



Onderwerp
duurzame mobiliteit

Doel van deze notitie

Met behulp van deze notitie duurzame mobiliteit een opiniërende discussie te voeren en richtinggevende uitspraken te doen die worden betrokken bij de verder te ontwikkelen beleidskader.

Inleiding

Het coalitieakkoord Flevoland 2011-2015 geeft aan dat duurzaamheid een integraal onderdeel is van ons hele beleid. "Het is onze ambitie om in 2020 energie-neutraal te zijn, exclusief transport. In deze coalitieperiode besteden wij extra aandacht aan verduurzaming van het transport".

De totale CO₂-uitstoot in Flevoland is het laagst in Nederland, de CO₂-uitstoot van mobiliteit daarentegen het hoogst in Nederland. Dat komt door bovengemiddeld personenvervoer en in veel mindere mate door het vrachtvervoer.

De vraagstelling

Welke ambitie heeft Flevoland de komende jaren op het gebied van duurzame mobiliteit.

Het speelveld

De Nederlandse regering steekt fors in op elektrisch vervoer (Nederland gidsland voor elektrisch rijden) en op groengas (groengas is een gerichte lobby van het IPO). Vanuit het Rijk is de MRA aangewezen als een van de focusgebieden elektrisch vervoer. Hierbij maken zij zich sterk voor een regionaal dekkend netwerk van (snel)laadpalen op strategische punten en stimuleren zij de innovatie van elektrisch rijden (bijvoorbeeld de accu's). De Nederlandse regering maakt daarnaast het "schoon" rijden fiscaal aantrekkelijk.

De provincies om ons heen stimuleren het elektrisch rijden en het rijden op groengas. Zij zetten in op laadinfrastructuur (elektrische snellaadpalen en groen gas/aardgas vulpunten) en soms ook in kennis, onderzoek of innovatie.

Open vragen voor discussie

In de vorm van stellingen:

1. De CO₂-uitstoot van mobiliteit in Flevoland is weliswaar hoog maar als provincie kunnen we dat slechts beperkt beïnvloeden. Eigenlijk spelen we voornamelijk een rol in de stimulering van het OV en daar gebeurt al voldoende met de uitbreiding van de spoorinfrastructuur met OVSAAL en de Hanzelijn.
2. In een tijd waarin focus belangrijk is, is het onderwerp duurzame mobiliteit belangrijk genoeg om (extra) geld voor uit te trekken. Zeker met de ontwikkeling van Almere 2.0 en de luchthaven in het vooruitzicht.
3. We doen er verstandig aan de NSL-gelden¹ (nog zo'n €350.000) die er nog zijn

Registratienummer

1355949

Datum

28 augustus 2012

Auteur

J.G. van Steenis

Afdeling/Bureau

RWN

Openbaarheid

Passief openbaar

Portefeuillehouder

Lodders, J.

Thema

Economie en Bereikbaarheid

Routing

Presidiumvergadering:

4 september 2012

Opinieronde Statendag

26 september 2012

¹ Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit

zo optimaal mogelijk in te zetten voor de laadinfrastructuur elektrisch en groen gas/aardgas voor woon-werkverkeer. Daarmee kunnen we het gebruik van deze alternatieve brandstoffen stimuleren en aanjager. Zijn de NSL-gelden op, dan houdt het ook voor ons op.

4. Innovatie bij duurzame mobiliteit staat in de kinderschoenen en Flevoland (maar ook Nederland) speelt hierbij geen rol. Ons past op dit gebied dan ook een rol van volger en niet van vooroploper.
5. Flevoland kan goed meeliften op de innovatiegolf die hand in hand gaat met duurzame mobiliteit. Er is nog veel te ontwikkelen in bijvoorbeeld materialen (composieten en accu's) en de opwekking & distributie van groen gas en de provincie kan hier de rol van makelaar vervullen.

Voorkeursscenario met overwegingen

Niet van toepassing

Het vervolg

De uitkomst van deze discussie zal verwerkt worden in een besluitvormende notitie die in opinieronde / besluitvormingsronde zal worden voorgelegd.

Verder informatie

Zie bijlage notitie duurzame mobiliteit.

Notitie duurzame mobiliteit

Wat is duurzame mobiliteit

Elke kilometer die niet fietsend of lopend wordt afgelegd maar per trein, auto of motor draagt extra bij aan de hoeveelheid koolstofdioxide die wordt uitgestoten. Duurzame mobiliteit is in feite het optimaal afstemmen tussen vervoersmogelijkheden en omgeving. Om mobiliteit te verduurzamen wordt er wel gesproken over de 'trias mobilica':

1. verminder (slimme ruimtelijke plannen, het nieuwe werken)
2. verander (overstappen naar OV, lopen, fietsen of gedeelde auto's)
3. verduurzaam (duurzame voertuigen en/of brandstoffen)

Situatie in Flevoland

Flevoland heeft de laagste CO₂-uitstoot van Nederland! Bijna de helft van de CO₂ is afkomstig van mobiliteit². Dit ligt hoger dan andere provincies door het ontbreken van zware industrie en de hoge mobiliteitsvraag. De helft van de mobiliteits-CO₂ komt voor rekening van personenvervoer, een kwart van vrachtvervoer. Overigens komt de CO₂-uitstoot niet alleen voor rekening van de Flevolander, Flevoland heeft een flink aantal publiekstrekkingen en is een doorrijdprovincie. Flevoland heeft beperkt knelpunten op het gebied van geluid & luchtkwaliteit, deze knelpunten worden aangepakt in het actieplan geluid.

Flevoland behoort tot de koplopers als het gaat om het nieuwe werken. In de productiestructuur van Flevoland zijn veel dienstverlenende sectoren vertegenwoordigd. De activiteiten in deze sectoren zijn vaker footloose dan in andere branches, er zijn relatief veel ZZP-ers, telewerkers en thuiswerkers actief³.

De Flevolander maakt ook veel gebruik van het openbaar vervoer (8%, landelijk 5%), met Almere/Lelystad en de trein als topper. De fiets blijft sterk achter vanwege de grote afstanden woon-werk. Met de ontwikkelingen als OVSAAL en de Hanzelijn wordt het OV een nog aantrekkelijker alternatief.

Flevoland levert een fors aandeel duurzame energie, met name door de vele aanwezige windturbines, de komende jaren zal het aandeel duurzame energie steeds verder uitgebreid worden, onder andere door de inzet van DE-on.

De Flevolander heeft de grootste mobiliteitsvraag van Nederland: waar Nederland dagelijks 32 km aflegt, reist de Flevolander 41km. Dat drukt op bereikbaarheid, luchtkwaliteit, geluidsoverlast, en verkeersveiligheid. Het autobezit in Flevoland is hoog, gemiddeld 1,2 auto per gezin, 2/3 van de verplaatsingen zijn werkgerelateerd en vaak betreft het de pendel naar het oude land. 60% van de Flevolander gaat met de auto naar het werk.

De Flevolander besteed ongeveer 1/5 van zijn inkomen aan vervoer, landelijk ongeveer 1/6.

Flevoland gaat bij het plannen van de wegen uit van recht en lang, wat constant rijden animeert en de uitstoot beperkt.

² Bron emissieregistratie.nl

³ Economie en arbeidsmarkt Flevoland 2011-2012

Flevoland heeft een aantal campagnes gelanceerd / lopen op het gebied van bewuster rijden, verkeersveiligheid en openbaar vervoer.

Trends en ontwikkelingen

Economische ontwikkeling bepaalt voor een deel de uitstoot van CO₂, gaat het economisch slecht dan is er minder verkeer en dus ook minder CO₂-uitstoot. Bij economisch laagtij is er ook minder bereidheid te investeren in duurzaamheid, maar wel meer oog voor kostenbesparingen (alternatieve brandstoffen).

De olievoorraden worden steeds moeilijker te winnen en dat vertaalt zich in een stijgende prijs. Stijgende prijzen drukken zwaar op de Flevolander die veel reist.

Europese doelstelling is om autofabrikanten te verplichten om de uitstoot van nieuwe auto's terug te brengen. De belangrijkste trend vanuit de auto-industrie is die naar de alternatieve brandstoffen, bijvoorbeeld elektrisch al dan niet hybride of plug-in. Daarnaast is er de ontwikkeling van rijden op groengas/aardgas. Voor beiden geldt dat het nog wel een zaak is om de kip-ei situatie te doorbreken van laadpunten willen plaatsen als er genoeg auto's rijden en vice versa.

Uit onderzoek blijkt dat auto's geen groot deel meer uitmaken van de statussymbolen van de jongeren tussen 18 - 29 jaar. 80% van de ondervraagden die in de stad woont, geeft aan dat zij geen behoefte hebben aan een eigen auto.

Rijden op elektrisch betekent (voorlopig) een actieradius van 100 km en rijden op groen gas 300 km, beide alternatieven geven een aanzienlijke CO₂-reductie ten opzichte van conventionele auto's. Hier zijn verschillende rekenmodellen die elkaar ook tegenspreken, algemene vuistregel is reductie met 1/3.

Kansen voor Flevoland

In een stakeholdersbijeenkomst is het volgende naar voren gekomen: "Duidelijk is dat duurzame mobiliteit in eerste instantie niet met techniek wordt geassocieerd, maar met "slimmer" (gedrag en techniek), met (anders) organiseren, met een ruimtelijke ordening, waarbij de mobiliteit niet groter is dan nodig. Tegelijkertijd gaat duurzame mobiliteit ook over keuzevrijheid, de verscheidenheid binnen Flevoland, met belangen van de verschillende spelers en met grenzen aan de groei. De partijen zien dat het ontbreekt aan een goede vertaling van de gevoelde urgentie en dat bewustwording van het eigen gedrag en consequenties evenals draagvlak nodig zijn om de mobiliteit te verduurzamen. Voor Flevoland betekent het dat vooral aandacht wordt besteed aan bewustwording, aan profilering van Flevoland als een Provincie van duurzame energie en met de ruimte voor innovatieve mobiliteit, aan ontzorgen en verleiden om duurzaam gedrag te bevorderen en aan het creëren van werkgelegenheid in duurzaamheid".

Steeds meer bestaat een auto uit composietmateriaal, het bedrijvencollege in Flevoland is groot en innovatief, zij verbinden zich steeds meer met de wetenschappelijke wereld en worden zeker in Nederland- voor vol gezien. Daarnaast zijn in Flevoland bedrijven bezig met de ontwikkeling van slimme mobiliteit (Athlon, Mobility MMixx, PON, e-vehicle, prolearning).

De ontwikkeling van een multimodaal overslag centrum Lelystad (koppelen transport over water, weg en op termijn rail) is een goed voorbeeld van optimalisatie stedelijke distributie en daarmee verduurzaming.

Het koppelen van opwekking van duurzame energie aan duurzame mobiliteit kan tot grote wederzijdse voordelen leiden. Elektrisch rijden is hier bij uitstek voor geschikt. Op korte termijn voor elektrische auto's die duurzame energie afnemen, in de toekomst wellicht zelfs als tijdelijke opslag van duurzame energie (smart grid).

De provincie geeft zelf ook een goed voorbeeld. Binnenkort wordt er met één GS-dienstauto minder gereden, zijn er handhavers die op aardgas (voorloper van groen gas) rijden en komen er oplaadpunten bij het provinciehuis voor auto en fiets. De medewerkers van de provincie worden gestimuleerd om te reizen met het Openbaar Vervoer, kunnen een woon-werk fiets vergoed krijgen. Ook bij de OV concessies worden milieueisen gesteld. Daarnaast zijn er campagnes geweest zoals Flevoland rijdt schoon, banden op spanning, het nieuwe rijden en ervaar het OV.

Ruimtelijke planvorming kan de verduurzaming van mobiliteit helpen door verdichting & functie-menging, overslagcentra aan de rand van de stad en knooppuntontwikkeling waardoor er minder verplaatst hoeft te worden en de economische ontwikkeling op de knooppunten versterkt kan worden. Bij deze planvorming zijn de gemeenten primair aan zet.