

## Notitie duurzame mobiliteit



## Inleiding en kader

In de raads werkgroep strategische raadsagenda duurzaamheid is afgesproken een discussienotitie aan de raad aan te bieden. Deze is als volgt opgebouwd:

Duurzame mobiliteit kan in een aantal gebieden worden onderscheiden:

1. Stimulerende gedragsbeïnvloeding
2. Infrastructuur (weg, water, spoor)
3. Middelen van vervoer:
  - a. Fiets
  - b. Openbaar Vervoer
  - c. Auto (personenverkeer)
  - d. Vrachtverkeer

Per onderwerp zijn een aantal vragen gesteld die de leidraad kunnen vormen voor de discussie in de gemeenteraad.

- *Wat zijn de belangrijkste vraagstukken en dilemma's*
- *Wat zijn de belangrijkste politiek/bestuurlijke keuzen*
- *Wat is de rol en invloedssfeer van de lokale overheid*

Hieruit worden per onderwerp een of meerdere stellingen gedistilleerd waarover de Raad met elkaar in gesprek gaat.

Om een beeld te bieden van waar we het in de praktijk over hebben is een overzicht van maatregelen en werkzaamheden toegevoegd. Daarin is een onderscheid gemaakt tussen zaken die op basis van de huidige begroting al worden uitgevoerd en nieuwe mogelijkheden. Tevens is indicatief aangegeven binnen welke termijn zaken gerealiseerd zouden kunnen worden. Het overzicht is niet volledig en kan ook niet gezien worden als een lijst met beleidsvoornemens. Het dient slechts ter beeldvorming van de praktische invulling.

Over de vraag wat wordt verstaan onder duurzame mobiliteit kan lang worden gesproken. Voor deze verkenning van het onderwerp wordt uitgegaan van de volgende invulling:

Duurzame mobiliteit gaat over het transport van mensen en goederen waarbij twee doelen worden beoogd:

- Vermindering van het gebruik van fossiele brandstoffen
- Vermindering van de luchtverontreiniging

Er vindt geen weging plaats tussen deze twee doelen.

Er zijn vier uitgangspunten gehanteerd voor deze notitie:

Maatregelen kunnen worden ingedeeld in een twee-trapsraket:

1. Streven naar vermindering van mobiliteit;
2. De mobiliteit die wel plaatsvindt duurzamer maken.

Deze notitie richt zich hoofdzakelijk op stap 2.

Uiteraard heeft mobiliteit raakvlakken met alles wat zich in de samenleving afspeelt. Het ministerie van I&M verwoordt dit als volgt: "Hoe we bijvoorbeeld omgaan met energie, water en mobiliteit hangt nauw samen met de manier waarop wij ruimte bieden aan wonen, werken, zorgen en recreëren." In deze notitie wordt niet gestreefd naar deze mate van integraliteit.

Een belangrijke vraag is natuurlijk: welke bijdrage levert verduurzaming van mobiliteit aan het behalen van de overkoepelende doelstelling Deventer Energieneutraal in 2030? Voor deze notitie wordt uitgegaan van het volgende:

- Aandeel mobiliteit is 28 % van CO<sub>2</sub>-uitstoot in Deventer (meer dan alle huishoudens);
- Hoeveelheid transport zal, met of zonder beleid, eerder toenemen dan afnemen;
- Verduurzaming van mobiliteit leidt direct tot afname van CO<sub>2</sub>-uitstoot;
- Het heeft geen zin om per maatregel te berekenen in welke mate hij bijdraagt aan de doelstelling Energie Neutraal in 2030.

Het duurzaamheidseffect vormt daarom geen criterium om maatregelen al dan niet uit te voeren.

De opdracht was om in deze fase geen diepe analyses te maken, maar vanuit de bestaande informatie en ervaring een aantal principes op papier te zetten waarlangs de raad een eerste richtinggevende discussie kan voeren. Deze notitie beoogt zeker niet om het complexe speelveld rond duurzame mobiliteit volledig en in detail te beschrijven.

# 1. Stimulerende gedragsbeïnvloeding.

Duiding: dit gaat vooral over het motiveren van mensen om te kiezen voor meer duurzame vormen van mobiliteit, zoals bijvoorbeeld carpoolen, deelauto's, op de (ov-)fiets naar het werk, in het weekend met trein naar opa en oma. Dit gebeurt op morele en financiële gronden: reizen met OV is beter voor het milieu, deelauto's zijn ook goedkoper, fietsen is goedkoper én beter voor de gezondheid. Daarnaast heeft de overheid de mogelijkheid om gedrag te beïnvloeden met behulp van regels en daaraan gekoppelde sancties.

*Wat zijn de belangrijkste vraagstukken en dilemma's*

- Het morele appèl voor duurzame vormen van verplaatsing en de mogelijke financiële voordelen daarvan moeten de strijd aangaan met autonomie, tijdgebrek, gemak, en meer;
- Leiden publiekscampagnes tot blijvende verandering van mobiliteitsgedrag?
- In welke mate mag en kan de overheid duurzaam mobiliteitsgedrag belonen en minder duurzame vormen van transport bestraffen.

*Wat is de rol en de invloed van de lokale overheid*

- Morele invloed op burgers en bedrijven is beperkt;
- Gedrag kan worden beïnvloed door het stellen van regels, bijvoorbeeld via de APV.

→ **Rol: regelen en stimuleren**

*Wat zijn de belangrijkste politiek/bestuurlijke keuzen*

- Neemt de gemeente het initiatief voor publiekscampagnes om gedrag te beïnvloeden?
- Wil Deventer verder gaan dan landelijke regels om gedrag te beïnvloeden, bijvoorbeeld door rond basisscholen een parkeerverbod in te stellen of .

Standpunt College:

- Het college ziet het investeren in verbetering van mobiliteitsinfrastructuur als meest effectieve methode om gedrag van inwoners te beïnvloeden.
- College is geen voorstander van het introduceren van nieuwe regels.

Debatvragen:

- Moet Deventer investeren in campagnes om het mobiliteitsgedrag van bewoners te beïnvloeden?
- Moet Deventer mobiliteitsgedrag van haar burgers beïnvloeden door het stellen van regels?

## 2. Energie-infrastructuur (duurzame brandstoffen en laadinfra).

Duiding: dit gaat met name over de infrastructuur voor elektrisch vervoer of vervoer op basis van duurzame brandstoffen als groen gas of waterstof. Ook kan hierbij gedacht worden aan infrastructuur waarmee het kiezen voor duurzame mobiliteit wordt gefaciliteerd, zoals multi-modale knooppunten waarbij de reiziger keuze heeft uit verschillende modaliteiten, waar uitwisseling kan plaatsvinden en waar infrastructuur en ruimtelijke inrichting op elkaar zijn afgestemd.

*Wat zijn de belangrijkste vraagstukken en dilemma's*

- Zijn overheidsinvesteringen in de energie-infrastructuur voor duurzaam rijden nodig of kunnen we dat aan de markt overlaten?

*Wat zijn de belangrijkste politiek/bestuurlijke keuzen*

- Investeert Deventer in voorzieningen als elektrische laadpalen of tankstations voor groen gas of waterstof?

*Wat is de rol en invloedssfeer van de lokale overheid*

→ **Rol: stimuleren**

- Lokale overheid kan hier grote invloed op hebben door financieel en procedureel bij te dragen. Op dit moment zijn die middelen er niet.

Collegestandpunt:

- Gemeente investeert niet in elektrisch vervoer, groen gas of waterstof. Dat is een verantwoordelijkheid van de markt.

Debatvraag:

- Is het investeren in voorzieningen voor elektrisch laden of tanken van groen gas of waterstof een verantwoordelijkheid voor de markt?
- Draagt elektrisch vervoer bij aan vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot?

### 3. Middelen van vervoer

#### 3.a. Fiets

*Wat zijn de belangrijkste vraagstukken en dilemma's*

- In hoeverre kan stimulering van het fietsgebruik autogebruik echt terugdringen?
- Uitbreiding van fietsinfrastructuur vraagt grote investeringen van de overheid.

*Wat zijn de belangrijkste politiek/bestuurlijke keuzen*

- Is de gemeente bereid om meer te investeren in voorzieningen en infrastructuur ten behoeve van de fiets?

*Wat is de rol en invloedssfeer van de lokale overheid*

**→ Rol: initiatiefnemen, uitvoeren en stimuleren**

- De invloed is groot vanwege de mogelijkheid om de verantwoordelijkheid voor het nemen van verkeersmaatregelen en te investeren in fietsinfrastructuur;

Collegestandpunt:

- Deventer moet dé fietsstad binnen de cleantechregio worden. Investeringen in fietsvoorzieningen en –infrastructuur lonen, zeker indien deze worden ondersteund door stimuleringsmaatregelen.

Debatvraag:

- Gaat de gemeente nog meer investeren in fietsvoorzieningen en –infrastructuur?
- Mag het realiseren van meer fietsparkeerplekken ten koste gaan van autoparkeervoorzieningen?

### 3.b. Openbaar vervoer

*Wat zijn de belangrijkste vraagstukken en dilemma's*

- Trein- en busvervoer is een zaak van Rijk en provincie. Wat is de invloed van de gemeente?
- Zijn er alternatieven voor het huidige systeem, waarbij meer ruimte wordt geboden voor maatwerk en waarbij meer mogelijkheden worden geboden aan nieuwe aanbieders?

*Wat zijn de belangrijkste politiek/bestuurlijke keuzen*

- Is er een bereidheid om ruimte te creëren voor lokale initiatieven?
- Willen wij de nu beschikbare provinciale middelen inzetten voor nieuwe vormen van mobiliteit in de stad?

*Wat is de rol en invloedssfeer van de lokale overheid*

-----→ **Rol: stimuleren en loslaten**

- Beperkt vanwege de grote rol van het rijk ten aanzien van het spoor;
- Beperkt vanwege de grote rol van de provincie (geld en aanbestedingsvoorwaarden) op gebied van regulier OV;
- Groter vanwege toenemend maatwerk in (collectief) vervoer op lokaal niveau;

Collegestandpunt:

- Maximale inzet om minimaal het huidige aanbod aan spoorverbindingen te behouden en op strategische punten uit te breiden, zoals verdubbeling lijn Deventer-Zwolle;
- Streven naar een meer flexibel vervoerssysteem waarbij doelgroepen en ov-reiziger zoveel mogelijk integreren, zoals reeds is ontwikkeld in het kader van basismobiliteit Stedendriehoek (PlusOV). Tevens doorgaan met nadenken over alternatieven voor het huidige systeem, zoals reeds in gang is gezet in samenwerking met provincie en externe partijen.

Debatvragen:

- Is een verdere omvorming van het reguliere OV naar meer en duurzamer maatwerk op lokaal niveau wenselijk?
- Moet de gemeente meer investeren in de 'first and last mile', dus het verbeteren van vervoer van deur tot deur?

### 3.c. Auto (personenvervoer)

Duiding: hierbij gaat het om het verminderen van door fossiele brandstoffen aangedreven autokilometers binnen de stad. Dat dient twee doelen: vermindering CO<sub>2</sub>-productie en verbeteren van de luchtkwaliteit.

#### *Wat zijn de belangrijkste vraagstukken en dilemma's*

- Het meer autoluw maken van de (binnen)stad staat in de beleving van veel marktpartijen op gespannen voet met economische vitaliteit;
- Het ontmoedigen van automobilititeit staat op gespannen voet met het streven naar een maximale bereikbaarheid;
- Kan schoon vervoer worden gestimuleerd door selectieve gemeentelijke regels?
- Moet de gemeente private initiatieven zoals autodelen of een duurzaam, kleinschalig centrumvervoer direct of indirect financieel ondersteunen?
- Moet de gemeente het parkeren buiten de (binnen)stad faciliteren/stimuleren?

#### *Wat zijn de belangrijkste politiek/bestuurlijke keuzen*

- Moeten bezoekers aan de stad hun auto zo dicht mogelijk bij het centrum kunnen parkeren? Of creëren we voorzieningen om de auto's buiten de stad te houden? Hoe ver wil de gemeente gaan om de stad autoluwer te maken?
- Worden er maatregelen genomen die uiteindelijk leiden tot volledig emissieloos, dus elektrisch, vervoer in de (binnen)stad? Gaan we met regels, zoals een milieuzone, vervuilende auto's op termijn uit de stad weren?
- Faciliteert de gemeente particuliere initiatieven die leiden tot minder autogebruik?

#### *Wat is de rol en invloedssfeer van de lokale overheid*

##### **→Rol: van regelen tot loslaten.**

- De gemeente kan via de verkeersinfrastructuur, voorzieningen en regels enige invloed uitoefenen op de automobilititeit in en rond de stad.
- De invloed is zeer beperkt bij alle andere factoren die het gebruik van personenauto's bepalen zoals de prijs van brandstoffen, fiscale maatregelen, aanbod van auto's.

#### *Standpunt College:*

- Het College geeft de voorkeur aan investeren in verbetering van de infrastructuur voor duurzaam vervoer boven een restrictief beleid om bepaalde vormen van mobiliteit tegen te gaan.

#### *Debatvragen:*

- Gaat de gemeente meer financiële middelen beschikbaar stellen voor particuliere initiatieven die leiden tot minder autogebruik, zoals nu al gebeurt met de Centriumbus?
- Gaat de gemeente, naast de parkeeruitbreiding op de Worp, meer voorzieningen treffen om het parkeren buiten de stad aantrekkelijker te maken?
- Gaat de gemeente stap voor stap regels invoeren die op termijn leiden tot emissieloos vervoer in de binnenstad?



### 3.d. Vrachtvervoer

*Wat zijn de belangrijkste vraagstukken en dilemma's*

- Wat is rol van (lokale) overheid in verduurzamen van vrachtvervoer/logistiek?
- Beperkende maatregelen voor vrachtvervoer roepen weerstand op vanwege economisch nadeel.
- Collectieve voorzieningen voor stadsdistributie kan goederenvervoer in de stad verminderen.

*Wat zijn de belangrijkste politiek/bestuurlijke keuzen*

- Is een restrictief beleid gewenst mbt de toegang tot de binnenstad en/of afrit A1. Te denken valt aan verbod voor vervuilende dieselauto's of inperking van venstertijden voor aan- en afvoer naar de binnenstad;
- Is de gemeente bereid om te investeren in collectieve voorzieningen voor stadsdistributie?

*Wat is de rol en invloedssfeer van de lokale overheid*

**→ Rol: loslaten of regelen.**

- De gemeente heeft instrumenten in handen om het vrachtvervoer naar de (binnenstad) te reguleren en kan hierin samenwerken met partnergemeenten en brancheorganisaties/bedrijfsleven.

*Standpunt College:*

- Met het huidige ontheffingenbeleid is het nodige bereikt. College is bereid om mogelijkheden te onderzoeken voor verdere inperking van vrachtvervoer binnen de stad.

*Debatvragen:*

- Moet de gemeente een verdergaand restrictief beleid ontwikkelen voor vrachtvervoer in de stad, zoals bijvoorbeeld via een strenger ontheffingenbeleid;
- Moet de gemeente investeren in verbetering van stadsdistributie?
- Moet de gemeente maatregelen treffen ter vermindering van het sterk groeiende vervoer van pakketten in de stad?