



Uitkomsten benchmark duurzame, actieve, gezonde mobiliteit

Gemeente Alkmaar



Committed to the Environment

Uitkomsten benchmark duurzame, actieve, gezonde mobiliteit

Gemeente Alkmaar

Dit rapport is geschreven door:
Hans Voerknecht, Michiel van Bokhorst

Delft, CE Delft, maart 2018

Publicatienummer: 18.4N74.010a

Gemeenten / Beleid / Mobiliteit / Duurzaam / Gezondheid / Leefbaarheid / Milieu / Indicatoren / Vergelijkend onderzoek

Opdrachtgever: Natuur & Milieu, Fietsersbond, Milieudefensie, MENSenSTRAAT, Rover, Longfonds en Wandelnet

Alle openbare publicaties van CE Delft zijn verkrijgbaar via www.ce.nl

Meer informatie over de studie is te verkrijgen bij de projectleider Hans Voerknecht (CE Delft)

© copyright, CE Delft, Delft

CE Delft

Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al 40 jaar werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.



1 Inleiding

In dit document zijn de resultaten van de benchmark actieve, gezonde, duurzame mobiliteit uitgewerkt voor de gemeente Alkmaar. De verantwoording van de keuze van de indicatoren, de bronnen, de berekening van de indicatoren zelf en de totaalindicatoren is te vinden in het hoofdrapport, te vinden op www.ce.nl/publicaties/2079/benchmark-actieve-gezonde-duurzame-mobiliteit-gemeenten.

In de tabel op de volgende bladzijde zijn de uitkomsten voor alle indicatoren gegeven, de positie die Alkmaar inneemt tussen de 30 geselecteerde gemeenten. Verder is een score per indicator van 1-10, waarbij een score van 6 het gemiddelde aangeeft. Een score van 8 of hoger betekent, dat de gemeente bij de hoogste 10% van de gemeenten zit en een score van 4 of lager, dat de gemeente bij de laagste 10% zit.

Daarna zijn de resultaten voor Alkmaar in grafieken weergegeven, waarbij de afwijkingen naar boven en beneden ten opzichte van het gemiddelde zijn weergegeven, waarbij de gemiddelde waarde een score van 6 is.

Vervolgens is een korte analyse van de resultaten en een duiding daarvan opgenomen, gevolgd door enkele aanbevelingen voor Alkmaar voor het bevorderen van actieve, gezonde, duurzame mobiliteit.

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 vrij liggende 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 beleidsmatig gezien heel 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. Het leren van goede voorbeelden elders en samenwerking tussen steden is daarbij een belangrijkere drijfveer dan het competitie-element.

De scores van de benchmark zijn gebaseerd op een groot aantal verschillende bronnen, die allen 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 hoofdrapport. We constateren ook dat de meetmethode bij een aantal indicatoren voor verbetering vatbaar zijn en dat er achter elke deeluikkomst een verhaal zit

2 Tabel met de resultaten

			Rangschikking ¹⁾	Waarde	Eenheid	Prijs	Score
Outcome	Effect verkeer op omgeving	CO ₂ -emissie	5	373,1	kg/inw/jr	€ 22,38	7,9
		NO _x -emissie	4	863,2	g/inw/jr	€ 29,95	8,0
		PM _{2,5} -emissie	4	39,7	g/inw/jr	€ 7,17	8,0
		PM ₁₀ -emissie, niet PM ¹	4	33,6	g/inw/jr	€ 2,43	8,0
		Geluid	4	10%	>61dB	€ 30,57	8,0
		Verkeersdoden	15	0,2	/10.000 inw.	€ 66,29	6,0
		Verskeer; ernstig gewonden	27	2,7	/10.000 inw.	€ 84,59	4,1
		Fietsongevallen	14	58,0	/mln km	-	6,6
		Totaaleffect omgeving	10	-		€ 243,38	6,0
	Vervoerswijze-keuze	Aandeel fiets	6	37%		-	7,1
		Aandeel lopen	26	17%		-	4,3
		Aandeel km trein	14	14%		-	6,0
		Aandeel km bus/tram/metro	23	1%		-	4,4
		Aandeel niet-auto	13	59%		-	5,8
Voorzieningen en beleid	Wandelen	Wandelpad	16	47	m/ha woon	-	5,7
		Verblijfsruimte	19	n/b		-	n/b
		Aandeel 15 en 30 km wegen	26	45%		-	4,1
		Totaal wandelen	28	-		-	4,9
	Fiets	OV-fietsen	19	0,7	/1.000 inw.	-	5,1
		Fietspad	25	103	m/ha woon	-	4,7
		Bewaakte stallingen	8	23	/1.000 inw.	-	7,0
		(On-)bewaakte stallingen	6	64	/1.000 inw.	-	7,8
		Relatieve bereikbaarheid fiets	23	23%	*	-	5,0
		Totaal fietsen	25	-		-	5,1
	OV	Schone bussen	29	1,0	/1.000 inw.	-	1,0
		Relatieve bereikbaarheid OV	26	38%	*	-	4,0
		OV-fietsen	19	0,7	/1.000 inw.	-	5,1
		Bewaakte stallingen	8	23	/1.000 inw.	-	7,0
		(On-)bewaakte stallingen	6	64	/1.000 inw.	-	7,8
		Totaal OV	30	-		-	3,2
	Schoon en efficiënt autogebruik	Deelauto's	16	56	/100.000 inw.	-	5,2
		Laadpalen	11	189	/100.000 inw.	-	5,8
		Stadslogistiek	14	4	*	-	4,0
		Milieuzones	13	4	*	-	4,0
		Parkeertarieven	18	€ 2,40		-	5,2
		Totaal schoon en efficiënt autogebruik	22	-		-	4,8
	Totaal	Totaal Voorzieningen en Beleid	30	-		-	4,5

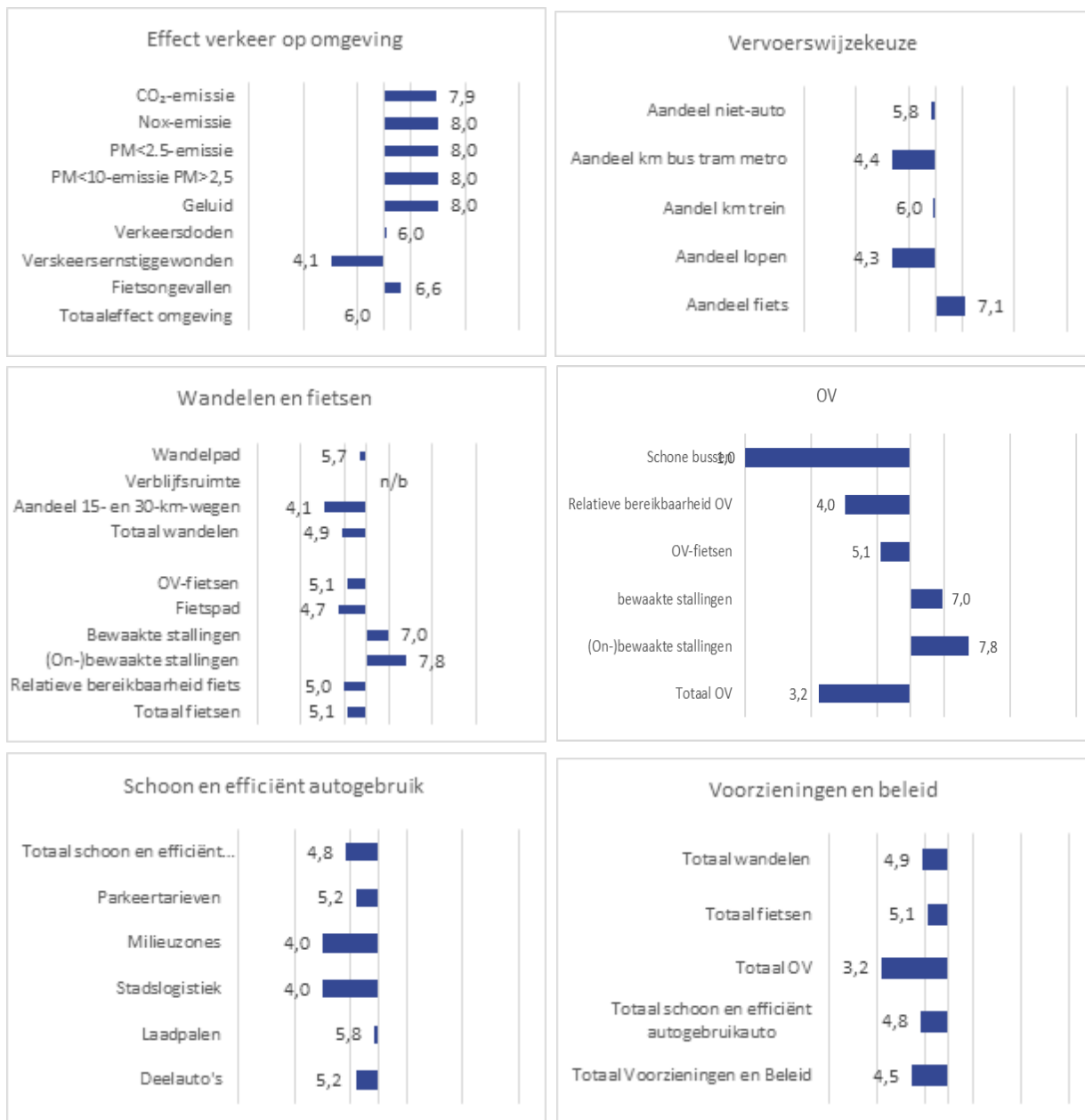
¹⁾ Plaats van deze gemeente voor deze indicator binnen de 30 onderzochte gemeenten.

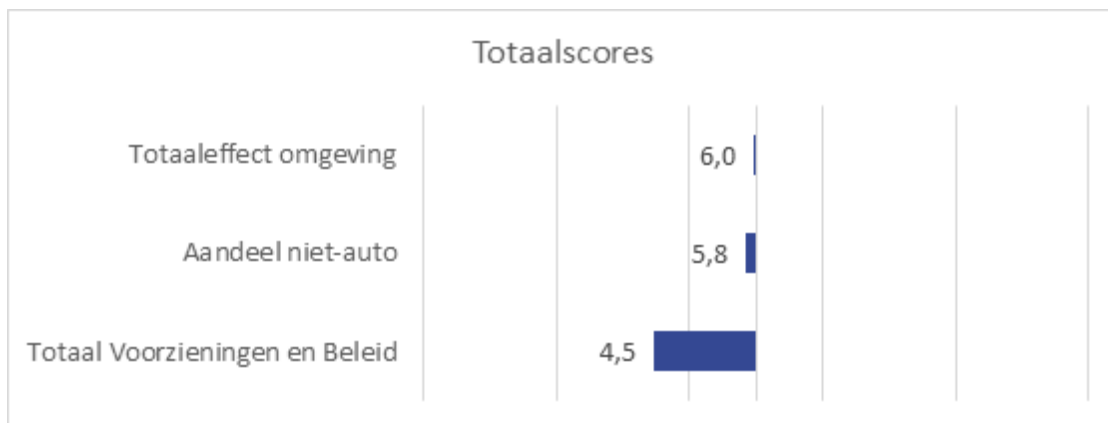
* Zie de toelichting in Bijlage A.

¹ PM₁₀ is de uitstoot van deeltjes van kleiner dan 10 µm. Deze omvat dus ook de fractie PM_{2,5} (deeltjes kleiner dan 2,5 10 µm), maar omdat deze apart zijn opgenomen is hier alleen de fractie deeltjes opgenomen tussen 2,5 en 10 µm.



3 Grafieken





4 Analyse resultaten

Als allereerste valt op, dat Alkmaar als slechtste scoort bij de totaalscore Voorzieningen en Beleid. Vooral de score op het gebied van OV is laag. Voor een deel komt dat, doordat Alkmaar als stad ligt te midden van een veel landelijker omgeving, maar ook andere steden, waarvoor dat geldt hebben een betere OV-score. Maar ook op andere onderdelen van Voorzieningen en Beleid scoort Alkmaar aan de lage kant. Maar er is echter een nieuwe concessie Noord-Holland Noord van kracht, met inzet van meer schone bussen. Zodra de verdeling over de diverse voertuigtypen bekend is, zal ook de score in dit overzicht worden aangepast.

Voor wat betreft het effect van verkeer op de omgeving scoort Alkmaar goed op luchtkwaliteit en geleid. De opzet van de hoofdwegenstructuur met doorgaande wegen om de wijken heen draagt hier mogelijk aan bij. Op het gebied van verkeersveiligheid scoort Alkmaar minder gunstig.

Wat betreft de vervoerswijzekeuze scoort Alkmaar hoger dan gemiddeld: 59% van de verplaatsingen gaat niet met de auto. Dit wordt voor het overgrote deel veroorzaakt door het hoge fietsgebruik. Het aandeel busverplaatsingen is laag.

5 Aanbevelingen

De grootste winst kan geboekt worden op het gebied van schoner OV. Nu bij de concessieverlening meer schone bussen zijn ingezet kan hier al een belangrijke winst genoteerd worden. Ook kan gekeken worden waar winst in fiets- en OV-bereikbaarheid behaald zou kunnen worden, maar ook in hoeverre korte verplaatsingen per auto ontmoedigd zouden kunnen worden, bv. door het aanleggen van 'knips' voor auto's op verbindingen waarop nu nog veel korte autoritten plaatsvinden.

Ook op het gebied van fietsbeleid, schoner en efficiënter autogebruik en het bevorderen van wandelen is nog duidelijk winst te boeken. Ook zijn er in Alkmaar relatief veel verkeersdoden en -gewonden. Een goede screening van de oorzaken hiervan en het wegnemen van de ergste knelpunten zou dit sterk kunnen verbeteren.

Een geïntegreerde aanpak van actieve, gezonde duurzame mobiliteit zou voor Alkmaar de mogelijkheid bieden om over de gehele breedte van dit beleidsterrein winst te boeken. Het maken van een SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) is daarvoor een zeer geschikt en breed toegepast middel, waarvoor ook Europese standaards en werkwijze bestaan.

Ook een samenwerking met buurgemeenten als Purmerend, Zaanstad en Hoorn, waarbij elk der gemeenten zich toelegt op een specifiek onderdeel van de actieve gezonde duurzame mobiliteit en daarvoor in overleg met de andere gemeenten een regionale aanpak opstelt zou ervoor kunnen zorgen dat op een efficiënte manier van de beschikbare menskracht wordt gebruik gemaakt.

A Overzicht van indicatoren en eenheden

Hieronder staat de lijst met indicatoren en de eenheden, waarin ze zijn uitgedrukt. De complete verantwoording van deze cijfers is te vinden in het hoofdrapport dat te vinden is op www.ce.nl.

Subgroep A: Groep effect verkeer op de omgeving

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
O1	CO ₂ -emissie wegverkeer	kg/inwoner/jaar
O2	PM _{2,5} -emissie wegverkeer	mg/inwoner/jaar
O3	NO _x -emissie wegverkeer	mg/inwoner/jaar
O4	Geluidsbelasting door wegverkeer	Percentage blootgestelden > 61dB(A) verkeerslawaai
O5	Verkeersveiligheid	Aantal slachtoffers fietsongevallen per 1 miljoen fietskm

Subgroep B: Vervoerswijzekeuze

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
O6	Modal split fiets	Aandeel fiets in totaal aantal verplaatsingen
O7	Modal split wandelen	Aandeel wandelen in totaal aantal verplaatsingen
O8	Modal split trein	Aandeel kilometrage trein in alle kilometers van verplaatsingen van en naar de gemeente
O9	Modal split BTM	Aandeel kilometrage bus/tram/metro in alle kilometers van verplaatsingen van en naar de gemeente

Subgroep C: Voorzieningen en Beleid Wandelen

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
VB1	Vrijliggend wandelpad	Lengte in meter per ha woonoppervlak
VB2	Voetgangersruimte	Percentage voetgangersruimte van de 'niet groene' openbare ruimte
VB3A	15 km wegen	Het percentage weglengte van 15 km wegen van de totale weglengte van wegen met een maximumsnelheid tussen 15 km/h en 50 km/h
VB3B	30 km wegen	Het percentage weglengte van 15 km en 30 km wegen van de totale weglengte van wegen met een maximumsnelheid tussen 15 km/h en 50 km/h

Voor subgroep C is een totaalindicator in beeld gebracht. De berekeningswijze daarvan is te vinden in Paragraaf 3.3.

Subgroep D: Voorzieningen en Beleid Fietsen

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
VB4	OV-fietsen ^{a)}	Aantal per 1.000 inwoners
VB5	Vrijliggend fietspad	Vrijliggend fietspad m per ha woonoppervlak
VB6	Bewaakte fietsenstallingplaatsen station ^{a)}	Aantal/1.000 inwoners
VB7	Bewaakte en onbewaakte fietsenstallingplaatsen station ^{a)}	Aantal/1.000 inwoners
VB8	Relatieve bereikbaarheid fiets versus auto	Verhouding aantal inwoners bereikbaar per fiets vs. auto in 15 minuten

^{a)} Deze indicatoren zijn zowel ondergebracht zowel bij Groep D: Voorzieningen en Beleid Fietsen als bij Groep E: Voorzieningen en Beleid OV.

Subgroep E: Voorzieningen en Beleid Openbaar vervoer

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
VB4	OV-fietsen ^{a)}	Aantal per 1.000 inwoners
VB6	Parkeerplaatsen fiets station bewaakt ^{a)}	Aantal/1.000 inwoners
VB7	Parkeerplaatsen fiets station bewaakt en onbewaakt ^{a)}	Aantal/1.000 inwoners
VB9	Schone bussen	Maatstaf luchtverontreiniging bussen (zie Paragraaf 2.5)
VB10	Relatieve bereikbaarheid OV versus auto	Verhouding aantal inwoners bereikbaar per OV vs. auto in 30 minuten

^{a)} Deze indicatoren zijn zowel ondergebracht zowel bij Groep D: Voorzieningen en Beleid Fietsen als bij Groep E: Voorzieningen en Beleid OV.

Subgroep F: Voorzieningen en Beleid Schoner en effectiever vervoer

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
VB11	Deelauto's	Aantal/1.000 inwoners
VB12	Laadpalen	Aantal/100.000 inwoners
VB13	Stadslogistiek	Deelnemer Green Deal ZES Ja/Nee
VB14	Milieuzones	Aanwezigheid milieuzones vracht/bestel/personenauto's/scooters
VB15	Parkeertarieven	Per uur in binnenstad