

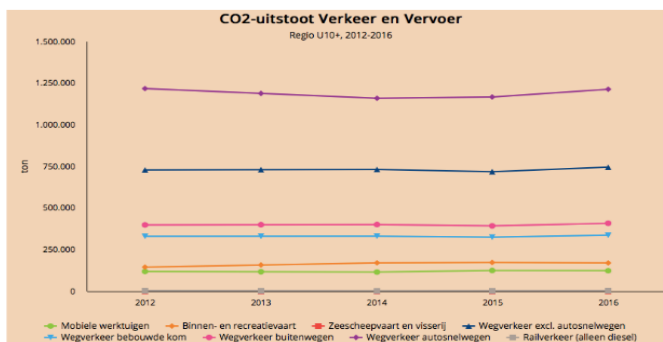
TRENDBREUK NODIG!

Bouwstenen voor Regionaal Klimaatbeleid Mobiliteit en Ruimte in Utrecht (april 2019)

De Regionale Klimaattafel Ruimte en Mobiliteit Utrechtse Regio U10 [zie bijl.1] is opgericht op 24 oktober 2018 als burgerinitiatief om urgentie en de samenhang van mobiliteit en ruimtegebruik met de noodzaak tot vermindering van de CO₂-uitstoot in de Utrechtse regio aan de orde te stellen bij lokale en regionale politici en deskundigen. Met inwoners, experts en volksvertegenwoordigers hebben wij een kennisplatform gevormd. We zijn geen bestuurstaafel. Inmiddels hebben zich 30 raadsleden en 6 Statenleden bij de tafel aangesloten, afkomstig uit een breed spectrum van fracties. Gemeenteraadsleden en Statenleden hebben ons in vier klimaattafel-bijeenkomsten vragen gesteld en eyeopeners [zie bijl.2] aangereikt. Voorts hebben wij gebruik gemaakt van inzichten van experts, bedrijven en kennisinstellingen als de Universiteit Utrecht en de Hogeschool Utrecht.

Met deze notitie geven wij voor bestuurders, politici, inwoners en bedrijven aanbevelingen om de CO₂ belasting door mobiliteit in de regio Utrecht te verminderen en dragen wij bouwstenen aan voor stevigere keuze voor de transitie naar CO₂-vrije mobiliteit.

De klimaatopgave om de CO₂ uitstoot in 2030 te verminderen is neergelegd bij alle overheden en heel veel maatschappelijke partners: ook in de regio Utrecht is zo'n 49% reductie ten opzichte van 1990 aan de orde. Voor de gemeenten in de Regio Utrecht (U10) is dit een zeer stevige uitdaging, waarbij de grootste opgave bij mobiliteit ligt. De CO₂ uitstoot van mobiliteit bedraagt in deze regio liefst 40% van de totale CO₂ uitstoot (zie fig. 5). Dit grote aandeel hangt samen met



Figuur 1 De bijdrage van snelwegen aan CO₂ is in de regio even groot als alle andere mobiliteits-CO₂ samen

centrale ligging van de regio in het nationale snelwegennet. Overigens is 2/3 deel van het verkeer op de snelwegen op de stad en regio gericht autoverkeer wat het belang van een regionale aanpak duidelijk maakt.

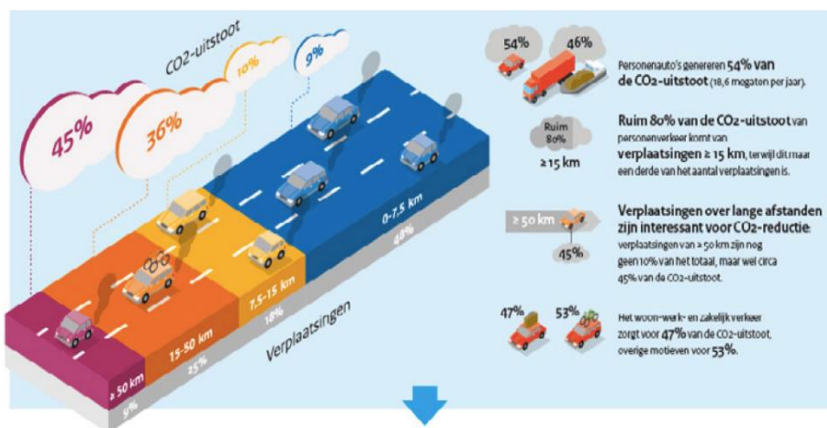
Op voorhand kunnen we stellen dat er niet één sluitende oplossing voor de problematiek te vinden zal zijn. Alle beschikbare opties zullen in samenhang moeten worden benut. De omvang van de opdracht vraagt om provinciale regie, om regionale samenwerking en om intensieve samenwerking met het rijk. Het is immers onmogelijk voor afzonderlijke gemeenten om hierin losstaand eigen beleid te maken.

Een grafische weergave van alle autoverplaatsingen in Nederland.

Slechts een derde (34%) van alle autoritten gaat verder dan 15 km. Dit verkeer veroorzaakt 81% van de CO₂-uitstoot. Vergroten van capaciteit voor OV/rail vervoer faciliteert hier de CO₂-reductie.

48% van al de autoritten betreft minder dan 7,5 km. 66% gaat tot 15 km. Hier is met name grote ruimte- en gezondheidswinst te halen. (E-)fiets en OV faciliteren hier de vermindering.

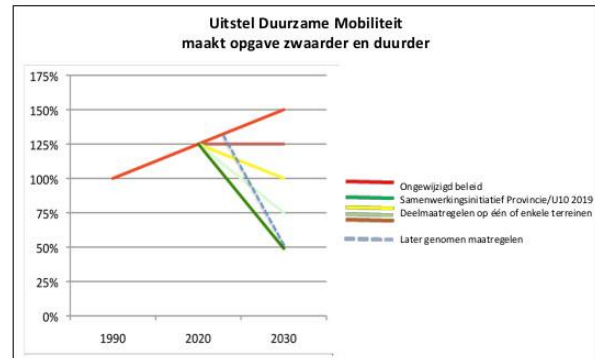
Analyse CO₂-uitstoot door autogebruik



Figuur 2 Analyse CO₂-uitstoot door autogebruik. Bron: CE (2017)

Samenwerking, regie en initiatief is NU noodzakelijk.

- **De tijd dringt.** Het bovenstaande maakt duidelijk dat het opstellen van een klimaatagenda Mobiliteit en Ruimte U10 zeer urgent is. Tot 2030 is er nog slechts 11 jaar te gaan. De 49% opgave ten opzichte van 1990 betekent dat het niet om een kleinigheid gaat. Sinds 1990 is de mobiliteit immers nog eens met 25% gestegen.
- **De belangen zijn groot.** De regio heeft hiermee een extra zware opgave omdat zij centraal ligt in het nationale snelwegennet. Een reeks van snelwegen komt hier samen en doorkruist de hele regio. Bij het werken aan oplossingen staat voorop dat een goed functionerende vervoersinfrastructuur voor de nationale economie van levensbelang is.
- **De Klimaattafel komt laat op gang.** Het onderdeel mobiliteit van het Klimaatakkoord is nog nauwelijks ingezet. Het mobiliteitsaandeel in de CO₂-uitstoot is in de Regio Utrecht (U10) ook omvangrijker dan in andere regio's in het land. Hier behoort het tot de topprioriteiten, elders wordt de druk minder gevoeld.
- **Ontbrekende urgente aanpak van het rijk.** Het is verontrustend hoe het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat reageert¹ op constructieve adviezen van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur². In feite omarmt zij alles zonder aan te geven wat de consequenties zijn voor haar eigen beleid.
- **De aanpak is complex.** Het is geen eenvoudige materie. CO₂-uitstoot is voertuigafhankelijk en snelheidsafhankelijk. Techniek speelt een rol. Ruimte en infrastructuur spelen een hoofdrol. Bedrijven hebben belangen. Door de centrale positie in het Rijkswegennet is de verbondenheid met het nationale verkeers- en railnetwerk en met de nationale economie direct en sterk. De boodschap voor burgers, overheden en bedrijven is ingewikkeld.
- **Gemeentegrens overstijgend.** Elke gemeente in de regio, of het nu om een stad of een dorp gaat, kan de CO₂ uitstoot van mobiliteit binnen de eigen gemeente slechts in bescheiden mate omlaag brengen. De CO₂ belasting van een gemeente wordt bepaald door gemeentewegen, provinciale wegen en rijkswegen. Om resultaat te bereiken is samenwerking nodig van alle betrokken bestuurslagen. De bouwstenen en aanbevelingen in deze notitie betreffen dan ook gemeentelijk, regionaal, provinciaal en rijksbeleid.
- **De verkokering in beleid doorbreken.** Vanuit de Utrechtse regio kunnen we de verkokering in de mobiliteitsdiscussie overstijgen. Beleid voor vervoersinfrastructuur kent veelal gescheiden, schurende en langdurige trajecten. Gedragsverandering bij burgers en bedrijven duurt ook jaren. Het klimaattraject is door verschillende factoren gebonden aan een, voor de omvang van de opgave, kort beleidstraject. Er is gewoon weinig tijd! Er moeten spoedig maatregelen worden genomen wil er in 2030 enig resultaat te zien zijn. Elk uitstel maakt de beleidsopgave zwaarder en duurder (zie fig. 3).
- **Samenhang in Beleid.** Mobiliteitsbeleid heeft directe lijnen met andere beleidsterreinen, te weten ruimtelijk beleid (waar bevinden zich locaties voor wonen, werken, onderwijs, gezondheid, recreatie, etc.), en preventiebeleid (gezondheid, luchtkwaliteit, bevorderen van bewegen, etc.). De samenhang met economisch beleid is al genoemd. Oplossingen die verschillende beleidsvelden verbinden zijn kansrijker en duurzamer.



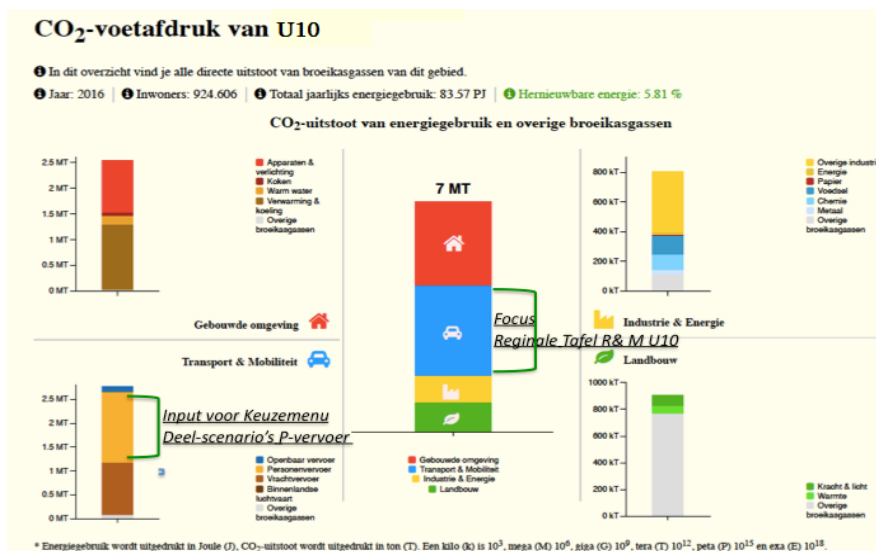
Figuur 3 Uitstel maakt opgave zwaarder

¹ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, "Kabinetsreactie Rli adviesrapporten" van 7 nov 2018.

² Rli; "Dichterbij en sneller", januari 2017 en "Van B naar anders", mei 2018

Door nu van start te gaan met het formuleren van regionaal klimaatbeleid voor Mobiliteit en Ruimte in de U10 kan de Utrechtse regio **een voortrekkersrol** vervullen en de toon zetten voor beleid in andere regio's en landelijk. De eerste aanzet is gegeven. Tientallen raadsleden in de regio en ook statenleden hebben deelgenomen aan de beraadslagingen. De Regionale Klimaattafel Mobiliteit en Ruimte U10 kan als kennisplatform fungeren en waar gewenst een ondersteunende rol vervullen. Om een gezonde en vitale regio te blijven moeten we de handen ineenslaan.

De opgave van 49% CO₂-reductie 2030 is buitengewoon groot. Alleen met niet aflatende, actieve inzet van alle actoren en door provinciaal de regie te nemen kan hier resultaat worden geboekt.



Figuur 4 https://proenergytransitionmodel.com/regions/RQUT01_u16

Bouwstenen voor Regionaal Klimaatbeleid Mobiliteit en Ruimte in Utrecht

Onderstaande bouwstenen en aanbevelingen zijn tot stand gekomen in informatie- en co-creatiesessies van de Regionale Klimaattafel Mobiliteit en Ruimte U10. De bouwstenen zijn gewogen op omvang van de bijdrage en op effectiviteit. De hieraan ten grondslag liggende informatie vindt u in de bijlagen.

In de beoordeling zijn de volgende criteria gehanteerd:

- Impact op CO₂-reductie per reizigerskilometer per voertuig;
- Impact op Ruimtegebruik in m₂ per voertuig; relatie met Compacte Verstedelijking (verdichting, verbinding wonen-werk);
- Impact op Leefomgeving (gezonde lucht/ fijnstof/geluid);
- Impact op Gezondheid (actieve mobiliteit boven passieve mobiliteit). Een deel van de automobilisten zal verleid moeten worden om de auto te laten staan en andere vervoersmiddelen te gaan gebruiken, met name voor de korte afstanden. Alternatieven zijn beschikbaar zijn en dienen extra aantrekkelijker gemaakt worden. Omdat we beseffen dat compacte verstedelijking uitstekend gepaard kan gaan met een verschuiving naar fiets+OV hebben we ook een Bouwsteen Compacte Verstedelijking ontwikkeld. Daar ligt een grote opgave.

Uit onderzoek³ blijkt dat in Nederland:

- De wandelaar en fietser vooral afstanden tot 7,5 km af leggen
- Bus- tram- en metropassagier (BTM) vooral afstanden van 15 tot 30 km afleggen

³ Adviesbureau CE (Delft) en Kennis Instituut Mobiliteitsbeleid op basis van OVIN-data CBS

- De treinpassagier 15 tot 75 km reist
- De automobilist op alle afstanden aanwezig is: 50% van de automobilisten reist gemiddeld slechts tot 15km, 70% reist tot 30km.

Het aantal auto-reizigerskilometers in Nederland bedraagt **140 miljard** (2017, CBS/Quintel) tegenover **17 miljard** reizigerskilometers voor tram, bus en trein en **15 miljard** met de fiets.

10% minder autokilometers betekent dat 14 miljard reizigerskilometers anders moeten worden gerealiseerd! In omvang vergelijkbaar met bijna het gehele OV òf bijna het gehele fietsverkeer. Een verdubbeling van OV-capaciteit, inclusief een fijnmaziger en frequenter OV, en een verdubbeling van de fietsinfrastructuur met aandacht voor goede snelfietsroutes voor woon- werkverkeer⁴ zijn de eerste twee stippen op de horizon.

Kortom: wie een alternatief voor autogebruik wil bieden, zal zeer fors moeten investeren in een zeer goed verbonden fiets- en ov-netwerk en strakke ruimtelijke keuzes maken

Fijnmazig, frequent en betaalbaar OV zijn nodig om het voor grote groepen burgers een aantrekkelijk alternatief te laten zijn. Daarbij moet rekening worden gehouden met de 24-uurs economie (aandachtspunt laagbetaalde arbeid en bereikbaarheid van werk- en woonlocaties) en sociale veiligheid. Mogelijk kan dit bevorderd worden door in de aanbestedingen OV een prestatieverbinding te maken met vermindering automobilititeit in de regio.



Figuur 5 www.sensibletransport.org.au

Bouwsteen 1:

Houd vast aan compacte verstedelijking, korte afstanden tussen wonen en werk

Rijk Provincie U10 Gemeenten

De wijze waarop wonen en werken gestalte krijgt in de regio heeft grote invloed op de toekomstige ontwikkeling van vervoersstromen. Er moet een geweldige inspanning worden gedaan op het terrein van ruimtelijke ontwikkeling en wonen. De verdichting van steden en dorpen vanuit het concept 'compacte verstedelijking', betekent een sterke vermindering van de mobiliteitsvraag, ook door de kortere afstanden per verplaatsing.

Korte lijnen tussen wonen en werken, minder autoruimte (parkeerruimte) bij nieuwe woongebieden plannen⁵, anders omgaan met parkeren in centrumgebieden.

Bouwsteen 2: Onderzoek vraag tot 2030 van OV rail- & bus- & fiets-netwerken

Rijk Provincie U10 Gemeenten

Start in 2019 onderzoek naar de noodzakelijke verhoging van capaciteit en gebruik van OV rail-, bus- en fietsnetwerken, geplaatst binnen de doelstelling van opgave van de CO₂-vermindering in de regio.

⁴ Dit sluit ook aan op het Preventieakkoord 2021, waarin gemeenten worden uitgenodigd om burgers minimaal 30 minuten per dag (of meer) te laten bewegen voor het effect op de gezondheid.

⁵ Voorbeeld: de stad Utrecht bouwt de Merwedekanaalzone met een P-norm van 0,2

Ontwikkel een meerjarig plan van aanpak waarin de mate waarin de doelstelling gerealiseerd wordt gemonitord wordt en waarin tussentijds bepaald wordt of aanvullende scenario's nodig zijn.

Bouwsteen 3: Prioriteit bij railnetwerken die wonen en werken verbinden

Rijk Provincie U10 Gemeenten

Prioriteit bij railnetwerken die wonen en werken verbinden, binnen de regio èn tussen regio's is van groot belang. Het (snel)tramnet in de regio is nauwelijks een netwerk te noemen. Grote delen van de regio zijn niet of nauwelijks aangesloten. Waar aansluiting is heeft deze een te veel lage frequentie. De verbinding van de regio met andere regio's via spoor schiet in de meeste richtingen te kort, terwijl er nu op twee sporen al niet veel meer bij kan. Snelle verhoging van de frequentie tussen steden onderling, tussen steden, dorpen en ver af gelegen delen van steden is van vitaal belang om de automobilititeit terug te dringen en een gezonde en leefbare regio te realiseren. Verdubbeling van sporen is een must. Neem ook het belang van de ICE's naar Frankfurt en Berlijn via Utrecht en Amersfoort hier in mee. En zet de spoorverbinding Breda-Utrecht weer op de kaart. Waar landelijke initiatieven ontbreken moet de provincie met behulp van het in te stellen Regionaal Mobiliteitsfonds Klimaatmaatregelen de regio nemen. Een regionaal spoor- en tramwegennet is onontbeerlijk voor de vermindering van automobilititeit en het terugdringen van CO₂.

Bouwsteen 4: Prioriteit bij door- en snelfietsroutes die wonen en werken verbinden

Rijk Provincie U10 Gemeenten

Geef ook prioriteit aan door- en snelfietsroutes die wonen en werken verbinden in de regio. Goede snelfietsroutes zijn een essentieel onderdeel van een plan van aanpak om automobilititeit op de kortere afstanden terug te dringen. Het woon-werk verkeer is daarin buitengewoon belangrijk. De opkomst van de E-Bike creëert een kans! De verbinding met Preventieakkoord 2021 is duidelijk. Bij het aantrekkelijk maken van snelfietsroutes en fietsroutes in bredere zin is het wenen van snor- en bromfietsen van belang (waar mogelijk). De fietser wordt immers in de gezondheid bedreigd door de zeer schadelijke stoffen⁶ uit de snor- en bromfiets met een verbrandingsmotor. Bij de fietsinfrastructuur horen ook de realisatie van stallingsmogelijkheden (zeker ook e-bike).

Bouwsteen 5: Koppel OV- en fietsgebruik en auto- (OV-) en fietsgebruik systematisch

Rijk Provincie U10 Gemeenten

De koppeling tussen verschillende vervoerswijzen (modal shift), OV- en fietsgebruik en auto- OV- en fietsgebruik, vergroot de aantrekkingskracht van het alternatief voor de auto. Het gaat immers om vervoerstijd van deur tot deur. Transferia met zowel OV-overstap als OV-fietsstalling, bushaltes met OV-fietsstalling zijn daarin belangrijk voor een echt alternatief.

Bouwsteen 6:

Verbinden met regionaal bedrijfsleven in gezamenlijke ambitie voor minder verplaatsingen

Rijk Provincie U10 Gemeenten

Naast samenwerking tussen gemeenten in de regio U10 vormt de samenwerking met de U15, waarin 200 bedrijven⁷ in de regio zich georganiseerd hebben om duurzame mobiliteit te realiseren, een must. In dit krachtige netwerk wordt reeds gewerkt aan spitsmijden, het bevorderen van

⁶ Invloed van brommers en scooters op luchtkwaliteit fietspaden, GGD Gelderland-Midden 2017.

⁷ https://www.u15.nl/media/docs/2151-U15-ledenlijst_online-Augustus-v2.pdf

thuiswerken, autodelen, het bevorderen van woon-werkverkeer per fiets. Samenwerking betekent dat deze inspanningen aangevuld gaan worden met versterking van infrastructuur voor fietsen en OV. Ook kan ruimtewinst door inwisseling van parkeerterrein voor fietsenstalling een onderdeel gaan vormen.

Ook is samenwerking op het punt van de CO₂-belasting van goederenvervoersstromen relevant. Dat heeft betrekking op het transport van producten voor bedrijven, op de fijne distributiestromen als gevolg van internet-winkelen en ook op vestigingsbeleid (bedrijventerreinen, distributiecentra).

Bouwsteen 7: Bevorder autodelen en Mobility as a Service (MaaS)

Rijk

Provincie

U10

Gemeenten

Mobiliteit is een dienst, geen ding. Onder jongeren is er een duidelijke trend waarneembaar dat bezit minder relevant is dan gebruik. Delen is het sleutelwoord. In de regio U10 kan deze trend worden versterkt door gecoördineerd in te zetten op autodelen en MaaS.

Autodelen is bekend en wint aan populariteit. Gemeenten en bedrijven kunnen dit bevorderen. Er zit ook een enorme ruimtewinst in dit model. We slaan in het kader van de CO₂-reductie een dubbelslag als met name e-car-deelgebruik wordt bevorderd.

MaaS gaat hier nog een stap verder door bereikbaarheid en (financiële) afrekening aan te bieden via een digitaal platform en flexibel te maken. Dit staat nog in de kinderschoenen en enkele experimenteergebieden. De regio kan daar een voorbeeldregio in worden.

Bouwsteen 8: Heroverweeg verbreding snelwegen

Rijk

Provincie

U10

Gemeenten

Wij vragen Provincie en Rijk om de voorgenomen verbreding van de rijkswegen in de provincie Utrecht te heroverwegen in het licht van de noodzakelijke drastische maatregelen voor halvering van de CO₂-belasting (t.o.v. 1990). In de maatregelen die hier worden voorgesteld zitten substantiële bijdragen aan het verminderen van autogebruik en een beoogde CO₂-vermindering door het verminderen van de maximumsnelheid, in raakvlakken met bewoond gebied tot 80km p/u. Beide maatregelen leveren een flinke besparing op van het ruimtegebruik op en rond snelwegen. Het niet doorzetten van de voorgenomen verbredingen levert een besparing op van investeringsruimte die, met het oog op de ernst en omvang van het vraagstuk, omgezet kan worden in een Regionaal Mobiliteitsfonds Klimaatmaatregelen.

Regionaal Mobiliteitsfonds Klimaatmaatregelen.

De winst is CO₂-vermindering, gezondheidswinst door betere luchtkwaliteit, maar ook een aanzienlijke financiële besparing van enkele miljarden. Deze uitgaven komen beschikbaar voor een op te richten Regionaal Mobiliteitsfonds Klimaatmaatregelen, van waaruit onder regie van de Provincie investeringen in de regionale vervoersinfrastructuur kunnen worden gedaan die de automobilititeit terugdringen. De Provincie Utrecht kan zo een proefregio worden voor het Regionaal Mobiliteitsfonds Klimaatmaatregelen.

Bouwsteen 9: Realiseer vermindering van de maximumsnelheid

Rijk

Provincie

U10

Gemeenten

Vermindering van de maximumsnelheid op snelwegen door het U10 gebied en in de gehele provincie levert een belangrijke bijdrage aan de CO₂-reductie. De snelheid terugbrengen van 130 of 120 naar 100 km p/u levert al een reductie op van 10 tot 15% CO₂. Als daarnaast bij snelwegen langs bewoond

gebied de snelheid naar 80km terug wordt gebracht vermindert dat de CO₂ uitstoot met nog eens 10%. Dit laatste heeft ook een zeer belangrijke impact op de verbetering van luchtkwaliteit en daarmee op een gezonde leefomgeving.

Als deze doorgaan, bieden de voorgenomen werkzaamheden voor verbreding van snelwegen in de provincie in dit opzicht een kans. De ingrijpende werkzaamheden duren naar verwachting vele jaren. In die tijd zal op een belangrijk deel van deze snelwegen de maximumsnelheid in verband met wegwerkzaamheden worden verlaagd tot 80 km/u. De effecten daarvan op CO₂, luchtkwaliteit en op de gezondheid van de burgers kunnen worden gemeten. Bovendien biedt zoveel jaar gewinning een mooie opstap om hier de snelheid, zeker langs het bewoonde gebied, permanent te verlagen. De extra reistijd is gering. De winst is enorm.

Bouwsteen 10: Versterk de infrastructuur voor elektrisch rijden

■ Rijk

■ Provincie

○ U10

■ Gemeenten

Mobiliteit betekent gebruik van energie. Elektrische energie en waterstof zijn ook vormen van energie. Schone vormen van energie omdat er bij verbranding geen schadelijke stoffen vrijkomen. Van groot belang voor de luchtkwaliteit in Nederland.

Als we de CO₂-reductie centraal stellen dan ligt dat anders. Dan gaat het om het verplaatsen van de energieproductie. Bij e-cars wordt de energieproductie verplaatst naar de energiecentrale. Als daar nog op kolen of gas wordt gestookt is de betekenis van de e-car voor CO₂-reductie zeer beperkt. Het ruimtegebruik van de e-car is ook gelijk aan andere auto's. Alleen een e-car op groene stroom⁸ is in het kader van CO₂ vermindering relevant.

De regio U10 zou een geweldige slag kunnen slaan door grootschalig e-rijden te bevorderen met een fijnmazig net van laadpalen lokaal en snellaadpalen regionaal en voor busdiensten, en dit te verbinden met groene stroomproductie.

In het versterken van de infrastructuur voor elektrisch rijden spreekt vanzelf dat gemeenten en provincie met het eigen wagenpark een voorbeeldfunctie vervullen. Ook in de aanbestedingen van OV moet elektrisch rijden een kernpunt worden.

Bovenstaande bouwstenen vormen stukjes van een legpuzzel om de uitstoot en ruimtebeslag van automobility in de regio te verminderen. De opgave van 49% CO₂-reductie 2030 is buitengewoon groot. Alleen met niet aflatende, actieve inzet van alle actoren en door provinciaal de regio te nemen kan hier resultaat worden geboekt.

Opstellers:

Jan Fransen,

Jan Korff de Gids,

Ben Slijkhuis,

Adviseur Klimaattafel Natuur- en Milieu

Projectleider Regionale Klimaattafel Mobiliteit en Ruimte

Coördinator Luchtwachters Utrecht (i.s.m. Milieudefensie)

April 2019

⁸ Het project Smart Solar Charging van LomboXnet in stad en regio Utrecht is in dit verband een mooi voorbeeld