

Verslag avond Duurzame Mobiliteit 's-Hertogenbosch

Datum: 27 mei 2019

Auteur: Jos Hollestelle, &Morgen

Aanwezigen: 54 deelnemers. Variërend van vertegenwoordigers van wijk- en dorpsraden, jongeren ambassadeurs, bedrijven, maatschappelijke organisaties, marktpartijen en bewoners van de stad. *(i.v.m. privacywetgeving zijn in het verslag geen namen opgenomen. Overzicht van de verschillende aanwezige organisaties is aan het einde van het verslag opgenomen).*

Achtergrond en inleiding

De Gemeente 's-Hertogenbosch vindt het belangrijk dat de stad, wijken en kernen goed bereikbaar blijven. En dat bewoners, werknemers en bezoekers prettig kunnen wonen, werken en recreëren in de gemeente. Daarom wil de gemeente het gebruik van schoon, duurzaam vervoer bevorderen. Dat doet ze onder o.a. met het Actieplan Duurzame Mobiliteit. &Morgen organiseerde in opdracht van de Gemeente 's-Hertogenbosch op 27 mei 2019 een avond over Duurzame Mobiliteit. In deze avond werden zo veel mogelijk concrete ideeën en wensen deelnemers verzameld. Hierbij treft u het verslag aan van deze avond.

Opening door wethouder

Wethouder Duurzame Mobiliteit Ufuk Kâhya gaf in zijn opening het belang van deze avond aan. De gemeente werkt aan een actieplan Duurzame Mobiliteit. Dit legt hij rond oktober voor aan de gemeenteraad. Met dit actieplan wil de gemeente met concrete maatregelen bewoners, werknemers en bezoekers aan 's-Hertogenbosch stimuleren om (nog) duurzamer te reizen. Daarom is het zeer belangrijk om goed de wensen en behoeften inzichtelijk te krijgen vanuit breed perspectief. Dit gebeurt onder andere op deze avond.



Figuur 1: Wethouder Ufuk Kâhya opent de avond

Trends & Ontwikkelingen

Na de opening van Ufuk Kâhya begon Jos Hollestelle (&Morgen) met een korte quiz over duurzame mobiliteit in 's-Hertogenbosch. Vervolgens schetste hij belangrijke trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit.

Om te beginnen zien we dat steeds meer gemeenten en regio's in Nederland actief bezig zijn met duurzame mobiliteit. Klimaat en CO₂ zijn hierin vaak belangrijk, maar opvallend is dat het nog vaker gaat over 'leefbaarheid'. Dan gaat het bijvoorbeeld om goed omgaan met schaarse ruimte in steden, luchtkwaliteit en het kunnen participeren in de samenleving, waarbij het tegengaan van 'vervoersarmoede' steeds vaker op de politieke agenda komt te staan. Duurzame mobiliteit is dus meer dan alleen CO₂ reductie, maar gaat ook over mensen en hun leefomgeving.



Figuur 2: Jos Hollestelle schetst trends en ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit

Trends die tijdens de presentatie aan bod kwamen waren onder andere:

1. Opkomst van **deelmobiliteit** in allerlei vormen. Van (elektrische) deelauto's tot fietsdeelsystemen, maar ook 'mobiliteitshubs' waarin verschillende deervoertuigen (fietsen, bakfietsen, auto's, etc.) op een centrale plek staan in bijvoorbeeld een woonwijk.
2. Grote opmars van de **fiets**. De fiets is misschien wel de meest duurzame vorm van vervoer. Steeds meer gemeenten investeren dan ook fors in de fiets. Op provinciaal niveau zien we realisatie van steeds meer fietssnelwegen en de verkoop van elektrische fietsen heeft die van reguliere fietsen al overtroffen. Waar de elektrische fiets 10 jaar geleden vooral door 65+ werd gebruikt zien we nu ook steeds meer jongeren en young professionals rijden op een elektrische fiets.
3. Anders **bevoorraden** van binnensteden. Opkomst van o.a. bakfietsen, kleine elektrische vrachtwagens en overslagpunten aan de rand van steden om zo goederenstromen te bundelen (minder vrachtwagens in de binnenstad) en we zien de eerste experimenten met drones ontstaan.
4. Snelle groei van **elektrisch rijden**. Nu is dit vooral nog voor de zakelijke rijder interessant, maar het omslagpunt voor de reguliere consument is heel dichtbij. Gemeenten stimuleren door aanleg laadinfrastructuur en bijv. door lagere parkeertarieven voor elektrische auto's.

Om nog meer gevoel te krijgen bij deze ontwikkelingen en hoe andere gemeenten daar mee omgaan is er een roadshow duurzame mobiliteit georganiseerd met de wethouder en betrokken ambtenaren. We bezochten Tilburg (deelauto's), Rotterdam (Vervoersarmoede en experiment met Mobility as a service) en Delft (deelfietsen, mobiliteitshub en stedelijke logistiek) waarmee we

spraken over verschillende vormen van duurzame mobiliteit. Het verslag van deze Roadshow is opgenomen in bijlage I.



Figuur 3: Impressie van de Roadshow Duurzame Mobiliteit waarin wethouder en ambtenaren mobiliteit Delft, Rotterdam en Tilburg bezochten.

Dialogo aan tafels

Het belangrijkste onderdeel van de avond was het gesprek met de deelnemers bij vijf verschillende thematafels. Iedere tafel had een tafelheer of -dame die het gesprek faciliteerde. In de gesprekken stonden kansen, belemmeringen/uitdagingen en acties centraal. De vijf thematafels waren: Elektrisch rijden, Deelmobiliteit, Fietsen, Community Duurzame Mobiliteit en Droomgemeente 's-Hertogenbosch. De resultaten hiervan zijn hieronder uitgewerkt.



Figuur 4: Deelnemers delen hun ideeën aan een van de vijf tafels

1. Opbrengst tafel: Elektrisch rijden

Er worden best wat belemmeringen ervaren door mensen aan elektrisch rijden, grofweg te verdelen in twijfels over nut ("is dit wel echt duurzaam?"), kosten ("elektrisch rijden is te duur") en onzekerheden ("de actieradius is niet groot genoeg", "hoe zit het met de wegenbelasting?"). Voor sommigen zijn deze belemmeringen hardnekkig, zij zien zichzelf niet als een toekomstige berijder van een elektrische auto. Anderen zien veel kansen in het elektrisch rijden en zien elektrische rijden dan ook als *onderdeel* van de oplossing voor meer duurzame mobiliteit. Zo zien zij de kosten voor elektrisch rijden snel afnemen, zijn er mogelijkheden om elektrisch rijden te koppelen aan de

energietransitie op bijv. wijkniveau, zijn de lokale uitstoot en geluidsbelasting laag en heeft elektrisch rijden vooral bij jongeren vaak een positief imago.

Het gesprek over wat de Gemeente 's-Hertogenbosch dan zou kunnen doen, ging over het verbinden van elektrisch rijden aan deelmobiliteit. Maar het ging vooral ook over communicatie. Wijs niet met het vingertje, maar benader potentiële elektrische rijders positief, het is één van de opties. Laat hen bijvoorbeeld elektrisch rijden ervaren, informeer over de kosten en speel in op onduidelijkheden en onzekerheden die er nu vaak zijn: waar kan ik laden, hoe vraag ik een laadpaal aan, welke apps zijn er beschikbaar?



Figuur 5: Deelnemers delen hun ideeën over elektrisch rijden in 's-Hertogenbosch

Deelnemers zagen ook op het gebied van laadinfrastructuur acties voor de gemeente. In de basis gaat dit dan over het tijdig aanleggen van voldoende laadpunten en deze goed zichtbaar maken. Bekijk de mogelijkheden van bi-directionaal laden (auto's die ook stroom terug leveren aan het net) en koppel dit aan lokale projecten. Naast het creëren van voldoende laadinfrastructuur in de publieke ruimte blijkt vaak ook Verenigingen Van Eigenaren (VVE's) een belangrijke speler. Hier ontbreekt vaak kennis en juist daarin zou de gemeente kunnen ondersteunen.

2. Opbrengst tafel: Deelmobiliteit

De grootste belemmering voor deelmobiliteit is samen te vatten als: onbekend maakt onbemind. Deelmobiliteit is nog te onbekend bij het grote publiek. Nog teveel wordt deelmobiliteit vanuit het 'product' gezien en niet om wat het kan betekenen voor mensen. Het staat nog te ver weg bij mensen; het is wel bekend maar de (mentale) slag naar 'het is nuttig voor mij en ik kan het goed gebruiken' is nog onvoldoende gemaakt. Dat heeft vooral te maken met informatie en communicatie en deels met branding. Daar ligt dan ook de grootste kans: maak het bekender. Informatie begint bij: wat is het, hoe werkt het, wat kost het, etc. Communicatie is: waar vind ik het, wat kan ik ermee, etc. Marketing gaat over de herkenbaarheid. Het nadeel van deelmobiliteit is dat er vele aanbieders zijn met elk hun merk, kleur, etc. Vergelijk dit met als er vele soorten bussen rijden in één stad, dat maakt het voor de gebruiker onlogisch.

Een andere opgave ligt dicht bij de overheid: deelmobiliteit kent nog onvoldoende kaders. Formuleer een visie en beleid op deelmobiliteit, stel kaders waarop aanbieders kunnen opereren. Maak deelmobiliteit onderdeel van het totale mobiliteitssysteem, net zoals openbaar vervoer, fiets, auto en parkeren dat zijn. Dat vraagt dus fysieke ruimte, met name parkeerplekken. Mobiliteitshubs kunnen een vorm zijn, het liefst bij herkenbare plekken als scholen, winkelcentra en op stations/haltes. Zodoende kan deelmobiliteit aanvullend zijn op het openbaar vervoer. Andere uitwerkingpunten liggen in de vergunnings sfeer en juridische aspecten.



Figuur 6: Ook over deelmobiliteit waren er meer dan genoeg ideeën

3. Opbrengst tafel: Fiets

's-Hertogenbosch is een fijne gemeente om te fietsen, maar deelnemers aan de avond zagen nog veel kansen om het nog aantrekkelijker te maken. Veel van de kansen die werden genoemd, zijn van praktische aard. Mensen willen graag fietsen en weten heel goed dat het beter voor ze is om te fietsen. Zelfs als ze al veel fietsen, willen ze eigenlijk de auto nog wat vaker laten staan. Maar soms wordt die optie wel heel makkelijk gemaakt.

Op bepaalde plekken kan het onderhoud aan de fietsnetwerk beter of zou verlichting de veiligheid verder vergroten. Daarnaast zouden meer 30km zones gecreëerd kunnen worden, waarbij de weginrichting (drempels) gecombineerd met handhaving zorgen dat automobilisten zich aan deze snelheid houden.

Op het gebied van fietsenstallingen werden veel suggesties gedeeld. Er is nu niet altijd voldoende ruimte voor verschillende type fietsen (bakfietsen, elektrische fietsen, grote fietsen met bijv. een krat of mand). Het aantal bewaakte fietsenstallingen zou uitgebreid kunnen worden en voor bewoners van de binnenstad zouden er fietsenbergingen/ fietstrommels kunnen komen.



Figuur 7: In gesprek over het nog aantrekkelijker maken van fietsen in 's-Hertogenbosch

Naast de infrastructuur zagen de deelnemers ook op het gebied van gedrag en educatie verschillende kansen, belemmeringen en acties. Beloon fietsers bijvoorbeeld door het sparen van

punten en combineer dit met gamification. Kijk ook goed naar de voorbeeldrol die ouders hebben voor hun kinderen. Betrek hen bijvoorbeeld nog meer bij fietsexamens op de basisschool, laat ze meefietsen en informeer over de gezondheidswinst (en gelukswinst) van fietsen bij kinderen én bij volwassenen.

Daarnaast zou de gemeente ook nog meer in mogen spelen om het imago van fietsen nog verder te verbeteren: 'fietsen is sexy, gezond, leuk en zit in ons DNA' Maar ook bewoners kunnen daarin een rol spelen. De eindgebruiker vormt uiteindelijk ook een beeld rondom de fiets door zich uit te spreken. Ook kan de producent en verkoper een rol kunnen spelen. We zien dit ook al wat meer opkomen bij de elektrische fiets. Ze worden mooier, strakker en aantrekkelijker, dat maakt dat een elektrische fiets rijden dus ook aantrekkelijker wordt.

Tenslotte bestond er de behoefte om de capaciteit van OV-fietsen en deelfietsen uit te breiden (juist ook op de kleinere stations), te voorzien in deelbakfietsen, te kijken naar de veiligheid van nieuwe wegindelingen (reactieve verlichting, berm).

4. Opbrengst tafel: Community Duurzame Mobiliteit

De Gemeente 's-Hertogenbosch is bezig met de oprichting van een stadsbrede community Duurzame Mobiliteit. In deze community is plaats voor werkgevers, maatschappelijke organisaties, aanbieders van mobiliteitsdiensten en andere betrokkenen. Deze community heeft het doel Duurzame Mobiliteit in 's-Hertogenbosch te versnellen.

Er is belangstelling voor een op *doen en leren* gerichte community rond Duurzame Mobiliteit. Aanvullend op partijen die zich al gemeld hadden, is er interesse getoond door bewonersvertegenwoordiging, de Fietsersbond, twee aanbieders van diensten, een werkgever/adviseur en een community van MKB-bedrijven. Daarnaast waren er ook allerlei partijen niet, die door de aanwezigen als relevant getipt werden, zoals: het ziekenhuis, scholen, huisartsenposten, vervoerbedrijven, VVE's.

Belangrijke gehoorde adviezen en kansen zijn:

Stel de gebruiker centraal, begin van onderop (bij cases) en maak het concreet. Deelnemers benadrukten ook dat het belangrijk was om aan te sluiten op concrete aanleidingen om iets 'anders te doen'. Denk bijvoorbeeld aan wegwerkzaamheden.

Door breder contact rond een vraagstuk, ontstaan vaak oplossingen voor andere issues. De community wordt nog sterker als deze verbonden is met het actieplan duurzame mobiliteit. Tegelijkertijd werden er ook een aantal bedreigingen genoemd. Er zijn al zo veel communities en maak de groep niet te groot. Dan wordt er veel gepraat en te weinig gedaan. Veel praktische adviezen waar in de verdere opbouw van de Community Duurzame Mobiliteit rekening gehouden zal worden.



5. Opbrengst tafel: Droomgemeente 's-Hertogenbosch

De droomtafel was qua opzet wat anders dan de andere tafels. Hier werden deelnemers niet gevraagd naar belemmeringen, maar was er vooral veel ruimte voor 'out of the box' ideeën voor de toekomst van duurzaam vervoer in de gemeente.

Emissieloze mobiliteit zou in de toekomst de norm moeten worden. Oude auto's kunnen worden omgebouwd tot waterstof en er wordt volop de ruimte geboden voor het laden van elektrische auto's. Maar naast de auto is vooral ook aandacht voor fietsen, lopen en openbaar vervoer en is deelmobiliteit volop aanwezig. Deelnemers zagen dan ook onder andere een stad voor zich waarin veel meer ruimte is voor deelauto's en andere (elektrische) deelvoertuigen ('electric mobility as a service'). Hierbij werd gedacht aan auto's (bak)fietsen en steps. De smartphone is voor al deze verschillende vormen van mobiliteit de sleutel. Hierdoor wordt het minder vanzelfsprekend een eigen auto te bezitten. Ook biedt de binnenstad minder plaats voor auto's en zijn parkeerplaatsen voor auto's zo veel mogelijk uit het zicht geplaatst. Er zouden 'eilanden zonder auto's kunnen komen in de binnenstad. Zodat de schaarse ruimte in de stad vooral gebruikt kan worden om te spelen, recreëren en te genieten.

Ook biedt een droomstad meer ruimte voor openbaar vervoer. Deelnemers zagen mogelijkheden om de Zuid-Willemsvaart hiervoor te benutten. Maar in een droomstad zou openbaar vervoer ook goedkoper of zelfs gratis moeten zijn en nog betrouwbaarder dan nu. Het Centraal Station zou een plek van duurzame mobiliteit moeten worden met een groene uitstraling en waar energie wordt opgewekt. Ten slotte zou het openbaar vervoer nog beter de verschillende dorpen in de regio moeten verbinden met 's-Hertogenbosch en werd ook een treinstation in Nuland geopperd.



Figuur 8: Bij de Droomtafel werden de wildste ideeën gedeeld. Van metrolijnen tot kabelbanen.

Goederen voor de binnenstad zouden in de toekomst in een goederentransferium verzameld kunnen worden. Vanaf daar worden ze dan gebundeld en met elektrische voertuigen richting binnenstad bezorgd. Andere zagen juist weer mogelijkheden om in de toekomst ruimte te bieden aan drones die een deel van de bezorging verzorgen. Bewoners die het minder ruim hebben zouden naast de voedselbank ook terecht moeten kunnen bij een 'mobiliteitsbank'.

Out of the Box ideeën die werden geopperd waren bijvoorbeeld het aanleggen van een kabelbaan tussen binnenstad en transferium en multifunctionele bruggen die energie opwekken en veel ruimte voor groen hebben. Een andere deelnemer zag verschillende luchtbruggen over de stad wel voor zich. Het station en de Brabanthallen zouden verbonden kunnen worden door een lopende band (zoals je ook op vluchthavens ziet). Ook onder de grond zou vervoer mogelijk moeten zijn. Een hyperloop voor auto's en een metro naar de kernen en dorpen in de omgeving.

Ten slotte is er in een droomgemeente nog meer aandacht voor verkeersveiligheid. Verkeersstromen worden beter gescheiden en kinderen kunnen nog veiliger fietsen en wandelen. Ook krijgt de voetganger meer aandacht in het beleid van de gemeente.

Vervolg

De verzamelde ideeën en inzichten vormen een basis voor het Actieplan Duurzame Mobiliteit, dat in het najaar aan de gemeenteraad zal worden gepresenteerd. Met de verschillende afdelingen binnen de gemeente worden de resultaten gedeeld en bekijken we welke ideeën verwezenlijkt kunnen worden in het 'Actieplan Duurzame Mobiliteit'. Met dit plan willen we het gebruik van schoon, slim en duurzaam vervoer bevorderen. Zo zorgen we dat de stad en dorpen goed bereikbaar blijven. En dat iedereen hier prettig en gezond woont en/of werkt. Nu en in de toekomst.



Figuur 9: Wethouder Ufuk Kâhya bedankt alle deelnemers voor hun input

Overzicht deelnemers

Naast individuen was er ook een groot aantal deelnemers dat verbonden was aan een maatschappelijke organisatie, belangenbehartiger, werkgever of bijv. marktpartij. De partijen die zich aangemeld hadden voor de avond waren:

Buurauto, Fietsersbond, Wijkraad Binnenstad (BLB), diverse Jongerenambassadeurs, Biky, Sligro, Ondernemersvereniging de Gruyter fabriek, Paleiskwartierbelangen, Hartje 's-Hertogenbosch, Enexis, Bewonersvereniging 't Zand, Stichting Orthen Links, Reizigersoverleg Brabant, Paleiskwartier Elektrisch, Wijkraad Rosmalen centrum en Hondsborg, Dorpsraad Nuland, Wijkraad Zuid, Beamerz, Swapfiets, Bossche Milieugroep (stuurde n.a.v. de avond een notitie toe met overpeinzingen. Deze is opgenomen in bijlage II).

Bijlage I: Verslag Roadshow duurzame Mobiliteit

Aanleiding

Voor het Actieplan Duurzame Mobiliteit wilde de gemeente 's-Hertogenbosch graag kijken en in gesprek bij duurzame initiatieven in andere gemeenten. Hiervoor heeft &Morgen een roadshow duurzame mobiliteit georganiseerd met de wethouder Ufuk Kâhya en betrokken ambtenaren van de gemeente 's-Hertogenbosch. In een tweetal elektrische auto's reisden we zo op **15 maart 2019** naar Tilburg, Rotterdam en Delft.

Tilburg

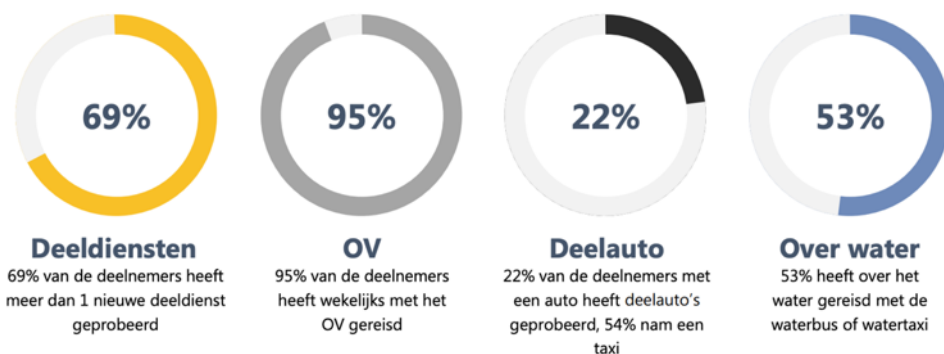
In de wijk Zuiderpark in Tilburg gingen we het gesprek aan met projectontwikkelaar Synchron en deelauto aanbieder Amber Mobility. Direct bij oplevering in 2018 zijn in deze wijk elektrische deelauto's beschikbaar gesteld voor bewoners. Met deze proef willen de partijen inzicht krijgen in de rol van deelauto's voor bewoners. Gebruiken zij de **deelauto's**? Zorgt het aanbod van deelauto's ervoor dat bewoners **geen (tweede) auto aanschaffen**? Onder welke **voorwaarden** willen bewoners de deelauto's gebruiken? En hoeveel plaats is hiervoor nodig? Belangrijke vragen voor zowel de projectontwikkelaar, de aanbieder van de deelauto's als de gemeente. In de toekomst zullen namelijk steeds meer wijken worden gerealiseerd waar minder plek is voor de auto. Een gevolg van deze ontwikkeling is dan ook het nadenken over hoeveel parkeerplekken er nog nodig zijn bij nieuwe ontwikkelingen. Het animo voor deelauto's verschilt, de wijk en levensfase van mensen spelen bijvoorbeeld een rol. Het is verstandig die differentiatie mee te nemen in een norm. De deelauto aanbieder geeft aan dat de rol van een gemeente is om plekken voor deelauto's (inclusief laadpunt) te realiseren, en het liefst nog in de vorm van een hub.

Rotterdam

In Rotterdam spraken we met De Verkeersonderneming die werkt aan een betere bereikbaarheid van de regio Rotterdam. Samen met de Gemeente Rotterdam constateerde De Verkeersonderneming dat mobiliteit ("je kunnen verplaatsen") voor zo'n 10% van de bewoners in Rotterdam niet vanzelfsprekend was. Zij hadden onvoldoende middelen en toegang tot mobiliteit waardoor zij economisch (werk), maar ook sociaal zich te beperkt konden verplaatsen en ontwikkelen. Dit noemen zij **Vervoersarmoede**. De Verkeersonderneming initieerde twee projecten waar we met hen over spraken: de **Fietsenbank** en de **Mobiliteitsgeluksindex**.

- De **Fietsenbank** voorziet wijkbewoners en scholieren van een fiets. Hierdoor kunnen mensen makkelijker reizen, hun isolement verkleinen en worden kansen om deel te nemen aan onderwijs, arbeidsmarkt en ontspanning vergroot. Succesfactoren van deze fietsenbank is de samenwerking met de woningbouwcorporaties, de combinatie van werkgelegenheid, ontmoeten, fietsen lenen en leren fietsen en de koppeling met werk- en inkomen.
- **Mobiliteitsgeluksindex**: Mobiliteitsgeluk (het tegenovergestelde van 'vervoersarmoede' is moeilijk inzichtelijk te maken. Wat is het precies? En hoe meet je het? In welke wijken komt het voor? Om hier meer inzicht in te krijgen heeft De Verkeersonderneming de mobiliteitsgeluksindex opgesteld.

Ten slotte spraken we ook over een proef met **'Mobility as a service'** in Rotterdam. Honderd Rotterdammers maken vier maanden lang gebruik van onder andere het openbaar vervoer en allerlei deellauto- en deelfiets- en deelscootersystemen in de stad. Alle deelnemers krijgen een mobiliteitsbudget. Met dit budget kunnen zij reizen met verschillende vervoermiddelen en diensten (o.a. deelfietsen, OV, Deellauto's en watertaxi). Hiermee doet de Verkeersonderneming in de praktijk ervaring op over hoe deelmobiliteit bij kan dragen aan een schone en gezonde stad. De resultaten van het experiment zijn hieronder opgenomen.



Figuur 10: Resultaten experiment MaaS Rotterdam

Delft

Delft is een compacte stad met ruim 100.000 inwoners, en een grote populatie studenten. De stad wordt gekenmerkt door een groot historisch centrum. Met de gemeente Delft spraken we over **deelfietsen**, een recent geopende **mobilitieithub** en **stedelijke bevoorrading**.

Mobilitieithub

In februari dit jaar opende de mobilitieithub Hely in Schoemakerplantage in Delft. In deze hub kunnen bewoners van de wijk terecht voor (elektrische) auto's, (elektrische) deelfietsen en bakfietsen. Deze zijn via één app te huren. De gebruiker kan hiermee iedere rit een ander type vervoermiddel kiezen en wordt zo volledig voorzien in zijn mobiliteitsbehoefte. De motivatie van Delft om dit te faciliteren lijkt sterk op die van Tilburg: leren, ervaringen opdoen en zo zich voor te bereiden op een toekomst waarin deelmobiliteit in belangrijke plek inneemt in de stad en de wijken.

Deelfietsen

Aanvankelijk werd Delft net als bijv. Amsterdam overvallen door tientallen deelfietsen in de openbare ruimte. Waar Amsterdam besloot deze fietsen te weren, besloot Delft de samenwerking aan te gaan met de deelfietsaanbieder Mobike. Dit levert interessante resultaten op. Zo is er heel goed inzicht in spijtstijden en routes die gereden worden (natuurlijk geanonimiseerd). Dit zijn interessante data voor de gemeente. Maar wat nog relevanter is, is dat de fietsen door bewoners en bezoekers van de stad als echte aanvulling worden gezien. Daarnaast blijkt er goed samen te werken met de aanbieder en worden weesfietsen tijdig weggehaald.

Stedelijke bevoorrading

De gemeente Delft wil minder zwaar verkeer en meer fijnmazige Stadslogistiek in de binnenstad. Samen met ondernemers en bewoners van de binnenstad en enkele belangenorganisaties is ervoor gekozen om in de binnenstad een logistieke zone in te stellen. Hierdoor wordt vervuילend vrachtverkeer zo veel mogelijk geweerd. Aan de rand van het centrum bevindt zich een 'goederenhub' waar goederen voor de binnenstad door (grote) vrachtwagens worden geleverd en met klein elektrisch vervoer vervolgens de binnenstad in worden gebracht.

Bijlage II: Ingezonden memo Bossche Milieugroep

Op 6 juni 2019 ontving de Gemeente 's-Hertogenbosch een notitie met overpeinzingen van de Bossche Milieugroep na aanleiding van de avond over Duurzame Mobiliteit op 27 mei 2019. Deze notitie is hieronder integraal opgenomen.



Duurzame mobiliteit, 27 mei 2019, 19 uur. Bestuurscentrum

Overpeinzingen.

1. Eerst even kijken naar de ontwikkelingen van de mobiliteit.
 - a. De Klimaatmonitor van RWS geeft aan het energiegebruik van Verkeer en Vervoer in onze stad in Petajoule. Deze zijn afgeleid uit de CO₂-uitstoot. De emissie is tussen 2013 en 2017 gestegen met ruim 3,5%, ondanks de toename van veel andere vervoersmodaliteiten. IJK jaar, denkend aan de akkoorden van Parijs, 1990 ontbreekt helaas.

Jaar 's-Hertogenbosch

2013 4.642

2014 4.632

2015 4.634

2016 4.791

2017 4.809

Eenheid: TJ

b. Hoe ver is onze stad Den Bosch gevorderd in haar weg om klimaatneutraal te worden? De afspraak daarover is genomen in 2008.

1. Hoeveel CO₂ stoot onze stad uit? Ontleend aan de *klimaatmonitor* in tonnen (1000 kilogram) CO₂ per jaar. Het ijk jaar 1990 ontbreekt hier.

Sector	Totale stad	Verkeer en vervoer (VV)	Percentage VV op totaal	Totaal per hoofd (160.000 inwoners)
	Afname van bijna 3%	Toename van bijna 3 %		
2016	953.084 ton CO ₂	348.081 ton CO ₂	36,5%	5,9 ton
2012	?	338.336 ton CO ₂		
2010	981.972 ton CO ₂	?		
Jaar				

2. We hebben ook nog even gekeken naar de site: *Waarstaatjegemeente.nl*.

De duurzaamheidsscore van onze gemeente geeft 49 aan op een schaal van 100. Voor heel Nederland staat die score op 50. Nederland is scoort binnen de EU slecht terwijl onze stad daar nog onder ligt met 49%. De score voor de energieambitie in *Waarstaatjegemeente.nl* van onze stad geeft 0 aan. 36,5% van de CO₂-emissie komt van het vervoer, zo berekent de *klimaatmonitor*.

Eerste voorzichtige conclusie: **Voor Duurzame mobiliteit is in ieder geval minder (auto)mobiliteit nodig.**

Het Denkkader van de Bossche Milieugroep

Een schets van ons denkkader, waaruit onze visie en wensen over o.a. de mobiliteit voortvloeien.

1. Stukje geschiedenis. 1972 De Club van Rome publiceert 'Grenzen aan de groei in 1972'. 1992 Eerste mondiale conferentie en afspraken over opwarming van de aarde in Rio de Janeiro, vervolgens in 2015 de Parijse akkoorden met bijna 200 landen waarin afgesproken is dat de aarde met niet meer dan 2 graden Celsius mag opwarmen maar liefst met een max van 1,5 graad. Met steeds een grondige wetenschappelijke onderbouwing van het IPCC. En een schets van wat ons te wachten staat als de opwarming van de aarde doorzet. Evenwijdig met de opwarming gaat het verlies aan biodiversiteit.
2. *Miljoen soorten met uitsterven bedreigd*, kopten de kranten recentelijk. Dat is ruwweg 12% van het totale aantal soorten wezens. Extinction Rates Accelerating, De pijnlijkste manier van sterven is uitsterven..... het is zo verdomd eenzaam. Het IPBES bracht deze studie uit.
3. We willen **de aarde leefbaar** houden. In India, in Afrika, overal, maar ook hier. Wij mensen slopen de aarde. We vervuilen, vissen de zeeën leeg, halen alles uit de grond en warmen de aarde op. En, we hebben een heel hoog BBP in tegenstelling tot vele andere delen op de aarde. We zijn heel tevreden zo blijkt uit de *monitor brede welvaart* maar willen toch nog meer privaat inkomen/economische groei. Maar als je ziet hoe wij met onze welvaart anderen belasten krijg je het schaamrood op je kaken.
4. We koesteren onze individuele vrijheid. De kosten van die vrijheid worden door de vrije markt niet doorvertaald naar het vliegen, het vleeseten, de biodiversiteit, de opwarming van de aarde en de gemeentelijke activiteiten. Ieder volgend rapport over 's-wereld toestand is weer erger dan verwacht. Cyclonen in Bangladesh en Mozambique ten gevolge van de opwarming van de aarde en de stijging van de zeespiegel. Met name de arme wereldburgers worden getroffen.



5. We moeten van een Cowboy-economie naar een Ruimtevaart-economie. Lucky Luke had alle ruimte op de prairie maar dat is niet meer zo. We zitten in een ruimtecapsule waarin we moeten oppassen dat we niet omkomen in onze eigen vuil en afval. Er is geen plan B, zoals de Partij voor de Dieren kopt. **Motto: denk mondiaal en handel lokaal.**

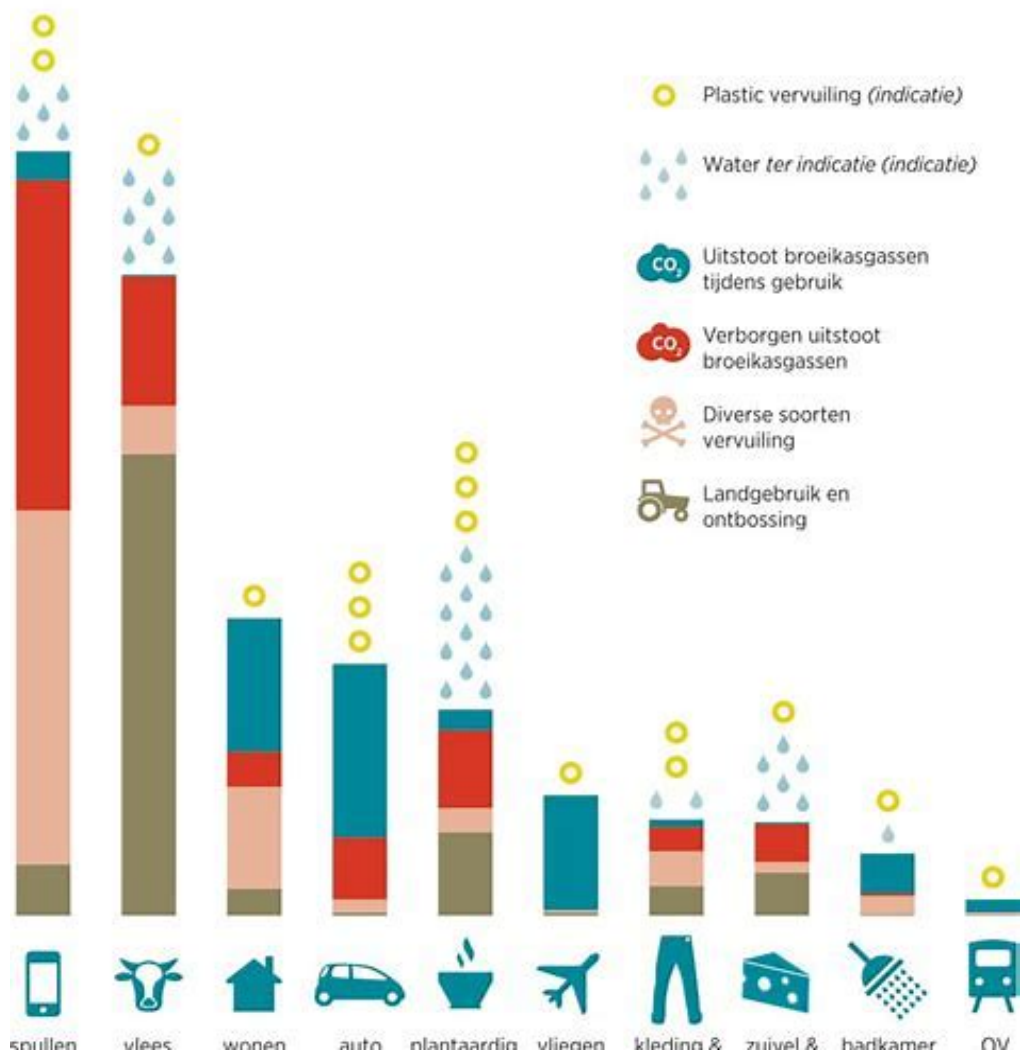


6. En nu de mobiliteit. Met de ruimtevaart in ons achterhoofd. Als ruimtevaart-economie.
De condities voor de mobiliteit:
 - a. **Biodiversiteit: Minimaliseer de fossielgebruikende mobiliteit en het ruimtegebruik voor de mobiliteit zodat er ruimte blijft voor groen en bomen. Het gaat om de leefbaarheid van de aarde. Zoveel mogelijk onverhard voor de adaptatie van regenwater.**
 - b. **Klimaatneutrale mobiliteit:** mobiliteit zonder gebruik van fossiele brandstof. Groene elektriciteit.
 - c. **Ruimtebeslag voor parkeren minimaliseren. Geconcentreerd wonen opent mogelijkheden voor Openbaar vervoer, gemeenschappelijke auto's, enz.**
 - d. De bereikbaarheid wordt verbeterd door minder auto's. Dus zet alles op alles om het aantal auto's te verminderen.
Meer verharding/asfaltering is onacceptabel uit emissieoogpunt.

- e. Alternatieven aan bieden: OV en Fiets die in tijd, comfort, kosten en gezondheid concurrerend zijn met de auto. Op weg naar 30 km in de gehele stad met oog op minder ongelukken.
- f. Door auto's duurder te maken (wel inclusief), milieukwaliteitseisen van auto's te vergroten, rekeningrijden, toeritdosering (Ga een weg meer zien als een soort trein die ook om het kwartier of om het half uur rijdt), thuiswerken. Deelauto's. Met minstens twee personen in een auto. Enz. enz.
- g. Uitbreiding van milieuzones tot de omliggende gemeenten. Emissievrij in 2030 zoals in Amsterdam.

We besluiten met de samenvatting van de studie van Babette Porcelijn 'de Verborgene impact'. Met het oog op de grootste vervuiler: Spullen, de meest linkse kolom in de grafiek.

De impact top-10 van de gemiddelde Nederlander



Namens, de Bossche Milieugoep, 26 mei 2019, Arie Bijl