

# Duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid staat nog in de kinderschoenen

TRIDÉE adviseert Nederlandse gemeenten over duurzaam mobiliteitsbeleid. Duurzame mobiliteit kan een belangrijke bijdrage leveren aan de realisering van de gestelde klimaatdoelstellingen en de beoogde energietransitie. Toch staat het duurzaam mobiliteitsbeleid bij veel gemeenten nog in de kinderschoenen. Dat bleek uit een onderzoekje dat wij uitvoerden onder 18 middelgrote en kleine gemeenten in Nederland.

Sommige grotere steden als Amsterdam, Utrecht, Groningen en Nijmegen timmeren al een tijdje aan de weg met het duurzamer maken van de mobiliteit in hun steden. Aan de ene kant gaat het dan over meer prioriteit voor voetgangers en fietsers, ten koste van het autoverkeer. Aan de andere kant ook over het stimuleren van deelauto's en elektrisch vervoer. Maar hoe doen middelgrote en kleinere gemeenten het eigenlijk? Hoe ziet hun mobiliteitsbeleid eruit? En maken zij ook al vooruitstrevende keuzes?

In de afgelopen maanden zijn we op zoek gegaan naar voorbeelden uit het mobiliteitsbeleid van 18 willekeurig gekozen middelgrote gemeenten (25.000-75.000 inwoners), die we telefonisch hebben geïnterviewd. De bevraagde gemeenten vormen een redelijke doorsnede van Nederland: het zijn zowel gemeenten uit het dichtbevolkte westen/midden als het dunner bevolkte oosten/noorden/zuiden van het land.



We vroegen deze 18 gemeenten naar hun plannen en maatregelen op het vlak van duurzame mobiliteit, en tegen welke knelpunten ze aanlopen in het opstellen en uitvoeren van hun beleid. In dit artikel beschrijven we wat we hoorden. Met extra aandacht voor enkele 'koploperwaardige' voorbeelden.



## Reactief in plaats van proactief

In een tijd dat het algemene besef van duurzaamheid groeit, zou je denken dat er ook bij gemeenten een grotere urgentie gevoeld wordt om vooruitstrevend beleid te voeren. Maar dat valt helaas tegen. Het lijkt er op dat veel beleidsmakers hun burgers en ondernemers niet tegen zich in het harnas willen jagen. Duurzame maatregelen worden gezien als een inbreuk op 'luxe' en beleidsmakers zijn bang voor protest van burgers en politieke partijen tegen vergroening van het beleid. Verder verklaren diverse gemeenten dat ze simpelweg geen capaciteit hebben om proactief met verduurzaming van het mobiliteitsbeleid bezig te zijn. Het aanpakken van actuele knelpunten krijgt prioriteit en slokt de beschikbare tijd en aandacht op. Als een derde argument wordt vaak aangevoerd: 'Het gaat best goed zo, waarom zouden we het nu heel anders gaan doen?'

Veel gemeenten handelen vooral reactief: als er aanvragen komen voor laadpalen, wanneer een aanbieder van deelauto's bij de gemeente aanklopt, als bewoners klagen over het vele autoverkeer, als geluidsnormen worden overschreden of de luchtkwaliteit in het geding komt. Pas dan komen deze gemeenten in actie. Maar als deze situaties of vragen er niet zijn, dan lijken veel gemeenten het toch eng te vinden om verdergaande, onconventionele, verduurzamingsmaatregelen te nemen.

- *"Bereikbaarheid is belangrijk voor de binnenstad. Een autoluwe binnenstad is niet nodig. We hebben geen ruimtegebrek en we willen geen auto pesten."*
- *"We plaatsen een laadpaal als er een aanvraag komt. Zelf extra laadpalen plaatsen is niet nodig."*
- *"Het stimuleren van fietsen is lastig omdat onze gemeente erg groot is."*
- *"Een autoluwe centrum is niet haalbaar omdat we te klein zijn."*
- *"Wij kunnen geen milieuzone instellen omdat we langs een snelweg liggen."*
- *"We willen geen proefkonijn zijn."*

Bovenstaande uitspraken – antwoorden uit interviews – zijn niet hoopgevend vanuit duurzaamheidsoogpunt. Toch hebben we bij onze groep 'gemiddelde' gemeenten ook veel goede voorbeelden gevonden. We structureren ze rond de drie D's waar ons bureau zijn naam aan ontleent.

## Duurzaam-verweven: gelinkt aan andere duurzame beleidsdoelen

De gemeente **Capelle aan den IJssel** (ZH) is bezig de wijk Rivium, die voorheen puur een bedrijven-bestemming heeft gehad, her in te richten naar gemengd wonen en werken. In maart 2018 is daartoe het Gebiedspaspoort Het Nieuwe Rivium opgesteld.<sup>1</sup> Er wordt ingezet op de thema's levendigheid, duurzaamheid en bereikbaarheid. Panden worden gemoderniseerd en verduurzaamd en krijgen nieuwe bestemmingen als woning, horeca of winkel. De infrastructuur wordt zo aangepast dat de wijk geheel autovrij wordt. Bewoners en bezoekers worden gestimuleerd om de (deel)fiets en (deel)e-bike te nemen, zo is in september 2018 het eerste elektrische deelfiets-station van Gobike geopend. De zelfrijdende ParkShuttle (sinds

---

<sup>1</sup> [Het Nieuwe Rivium](#)



1999) wordt aangesloten op de Waterbus. Als deze wijk af is dan kan dit een van de meest duurzame wijken in Nederland worden.

De nieuwe Omgevingswet (die waarschijnlijk wordt ingevoerd in 2021) pleit voor het integraal benaderen van probleemstellingen in de fysieke leefomgeving. De gemeente **Assen** gaat hier in haar Visie Mobiliteit (2017) en Startnotitie Omgevingsvisie (2017) op in, zij verbindt mobiliteit uitdrukkelijk met andere beleidsterreinen:

*"Voor het behalen van onze maatschappelijke doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, economie en gezonde leefstijl is het van belang dat onze stad goed bereikbaar is voor voetgangers, fiets, schone auto's en openbaar vervoer. (...) Zo stimuleren we met een goede bereikbaarheid de economie en draagt een vermindering van het aantal ongevallen bij aan meer veiligheid."*<sup>2</sup>

*"Met de vergrijzing neemt het belang toe van gezond ouder worden en toegankelijkheid van de zorg. De inrichting van de stad moet uitnodigen tot beweging en er zijn voldoende voorzieningen om te sporten; individueel en in groepsverband. Ook het beter faciliteren van het fietsverkeer stimuleert beweging en draagt ook nog eens bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van Assen. Meer oplaadmogelijkheden voor fietsers en verbetering van fietspaden draagt hieraan bij."*<sup>3</sup>

Hopelijk zal er in de uiteindelijke uitvoeringsprogramma's van de gemeente Assen een mooie invulling worden gegeven aan deze moderne visie.

### Duurzaam-gedragen: breed draagvlak voor duurzame mobiliteit

*"Ja, we betrekken de inwoners overal bij. Ieder mag zijn zegje doen."*

Dat klinkt aardig, maar het klinkt niet alsof de burger écht vanaf het begin actief kan meedenken over plannen of zelfs plannen zelf mag aandragen. Burgerparticipatie speelt een grote rol in de uitvoering van beleid. TRIDÉE ziet participatie als een van de pijlers van een duurzame samenleving: een breed draagvlak.

Waar vooruitstrevende plannen kunnen worden tegengewerkt door veel protest (..wat de boer niet kent...), kan participatie ook voor een heel innovatieve manier van maatregelen uitvoeren zorgen.

In de gemeente **Hoogeveen** heeft dit er in 2017 voor gezorgd dat bewoners in het dorp Noordscheschut de centrale straat in het dorp, het Zwarte Dijkje, geheel zelf hebben heringericht. De gemeente heeft de bewoners de regie gegeven in ontwerp, planning en uitvoering, in het kader van "Bestuurlijke Innovatie"<sup>4</sup>. Uiteraard zijn de bewoners -waar nodig- door de gemeente ondersteund op het gebied van ontwerp, budget en juridische kaders. De gemeente verklaart dat zij het niet beter hadden kunnen doen: de bewoners hebben zo volledig gehoor kunnen geven aan hun behoeftes en voorkeuren.

De gemeente **Leidschendam-Voorburg** heeft zich tot doel gesteld om de beste dienstverlenende gemeente van Nederland te worden en bewoners en bestuurders meer samen te brengen. Daarvoor omarmen ze de *Hostmanship*-filosofie:

---

<sup>2</sup> [Visie Mobiliteit Assen 2017](#)

<sup>3</sup> [Startnotitie Omgevingsvisie 2017](#)

<sup>4</sup> [Inwoners Noordscheschut zien hun plan voor Zwarte Dijkje werkelijkheid worden](#)



'dienstverlening vanuit het perspectief van de klant' en 'intern én extern mensen zich welkom laten voelen'.<sup>5</sup> Deze filosofie wordt op diverse manieren tot uiting gebracht. In klankbordgroepen kunnen bewoners hun mening geven over ideeën van de gemeente, het doel is pas plannen te maken ná een klankbordgroep. Daarnaast gebruikt de gemeente de Upinion-app, om op een laagdrempelige en enquête-achtige manier een groot bestand aan bewoners om hun mening te vragen.

Een concreet voorbeeld van het samenbrengen van bewoners in Leidschendam-Voorburg is Fenomeen Bovenveen. In 2015 heeft de gemeente geld beschikbaar gesteld om "inwoners te stimuleren om initiatieven te ontwikkelen die de wijk of buurt leefbaarder maken"<sup>6</sup>. Bewoners uit de wijk Bovenveen (Voorburg) hebben toen Fenomeen Bovenveen opgezet. Dit initiatief organiseert sport- en bewegingsactiviteiten voor de buurt, en zorgt zo voor een grotere sociale cohesie.

### Duurzame vervoerwijzen

*"Deelauto's? Die gaan mensen niet gebruiken."*

Nee? Een initiatief in de gemeente **Barneveld** bewijst het tegendeel. Het lokale autobedrijf Brandsen heeft MaaS omarmd, en heeft in 2014 in diverse dorpen en wijken elektrische deelauto's neergezet<sup>7</sup>. Het gebruik gaat via de app Stapp.in. Het mooie is dat hier geen vraag aan vooraf ging, maar dat de vraag door dit initiatief juist werd aangewakkerd. Het concept 'delen' wordt hier nog breder ingezet: auto's bij het gemeentehuis worden overdag gebruikt door medewerkers van de gemeente, en 's avonds en in het weekend zijn ze gereserveerd voor bewoners. De gemeente faciliteert én stimuleert het gebruik van deelauto's dus door er zelf aan mee te doen. De aanbieder van dit concept heeft het inmiddels uitgebreid naar enkele andere gemeenten in Nederland en zelf in België, waar het ook weer wordt ondersteund door lokale autobedrijven.

In het Mobiliteitsplan 2017-2026 van de gemeente **Gouda** staat beschreven dat er meer ruimte voor de fiets moet komen, en dat bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid van de stad moet worden verbeterd. Verschillende maatregelen zijn uiting van deze doelstelling. De stad wil dat er waar mogelijk op sommige trajecten een kleinere bus komt te rijden, in plaats van een lege bus te schrappen. Doorgaand verkeer moet buiten de binnenstad om worden geleid, om een autoluwe binnenstad te krijgen. Een concreet plan hiervoor is een duurzame stadsdistributie en deelname aan de Green Deal Zero Emissie stadslogistiek. Pakketten worden aan de rand van de stad verzameld en elke paar uur de stad in getransporteerd met een fiets of elektrisch vervoermiddel. Ook strengere parkeernormering en parkeervergunningen werken mee aan meer ruimte. De stad wil in principe geen parkeervergunningen uitgeven voor nieuwe gebouwen in de stad. Dit is ook niet nodig: de stad is compact en per OV prima bereikbaar.

Zo zijn er meer kleine en grotere initiatieven die zorgen dat gemeentes steeds duurzamer én leefbaarder worden. Zie het kader hieronder. Het kán dus wel. Het kan bovendien ook met weinig capaciteit – genoemde gemeenten zijn zeker niet de grootste van het land. Daarbij kan iets anders doen dan normaal juist voor prachtige resultaten zorgen, zoals de gemeente Hoogeveen wel heeft laten zien. Worden deze goede voorbeelden over een jaar, twee jaar de norm?

---

<sup>5</sup> [www.hostmanship.nl](http://www.hostmanship.nl)

<sup>6</sup> <https://lv.initiatiefwijzer.nl/Beleid>

<sup>7</sup> [Wat is Stapp.in](http://Wat is Stapp.in)



## Enkele andere goede voorbeelden

### *Reiskostenvergoedingen eigen personeel*

De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft een zeer beperkte vergoedingsregeling voor de auto - slechts €0,095/km, alleen voor afstanden tussen 15 en 25km -, en een royale fietsvergoeding van €0,18/km.

### *Overal betaald parkeren in het centrum*

Enkele gemeenten gaan betaald parkeren in het centrum invoeren, waar tot nu toe het eerste uur of de eerste twee uur gratis parkeren gold. Hiermee willen de gemeenten het gebruik van de auto naar het centrum ontmoedigen.

### *“Gebruik van OV begint met een goed OV-netwerk”*

De gemeente Kerkrade heeft een actieve houding om dat te bewerkstelligen; o.a. door middel van overleggen met de vervoerder Arriva, Provincie Limburg en kritische beoordeling van nieuwe dienstregelingen hebben ze het OV-netwerk in Kerkrade positief kunnen beïnvloeden. Daarbij laten ze zien dat OV dus niet slechts een aangelegenheid van Provincie en vervoerder is.

### *Profileren als deelauto-eiland*

Goeree-Overflakkee heeft plannen om elektrische deelautomobiliteit stimuleren door op strategische plaatsen deelauto's neer te zetten. Daarnaast gaat de gemeente proactief laadpalen plaatsen. Momenteel is bij de bewoners nog weinig interesse in deelauto's en elektrische auto's, maar de gemeente wil interesse opwekken door veel informatieavonden te organiseren.

