

## De Werkgroep ontwikkelt een 'real green deal' voor bestuurders

# WIE ZEGT NU EENS DAT DE KEIZER

Vijf mannen met verschillende achtergronden, samen goed voor meer dan 50 jaar ervaring in het openbaar vervoer vormen De Werkgroep en nemen stelling: Wij konden gisteren al starten met duurzaam vervoer, maar bestuurders steken nog steeds budget in studies voor morgen. Hun drijfveer: iemand moet zeggen dat de keizer in zijn blote kont loopt. Bewijzen dat het anders kan stapelen zich op, nu komt het aan op beslissen en doen. Daarvoor richt de Werkgroep zich met 'The Real Green Deal' niet op de vakgroep, maar op de bestuurders.

ERIK VAN DER STAAK, MAX VAN ASCH VAN WIJCK, JOHANNES ARETS, JEN FONGERS EN AD KOMEN VAN DE WERKGROEP

De Werkgroep heeft voor bestuurders 'The Real Green Deal' ontwikkeld: een routekaart met concreet stappenplan voor verduurzaming van het openbaar vervoer binnen vier jaar. Verduurzaming is daarbij de norm. En er wordt uitgegaan van bestaande middelen, methoden, modellen en van huidige budgetten. Hoe ziet De Werkgroep zo'n route dit voor zich?

### Toegangspoleinen

Wat vroeger de stadspoorten van de Middeleeuwse binnenstad waren, moeten straks de toegangspoleinen worden 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. Deze symboliseren de lange-termijntransitie om via vergroening van publieke en private diensten, zoals openbaar en persoonlijk vervoer, stedelijke wagenparken en goederen-distributie, de woon- en werkomgeving ademend en leefbaar te maken en te houden. De transitie in publieke systemen dient als katalysator voor talrijke private goederenstromen. Marktpartijen worden geïdentificeerd en betrokken bij de transitie. Via lokale wet- en regelgeving wordt de markt gestimuleerd om in deze transitie te participeren.

### Aanpak

Het initiatief om de vereiste voorwaarden hiervoor te scheppen ligt bij bestuurders. Bestuurders hebben een routekaart (gereedschap) nodig met maatregelen, die proefprojecten en 'pilots' overstijgt. Deze routekaart identificeert (seriële en parallelle) tussenstappen, voorziet in randvoorwaarden en biedt 'business cases'. Verder benoemt het private en publieke partijen die kunnen en willen en soms moeten participeren. Ook maakt het inzichtelijk hoe het stedelijk vervoer en distributie daadwerkelijk duurzaam en minder milieubelastend kan worden, inclusief investerings- en exploitatie-aspecten. En benut op praktische wijze het beschikbare beleidsinstrumentarium inclusief wet- en regelgeving. Concrete stappen zijn onder meer:

### Vergroen het openbaar vervoer

Bekijk ov-concessies voor wat ze werkelijk zijn: instrumenten en gereedschap in de gereedskapskist van de bestuurder. Het is écht mogelijk om verregaande emissiereductie in het regionale vervoer en totale emissiereductie in het stedelijk vervoer te bereiken binnen de huidige ov-budgetten. En introduceer één of meerdere toegangspoleinen als structurerend element in de dienstregeling.

### Vergroen de stedelijke wagenparken

Steden hebben forse eigen wagenparken rijden, of contracteren deze. Bij vervanging van deze voertuigen kan dezelfde uitstootreductie worden gerealiseerd als bij openbaar vervoer. Ook kan het geluidsniveau van de voertuigen fors omlaag. Groene brandstoffen en



SHUTTERSTOCK- SU XINGMIN

# IN ZIJN BLOTE KONT LOOPT?



technieken zoals elektromotoren zijn intussen bedrijfszeker en beduidend goedkoper in onderhoud. Accutechnieken ontwikkelen zich razendsnel maar al bij de huidige stand van techniek kunnen accupakketten, zich meten met de kostprijs van conventionele aandrijvingen. Zet voor deze wagenparken een business case en MKBA op en mitigeer zo de risico's.

## Breng de kosten voor stedelijke distributie op de markt

Stedelijke distributie groeit tegen de klippen omhoog. Er zijn talloze bundelingsinitiatieven, terwijl de overheid maar wat vaak wordt verleid tot pilots, stimulatiemaatregelen, privileges en convenanten. Wethouders en gedeputeerden kunnen het initiatief hernemen en een beweging in gang zetten naar substantieel minder goederenvervoerbewegingen. De sleutel hiervoor 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 procent in de eerste vier jaar wordt haalbaar geacht.

## Stapel elkaar versterkende functies

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

Samengevat: sleutel voor een echte systemsprong is het nog sterker verbinden met marktpartijen en burgers en als netwerk 'adaptive' blijven. Ook belangrijk is het benoemen en benutten van de achterliggende doelstellingen bij het maken van keuzes en een 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

## Stap naar Duurzaam vervoer niet vertragen

2,5 miljoen euro steken in de volgende proef met waterstof? Voor dat geld kunnen we een hele busvloot elektrificeren, zegt Werkgroep-woordvoerder Erik van der Staak. 'Wij begrijpen wel dat je iedereen mee moet hebben om een bestuurder te overtuigen: de verkeerskundig beleidsambtenaar, de vakbond, de consumentenorganisaties en dat een volgende studie een veilige manier en ouderwetse manier is om een beslissing te nemen, maar je moet daarmee de stap naar duurzaam vervoer niet onnodig vertragen en vooruitschuiven. Wij hebben al meegemaakt dat er zelfs na een wetenschappelijke second opinion nog geen beslissing werd genomen voor een omslag naar duurzaam vervoer. Dat kan echt niet.

De werkgroep gaat graag de discussie aan over de manier van aanbesteden en over professioneel opdrachtgeverschap. Dewerkgroep@kv.nl



Op [www.verkeerskunde.nl/dewerkgroep](http://www.verkeerskunde.nl/dewerkgroep) leest u het integrale artikel met grafieken.