



NATUUR
& MILIEU

F Fietzersbond

milieudefensie
anders kijken, anders kiezen

Wandelnet
Startpunt voor wandelend Nederland

LONG
FONDS
Stichting voor
gezonde longen

ROVER

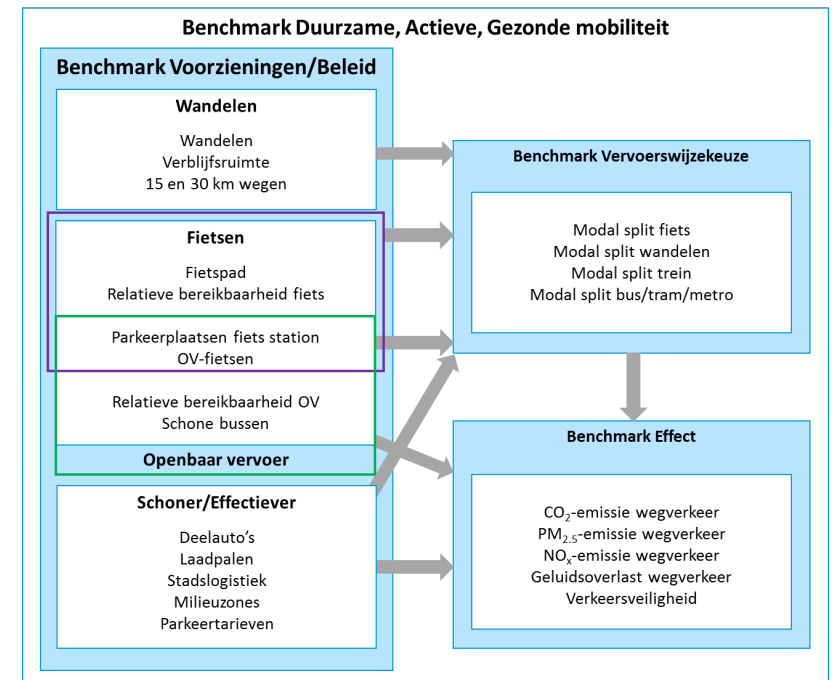
MENSenSTRAAT
Voor veilige en uitnodigende straten,
voor gezonde mobiliteit van mensen

Benchmark duurzame, actieve en gezonde mobiliteit in 30 gemeenten

Maart 2018

Samenvatting en achtergrond

Steden staan voor een grote uitdaging om de leefbaarheid te vergroten en klimaatdoelen te halen. De manier waarop mensen en goederen zich van A naar B bewegen heeft grote invloed op de leefkwaliteit van steden. Als vervoer voornamelijk plaatsvindt met auto's, zorgt dat bijvoorbeeld voor meer luchtvervuiling, CO2 uitstoot en geluidshinder. Als meer gefietst en gewandeld wordt, heeft dat juist een positieve impact op de gezondheid van inwoners. Ook het weren van vervuilende (diesel)voertuigen en het stimuleren van schone elektrische auto's, bussen en vrachtverkeer zorgt voor een forse klimaat- en gezondheidswinst. Meer aandacht voor wandelen, fietsen en openbaar vervoer heeft bovendien een positieve impact op de verkeersveiligheid en kost minder ruimte in de stad, waardoor meer verblijfsruimte overblijft op straat en ruimte voor bijvoorbeeld parken of recreatie. Duurzame, actieve en gezonde mobiliteit kan dus op veel vlakken positief uitpakken voor steden.



Sommige gemeenten zijn een stuk verder met het bereiken van duurzame, actieve en gezonde mobiliteit dan anderen. Dat blijkt uit een benchmark voor dertig grote Nederlandse gemeenten opgesteld door CE Delft in opdracht van een coalitie van maatschappelijke organisaties. De benchmark geeft scores in 3 categorieën: de effecten van mobiliteit op de omgeving; de huidige verdeling van verschillende vervoerswijzen (welk vervoersmiddel kiezen mensen het vaakst); en de voorzieningen en het beleid van de gemeente. In het algemeen scoren de grotere gemeenten iets beter dan de middelgrote gemeenten. Ook zien we dat bijna iedere gemeente wel iets goed doet, maar ook dat vrijwel overal nog veel te winnen is. Deze benchmark kan gemeenten helpen om verdere stappen te zetten op weg naar duurzame, actieve en gezonde mobiliteit.

De resultaten



Amsterdam scoort het hoogst op twee van de drie categorieën, zowel op voorzieningen en beleid als op verdeling tussen vervoerswijzen. Wat betreft voorzieningen en beleid heeft Amsterdam goede scores op het gebied van fietsen, openbaar vervoer en het stimuleren van schone auto's en stadslogistiek. Maar het is anderzijds ook de stad met verreweg de meeste mensen die aan veel verkeerslawaaï worden blootgesteld.

Utrecht scoort hoog op het gebied van voorzieningen en beleid. Wat betreft de keuze van vervoerswijze scoort Utrecht ook heel goed: het aandeel niet-autoverplaatsingen is met 68% relatief hoog. Alleen op het gebied van de effecten van verkeer op de omgeving scoort Utrecht lager dan gemiddeld (met een € 100 hogere milieuprijs per inwoner dan Almere). Dit wordt vooral veroorzaakt door de relatief slechte score op verkeersveiligheid.

Almere heeft het minste 'last' van het verkeer. Met name weinig verkeerslawaaï (maar 3% van de inwoners wordt blootgesteld aan meer dan 61 dB(A)), maar ook wat betreft verkeersveiligheid scoort Almere goed. Bij de andere indicatoren scoort Almere minder hoog. Zo is bijvoorbeeld het aandeel verplaatsingen per auto in Almere twee keer zo hoog (50%) als in Amsterdam (25%).

Effecten op de omgeving

In deze categorie is gekeken hoeveel klimaat- en gezondheidsschade de huidige manier van vervoer veroorzaakt in een gemeente. De schade die wordt veroorzaakt door luchtvervuiling, de uitstoot van CO₂, ongevallen¹ en geluidshinder kan worden uitgedrukt in euro's (per inwoner per jaar).

Het verkeer in Almere, Middelburg, Zoetermeer en Delft geeft de minste schade voor haar inwoners. In Almere is de totale schade bijvoorbeeld 178 euro per inwoner per jaar, terwijl dit in Rotterdam, de gemeente met de hoogste schade door het verkeer, 307 euro is. Voor wat betreft de (gemonetariseerde) totaalscore van het effect van verkeer op de omgeving scoren Eindhoven, Leeuwarden, Rotterdam en Apeldoorn ondergemiddeld. De effecten van verkeers(on)veiligheid wegen hier relatief zwaar in mee, omdat het gemonetariseerde effect van verkeersslachtoffers groot is. Maar ook de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof kan eraan bijdragen, dat een stad ondergemiddeld scoort. Dat geldt met name voor Apeldoorn en Leeuwarden, hetgeen veroorzaakt wordt door het feit, dat er relatief veel verkeer door de stad gaat.



In Almere is de totale klimaat- en gezondheidsschade het laagst.
Foto: Gemeente Almere

¹ Bij de ongevallencijfers ontbreken helaas de cijfers voor voetgangers, omdat daarvoor geen betrouwbare gegevens per gemeente beschikbaar zijn.

Verdeling tussen vervoerswijzen

In deze categorie is gekeken hoeveel procent van alle verplaatsingen niet met de auto, maar met duurzamere en actievere vervoerswijzen worden gemaakt, zoals wandelen, fietsen en het openbaar vervoer. Hier behalen Amsterdam, Groningen en Leiden de hoogste scores, gevolgd door Delft (hoog aantal treinkilometers) en Utrecht. In Amsterdam wordt bijvoorbeeld 75% van de verplaatsingen op een duurzame manier gemaakt. Heerlen (maar 12% fiets) en Emmen (vooral weinig lopen, namelijk maar 13%), zijn hier de absolute achterblijvers. Ook Zoetermeer en Tilburg scoren laag. Opvallend is hier de matige score van alle Brabantse steden.

Voorzieningen en beleid

Door middel van voorzieningen en beleid kan een gemeente veel invloed uitoefenen op de mobiliteit in de stad. Een uitgebreid fietsnetwerk nodigt uit tot fietsen, hogere parkeertarieven kunnen zorgen voor andere vervoerskeuzen, voldoende laadpalen zijn noodzakelijk om over te kunnen stappen op elektrische voertuigen enzovoorts. In deze categorie scoort Amsterdam het beste, gevolgd door Utrecht en op wat meer afstand door Rotterdam. Hekkensluiters zijn Zoetermeer, Zaanstad en Alkmaar. Amsterdam scoort hoog op alle onderdelen (fietsen, lopen, OV, schone auto's en parkeertarieven). Amsterdam blinkt met name uit op het gebied van de bereikbaarheid per fiets en OV in vergelijking tot de auto.

Opvallend is de hoge klassering van drie van de grote steden, hetgeen lijkt te wijzen op een duurzame beleidsvisie en uitvoeringskracht. Ook is het ruimtegebrek en de luchtvervuiling in de grote steden het meest urgent, waardoor zij wellicht al eerder gedwongen waren om na te denken over andere inrichting van de openbare ruimte en duurzamere mobiliteit. In de steden onderaan de lijst liggen vooral kansen bij verdere investering in een integrale duurzaamheidsaanpak, zoals het bevorderen van de samenhang tussen OV en fiets, de concurrentiepositie



In grote steden, zoals hier in Rotterdam, is de samenhang tussen OV en fiets vaak beter dan in kleinere steden. Foto: Maarten Hartman i.o.v. Fietsersbond

van OV en fiets versus de auto (de bereikbaarheidsverhoudingen blijken een goede voorspeller van het niet-autogebruik) en meer voorzieningen voor schoon autogebruik en stadslogistiek. Verder zouden middelgrote gemeenten hun achterstand in expertise en capaciteit op de grote steden kunnen goedmaken door regionale samenwerking.

Overigens is nog veel winst te behalen op de hoeveelheid beleidsinspanning voor lopen en fietsen: volgens CROW (V&Vbericht 183, 2017) is de beleidsinspanning tussen de vervoerswijzen auto, fiets en voetganger 80:5:1 (voorlopige inschatting op basis van inzet van menskracht).

Inzicht in wat goed gaat en wat beter kan

De maatschappelijke organisaties hopen met de publicatie van deze benchmark de discussie binnen en tussen de afzonderlijke steden te bevorderen: op welke punten doen we het goed, op welke punten scoren we minder, waar kunnen we van elkaar leren, en waar moeten we inzetten op een stevige beleidsimpuls? De gegroepeerde resultaten per gemeente zijn een hulpmiddel om die discussie te stimuleren.

Bij elke indicator zijn grote verschillen tussen steden zichtbaar, of het nu gaat om de uitstoot van schadelijke emissies, zero-emissie van bussen, beschikbaarheid van OV-fietsen, aantal vrijliggende fietspaden, aantal deelauto's en laadpalen of beleid rond verblijfsruimte (trottoirs, woonerven). De relatie tussen gemeentelijk beleid, de aanwezigheid van voorzieningen en de uitkomst daarvan is ingewikkeld. Historisch gegroeide ruimtelijke en stedenbouwkundige factoren (zoals de compactheid van het stedelijk gebied) zijn van grote invloed op de uitkomsten. Het is daarom van belang de benchmark te gebruiken als een hulpmiddel voor discussie: Hoe zorgen we ervoor dat onze steden actief, duurzaam en gezond worden en/of blijven? Deze discussie is ons inziens belangrijker dan de exacte positie van een gemeente in de benchmark. Leren van goede voorbeelden elders en samenwerking tussen steden is daarbij een belangrijkere drijfveer dan het competitie-element.

De coalitie van maatschappelijke organisaties roept alle steden naar aanleiding van de uitkomsten op om extra te investeren in maatregelen voor schone lucht, uitstekende fiets- en wandelvoorzieningen, aantrekkelijke verblijfsgebieden, zero-emissievoertuigen en laadinfra, goed, toegankelijk en schoon OV, een lagere snelheid in de bebouwde kom en duurzame, actieve en gezonde keuzes bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De scores van de benchmark zijn gebaseerd op een groot aantal verschillende bronnen, die alle een bepaalde mate van onzekerheid en soms incompleetheid kennen. Hier is door CE Delft zo goed mogelijk mee omgegaan en de kanttekeningen zijn aangegeven in het rapport. In het achtergrondrapport is meer informatie te vinden over de bronnen en de aandachtspunten van elke indicator. Wij streven ernaar om deze benchmark elke twee jaar te herhalen en eventueel uit te breiden met nieuwe indicatoren of gemeenten.

Wie zit er achter de benchmark?

Onderzoeksbureau CE Delft voerde deze benchmark uit in opdracht van een brede coalitie van maatschappelijke organisaties die opkomen voor duurzame, actieve en gezonde mobiliteit. Dat zijn Fietzersbond, Longfonds, MENSenSTRAAT, Milieudefensie, Natuur en Milieu, Rover en Wandelnet.



Deze organisaties sloegen de handen vorig jaar ineen. Zij publiceerden in de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen een inhoudelijke oproep voor een gezonde, klimaatvriendelijke, veilige en bereikbare stad. Doel is te komen tot Leefsteden, die voor jong en oud aantrekkelijk en prettig zijn om in te leven, te verblijven en je te verplaatsen: te voet, per fiets of in het openbaar vervoer. Met die oproep sluit de coalitie aan op recente debatten in steden over de hele wereld over leefbaarheid, duurzaamheid en vitaliteit.

De volledige rapportage is, ook per gemeente, te downloaden op de website van CE Delft:

<https://www.ce.nl/publicaties/2079/benchmark-actieve-gezonde-duurzame-mobiliteit-gemeenten>