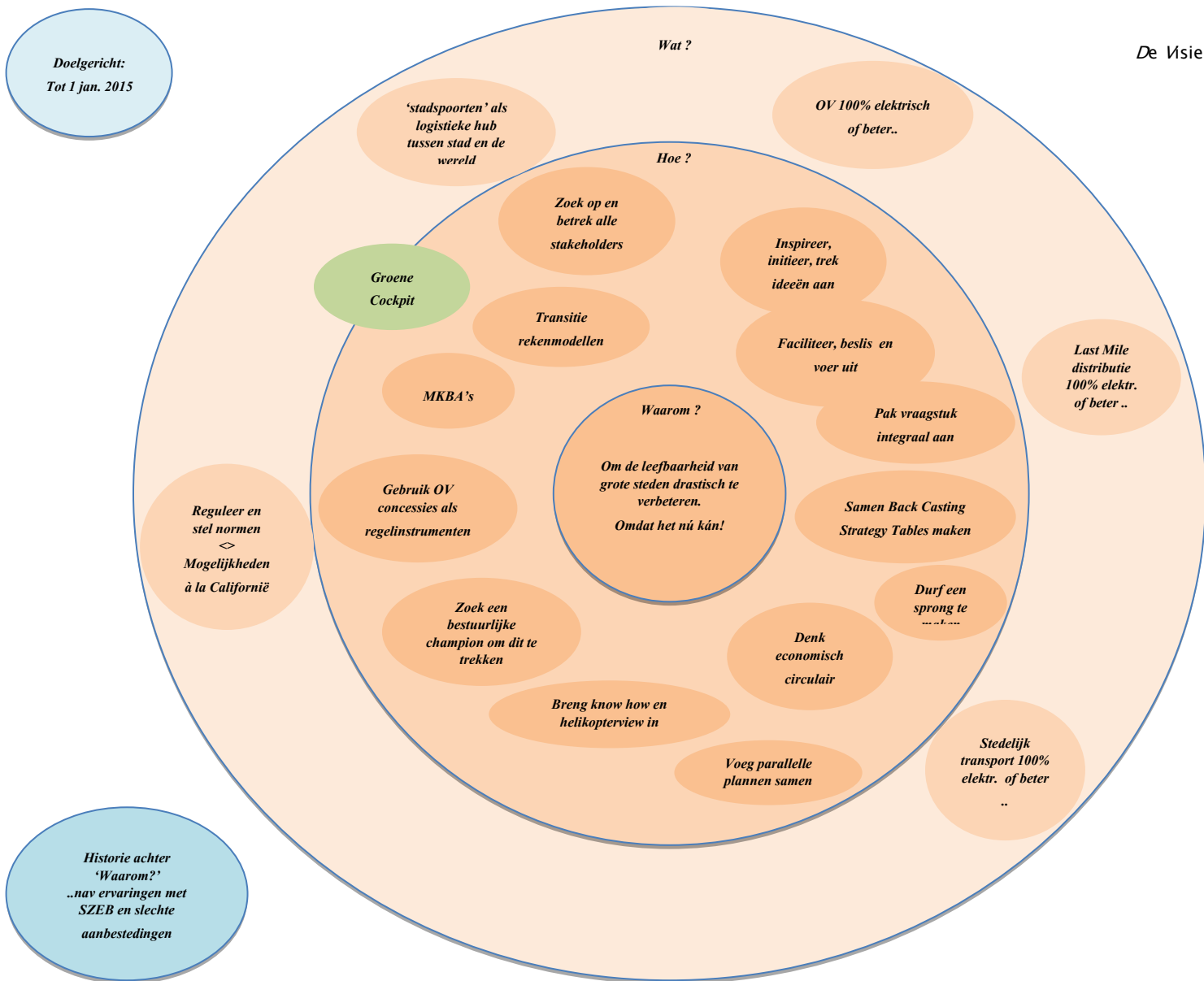
'De Werkgroep' is een groep bevlogen en betrokken professionals in het openbaar vervoer en daarbuiten die hun sporen hebben verdiend op het raakvlak van de publieke sector en het bedrijfsleven. Wij organiseren menskracht, netwerk en ondersteuning om deze visie te ontwikkelen en om binnen realistische termijnen (van vier jaar) afzonderlijke vergroeningstappen te realiseren. Wij vinden dat 'stadspoorten' een bindende en beeldende metafoer biedt aan steeds groter wordende steden. Een metafoer, die partijen samenbrengt en uitnodigt tot allerlei duurzame functiecombinaties.

De reden

Wat 'De Werkgroep' bindt is een diep gevoeld bewustzijn dat verandering nodig is, dat verandering mogelijk is, en dat het nu kan. Er is geen sprake van onoverkoombare barrières, en een belangrijke constatering is dat het financieel ook mogelijk is.

TOEGANGSPLEINEN

Wat vroeger de stadspoorten van de Middeleeuwse binnenstad waren, zijn straks de toegangspleinen van de Metropolen van de 21e eeuw. Slimme overslag- en overstappunten die de overgang van de grote metropool overstijgende mobiliteits- en goederenstromen naar fijnmazig en individueel verkeer markeren.



En omgekeerd. Om een metropool te laten ademen en leefbaar te houden zijn stadspoorten nodig.

Groene hub

Stadspoorten zijn ook groene hubs. Ze bieden een structurerend lange termijn concept dat duurzame verstedelijking in de toekomst mogelijk maakt. De groene hub symboliseert de lange termijn transitie om via de vergroening van publieke en private diensten, zoals openbaar en persoonlijk vervoer, stedelijke wagenparken & goederendistributie, onze woon en werkomgeving ademend en leefbaar te maken en te houden. De transitie in publieke systemen vormt een katalysator voor bijvoorbeeld de talrijke private goederenstromen. Marktpartijen worden door ons geïdentificeerd en betrokken bij de transitie. Via lokale wet en regelgeving wordt de markt gestimuleerd om in de transitie te participeren.

Aanpak

Toegangspleinen sluiten niet af maar openen, bieden toegang en ontvangen. Zij zijn onderdeel van een hedendaagse visie om de samenleving te vitaliseren en bieden een concrete en hanteerbare routekaart:

1. Structurele lange termijn ontwikkelingsagenda (van circa 10 jaar)
2. Een routekaart met concrete stappen, verbeteringen worden in afgebakende perioden (van bijvoorbeeld 4 jaar) tot stand gebracht
3. Gericht op bestuurders die willen realiseren
4. En marktpartijen die daarin duurzame kansen zien
5. We gaan uit van bestaande middelen, methoden en modellen
6. We gaan uit van de huidige budgetten
7. Wij verbinden marktpartijen met publieke partijen

ROUTEKAART

Natuurlijke stappen om tot een energieke duurzame samenleving te komen zijn: het ombuigen van individueel vervoer naar nul emissie vervoer, het vergroenen van stedelijke distributie en de beschikbaarheid van nul emissie openbaar vervoer. Daarvoor moeten elkaar versterkende, samenhangende en deels niet vrijblijvende maatregelen worden genomen. Het initiatief om de vereiste voorwaarden te

scheppen kan niet anders dan bij de bestuurders liggen. Deze maatregelen hebben een routekaart nodig met maatregelen (gereedschap voor de bestuurder), die proefprojecten en ‘pilots’ overstijgt door de goede richting aan te geven. Deze nieuwe routekaart voor bestuurders identificeert (seriële en parallelle) tussenstappen, voorziet in randvoorwaarden en biedt ‘business cases’. Daarmee hoeven bestuurders niet langer af te wachten, maar komt er duidelijkheid over de te zetten stappen en mijlpalen. De routekaart benoemt private en publieke partijen die kunnen en willen en soms moeten participeren. Met de routekaart wordt inzichtelijk hoe het stedelijk vervoer en distributie daadwerkelijk duurzaam en minder milieubelastend kan worden, inclusief daaraan hangende investerings- en exploitatie-aspecten. De routekaart benut op praktische wijze het beschikbare beleidsinstrumentarium inclusief wet- en regelgeving. Het realiseren van de omslag wordt door de aangereikte visie, de (beproefde) plannen, modellen en systemen en vooral door intelligente regie en faciliterende werkwijze, snel concreet, daardoor haalbaar en dus uitvoerbaar voor alle andere ‘stake holders’ op deze route.



BELANGRIJKE CONCRETE STAPPEN

Vergroen het openbaar vervoer

Het is noodzakelijk dat binnensteden leefbaar blijven en dat beleidsdoelen gerealiseerd worden. Bekijk OV-concessies voor wat ze werkelijk zijn: instrumenten en gereedschap in de gereedschapskist van de bestuurder. Het is nu écht mogelijk om verregaande emissiereductie in het regionale vervoer en totale emissiereductie in het stedelijk



vervoer te bereiken binnen de huidige OV-budgetten. De introductie van één of meerdere toegangspunten als structurerend element in de dienstregeling creëren de gelegenheid om deze slim te herordenen en barrières te verminderen. Een slim en toegankelijk OV zonder barrières wordt graag gebruikt!

Vergroen de stedelijke wagenparken

Steden hebben forse eigen wagenparken rijden, of contracteren deze. Denk aan vuilniswagens en andere voertuigen van gemeentelijke diensten. Bij vervanging van deze voertuigen kan dezelfde uitstootreductie worden gerealiseerd als bij openbaar vervoer. Het geluidsniveau van de voertuigen kan ook fors omlaag. Groene brandstoffen kunnen zelfs voordeliger zijn dan fossiele brandstoffen. Groene technieken zoals elektromotoren zijn bedrijfszeker en beduidend goedkoper in onderhoud dan verbrandingsmotoren! Accutechnieken ontwikkelen zich razendsnel maar zelfs al bij de huidige stand van techniek kunnen accupakketten, zelfs als ze tussentijds vervangen moeten worden, zich meten met de kostprijs van conventionele aandrijvingen. Op eenvoudige wijze kan voor deze wagenparken de business case en MKBA worden opgezet en de risico's worden gemitigeerd. Een toekomstgericht bestuurder kan zo op relatief eenvoudige en beproefde wijze robuuste maatregelen ontwikkelen om de wagenparken die onder eigen regie vallen te vergroenen.



Vergroen 'the last mile'

Stedelijke distributie groeit tegen de klippen omhoog. 'Just in time delivery' op kantoren en fabrieken. Dagelijks meerdere keren bevoorrading van winkels. De groei van bestellingen op internet die zorgt voor een file van pakjesbezorgers aan

de deur. Er zijn talloze bundelingsinitiatieven en de overheid wordt maar wat vaak verleid tot pilots, stimulatiemaatregelen, privileges en convenanten.

'De Werkgroep' staan een andere benadering voor. Wethouders en gedeputeerden kunnen het initiatief hernemen en de beweging in gang zetten naar substantieel minder goederenvervoerbewegingen. De sleutel hier is het inzicht dat er grote maatschappelijke kosten verbonden zijn aan stedelijke distributie. De waarde van deze kosten kan worden geprijsd en op de markt gebracht. Door juist hier concessieverlening toe te passen kunnen marktpartijen worden gestuurd naar minder voertuigbewegingen en een effectievere en efficiëntere distributie van goederen in de binnensteden. Het instrumentarium daarvoor is al beschikbaar. In het openbaar vervoer worden concessies al lang succesvol toegepast. Een vermindering in voertuigbewegingen van 20% in de eerste vier jaar achten wij haalbaar.

Creëer een ideale stapelplaats van elkaar versterkende functies

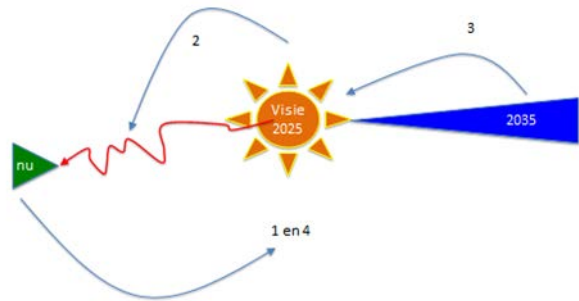
Waar mensen en goederen van modaliteit wisselen, ontstaat een logische plaats voor waarde toevoegende activiteiten. Toegangspoorten groeien uit tot sterke economische knooppunten, die een groeiende aantrekkingskracht zullen uitoefenen op allerlei bedrijvigheid. Mooi voorbeeld van een stapeling van publieke infrastructuren biedt het Berlin Hauptbahnhof met 7 niveaus waarop openbaar vervoer verbindingen worden gemaakt. Stel je voor dat op elk van die niveaus Park & Ride, Storage & Handling en allerlei andere grote en kleine private bedrijfsactiviteiten worden toegevoegd, dan wordt duidelijk welke economische waarde deze pleinen zullen toevoegen aan de leefbaarheid en vitaliteit van onze metropolen.



BESTAANDE METHODEN EN MODELLEN

Visioneren en backcasting

Hierbij gaat het om het uitgangspunt dat je visualiseert, of als het ware ‘visioneert’ hoe over tien jaar de situatie zal zijn. Niet meer. Niet minder. Over vijf jaar is te dichtbij. Over vijftien jaar of twintig jaar is zo ver weg, dat dit voor de meeste mensen te onwettelijk is. Over tien jaar zijn we er zelf nog om dat mee te maken, al is het waarschijnlijk niet in dezelfde positie als nu. Over tien jaar is zoveel anders, dat dit mogelijk maakt om nu buiten de vaststaande kaders te denken en te ontwikkelen. Backcasting is het tegenovergestelde van forecasting, voorspellen. Bij backcasting wordt terug geredeneerd vanuit een gewenst toekomstbeeld en er kan dan dienovereenkomstig worden gepland en gehandeld om dat toekomstbeeld te bereiken. Bij backcasting kan een trend die met extrapolatie wordt beredeneerd doorbroken worden door proactief in te grijpen en de trend om te buigen.



Strategy tables

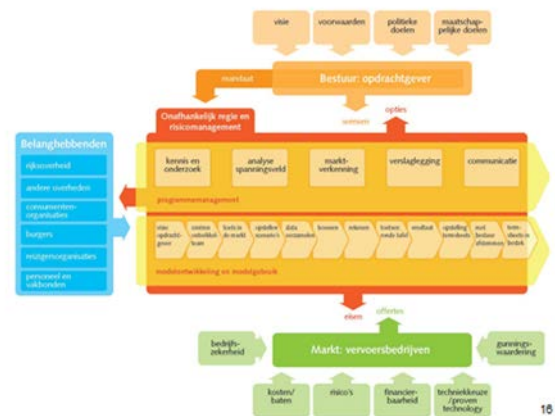
We werken met ‘strategy tables’ om back casting hanteerbaar te maken. Een methode gebaseerd op de praktijk van Prof. Jac. Geurts van de Tilburg School of Social and Behavioral Sciences. Bij ‘back casting’ vragen we ons af wat we nu moeten doen om onze visie over 10 jaar te realiseren. We definiëren daarvoor de belangrijkste parameters. Vaak resulteren daarvoor niet

Scenario / thema	Staat van zaken	Probleem / uitdaging	Schakel / knooppunt	Oplossing / aanpak	Verwachting / impact	Beleidsmaatregel / interventie	Verwachting / impact	Beleidsmaatregel / interventie	Verwachting / impact	Beleidsmaatregel / interventie	Verwachting / impact
Integratie / inclusie	Indonesië in de regio	Probleem: kwaliteitsverschillen	Staat van zaken: laag	Oplossing: kwaliteitsverbetering	20% meer	Beleidsmaatregel: kwaliteitscertificering	Verwachting: hogere concurrentiepositie	Beleidsmaatregel: kwaliteitscertificering	Verwachting: hogere concurrentiepositie	Beleidsmaatregel: kwaliteitscertificering	Verwachting: hogere concurrentiepositie
Indonesië	Indonesië in de regio	Probleem: kwaliteitsverschillen	Staat van zaken: laag	Oplossing: kwaliteitsverbetering	20% meer	Beleidsmaatregel: kwaliteitscertificering	Verwachting: hogere concurrentiepositie	Beleidsmaatregel: kwaliteitscertificering	Verwachting: hogere concurrentiepositie	Beleidsmaatregel: kwaliteitscertificering	Verwachting: hogere concurrentiepositie
Overige landen	Andere landen in de regio	Probleem: kwaliteitsverschillen	Staat van zaken: laag	Oplossing: kwaliteitsverbetering	20% meer	Beleidsmaatregel: kwaliteitscertificering	Verwachting: hogere concurrentiepositie	Beleidsmaatregel: kwaliteitscertificering	Verwachting: hogere concurrentiepositie	Beleidsmaatregel: kwaliteitscertificering	Verwachting: hogere concurrentiepositie
Andere landen	Andere landen in de regio	Probleem: kwaliteitsverschillen	Staat van zaken: laag	Oplossing: kwaliteitsverbetering	20% meer	Beleidsmaatregel: kwaliteitscertificering	Verwachting: hogere concurrentiepositie	Beleidsmaatregel: kwaliteitscertificering	Verwachting: hogere concurrentiepositie	Beleidsmaatregel: kwaliteitscertificering	Verwachting: hogere concurrentiepositie

meer dan 10 tot 15 parameters. Voor elke parameter vullen we met elkaar de variabele posities in. Daaruit resulteren strategy tables. Vervolgens beredeneren we de optimale combinatie van posities als de beste representant van onze visie 2025 en tekenen die in de strategy table. Daarna worden scenario's en actieplannen uitgeschreven om die visie te helpen realiseren.

de 'Groene Cockpit'

Dit is een instrument dat binnen het publieke domein is ontwikkeld, zich in de praktijk heeft bewezen en dat getest is door wetenschappelijke instituten. De achterliggende visie gaat uit van het principe dat het bedrijfsleven, zoals vervoerders, gebaat zijn bij een betrouwbare overheid die duidelijkheid biedt over haar lange termijn



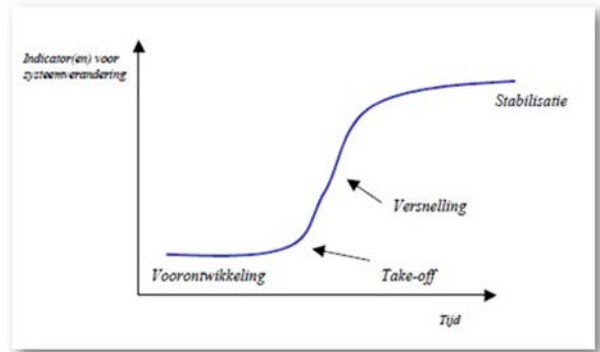
doelstellingen. En zorgt ervoor dat haar vraag aan de markt (in dit geval een OV-bestek) realistisch is en voldoende zekerheid biedt voor een noodzakelijk rendement voor de markt. De overheid biedt de randvoorwaarden en de zekerheden die de markt nodig heeft om innovatie 'full fledge' door te voeren. Door middel van een MKBA-analyse en systeem dynamica modellering is de zekerheid te verwerven dat bij de komende OV-aanbesteding nul emissie als standaard kan worden uitgevraagd en geleverd door de markt!

Ideale transitie

Naast het 'visioneren' en 'strategy tables' gebruiken we nog een model, het 'ideale transitie model'. Voor het vergroenen van openbaar vervoer, vergroenen van stedelijke wagenparken, productie van lokale groene energie (door de verwerking van huishoudelijk afval of slibverwerking), de inrichting van groene hubs en het anders inrichten van stedelijke distributie kan gebruik worden gemaakt van al

eerder geleerde processtappen en in de praktijk bewezen instrumenten. Theorie en praktijk vallen hier samen. Innovatie kan slimmer. Eerdere ervaringen worden benut en de condities voor succes worden structureel verankerd. Het Institute for Science Innovation and Society (ISIS) van de Radboud Universiteit heeft onderzoek gedaan naar 'de ideale transitie in lokale context'.

Sleutel voor een echte systemsprong is het nog sterker verbinden met marktpartijen en burgers, als netwerk 'adaptive' blijven; benoemen en benutten van de achterliggende doelstellingen bij het maken van keuzes: focus op de eigen regio als meerwaarde voor het realiseren van de lokale duurzaamheidsambities als tegenwicht voor (abstracte) nationale ambities. Koplopers kunnen zo presteren en vernieuwingen kunnen een vanzelfsprekend onderdeel worden van de dagelijkse praktijk van de lokale overheid. 'De Werkgroep' is actief betrokken geweest bij geslaagde groene innovaties en is in staat om theorie en praktijk te verankeren en vorm te geven.



MKBA's

Wij stellen MKBA's op voor iedere transitiestap. Kosten en baten worden in beeld gebracht. Voor de samenleving, bedrijven en burgers. Gevolgen voor de samenleving (in termen van gezondheid, kwaliteit van leven, veiligheid) komen in beeld. Maar wij beseffen ons dat een transitie alleen mogelijk is als kosten, baten en risico's in een business case kunnen worden toegewezen. De 'outlook' voor de samenleving wordt zeker meegenomen, maar de basis bestaat dus uit een harde business case voor de betrokken 'stake holders' en marktpartijen.

WIJ ZIJN 'DE WERKGROEP'

Wij helpen

Als 'De Werkgroep' inspireren, initiëren en regisseren wij waar mogelijk . Wij faciliteren bestuurders, marktpartijen en andere belanghebbenden. Wij zoeken partijen die daarvoor nieuwe verbindingen willen leggen. Wij denken andersom, kennen de kracht van de politiek en weten dat zonder keuzes en samenwerking we nergens komen.

Wij doen dat met een reden en grote ambitie

'De Werkgroep' is opgericht, omdat wij de noodzaak voelen dat er zo'n groep komt. Omdat het kan. Nu! Dit doen wij door onze kennis en ons netwerk ter beschikking te stellen aan daadkrachtige bestuurders en andere stakeholders die samen het verschil willen en kunnen maken. Wij jagen dit aan. Onze werkwijze is gebaseerd op bestaande methoden en technieken, onze brede kennis en ervaring en onze wil om plannen om te zetten in resultaat.

Wij zijn onafhankelijk

'De Werkgroep' werkt onafhankelijk van zittende marktpartijen. Wij zijn nergens schatplichtig aan en willen dat ook niet zijn, anders dan aan onze ambitie en het door ons gezochte collectief.