



Uitkomsten benchmark duurzame, actieve, gezonde mobiliteit

Gemeente Almere



Committed to the Environment

Uitkomsten benchmark duurzame, actieve, gezonde mobiliteit

Gemeente Almere

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

Delft, CE Delft, maart 2018

Publicatienummer: 18.4N74.010b

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 Almere. 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 Almere 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 Almere 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 Almere 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	6	373,9	kg/inw/jr	€ 22,43	7,9
		NO _x -emissie	6	919,4	g/inw/jr	€ 31,90	7,6
		PM _{2,5} -emissie	5	40,7	g/inw/jr	€ 7,35	7,8
		PM ₁₀ -emissie, niet PM ¹	5	34,9	g/inw/jr	€ 2,51	7,7
		Geluid	1	4%	>61dB	€ 29,09	9,5
		Verkeersdoden	3	0,1	/10.000 inw.	€ 37,29	8,3
		Verskeer; ernstig gewonden	2	1,5	/10.000 inw.	€ 47,39	8,4
		Fietsongevallen	13	53,3	/mln km	-	6,8
		Totaaleffect omgeving	1	-		€ 177,97	8,6
	Vervoerswijze-keuze	Aandeel fiets	29	18%		-	2,8
		Aandeel lopen	15	19%		-	5,4
		Aandeel km trein	11	14%		-	6,1
		Aandeel km bus/tram/metro	5	5%		-	7,8
		Aandeel niet-auto	25	50%		-	4,1
	Voorzieningen en beleid	Wandelen	Wandelpad	11	56	m/ha woon	-
Verblijfsruimte			12	30%		-	5,2
Aandeel 15 en 30 km wegen			17	56%		-	5,9
Totaal wandelen			14	-		-	5,9
Fiets		OV-fietsen	30	0,1	/1.000 inw.	-	4,0
		Fietspad	2	187	m/ha woon	-	8,8
		Bewaakte stallingen	24	7	/1.000 inw.	-	4,7
		(On-)bewaakte stallingen	21	27	/1.000 inw.	-	5,0
		Relatieve bereikbaarheid fiets	4	40%	*	-	7,7
		Totaal fietsen	3	-		-	7,5
OV		Schone bussen	21	5,1	/1.000 inw.	-	5,1
		Relatieve bereikbaarheid OV	24	42%	*	-	4,4
		OV-fietsen	30	0,1	/1.000 inw.	-	4,0
		Bewaakte stallingen	24	7	/1.000 inw.	-	4,7
		(On-)bewaakte stallingen	21	27	/1.000 inw.	-	5,0
		Totaal OV	27	-		-	4,7
Schoon en efficiënt autogebruik		Deelauto's	25	38	/100.000 inw.	-	4,5
		Laadpalen	12	176	/100.000 inw.	-	5,6
		Stadslogistiek	14	4	*	-	4,0
		Milieuzones	13	4	*	-	4,0
		Parkeertarieven	18	€ 2,40		-	5,2
	Totaal schoon en efficiënt autogebruik	24	-		-	4,7	
Totaal	Totaal Voorzieningen en Beleid	20	-		-	5,7	

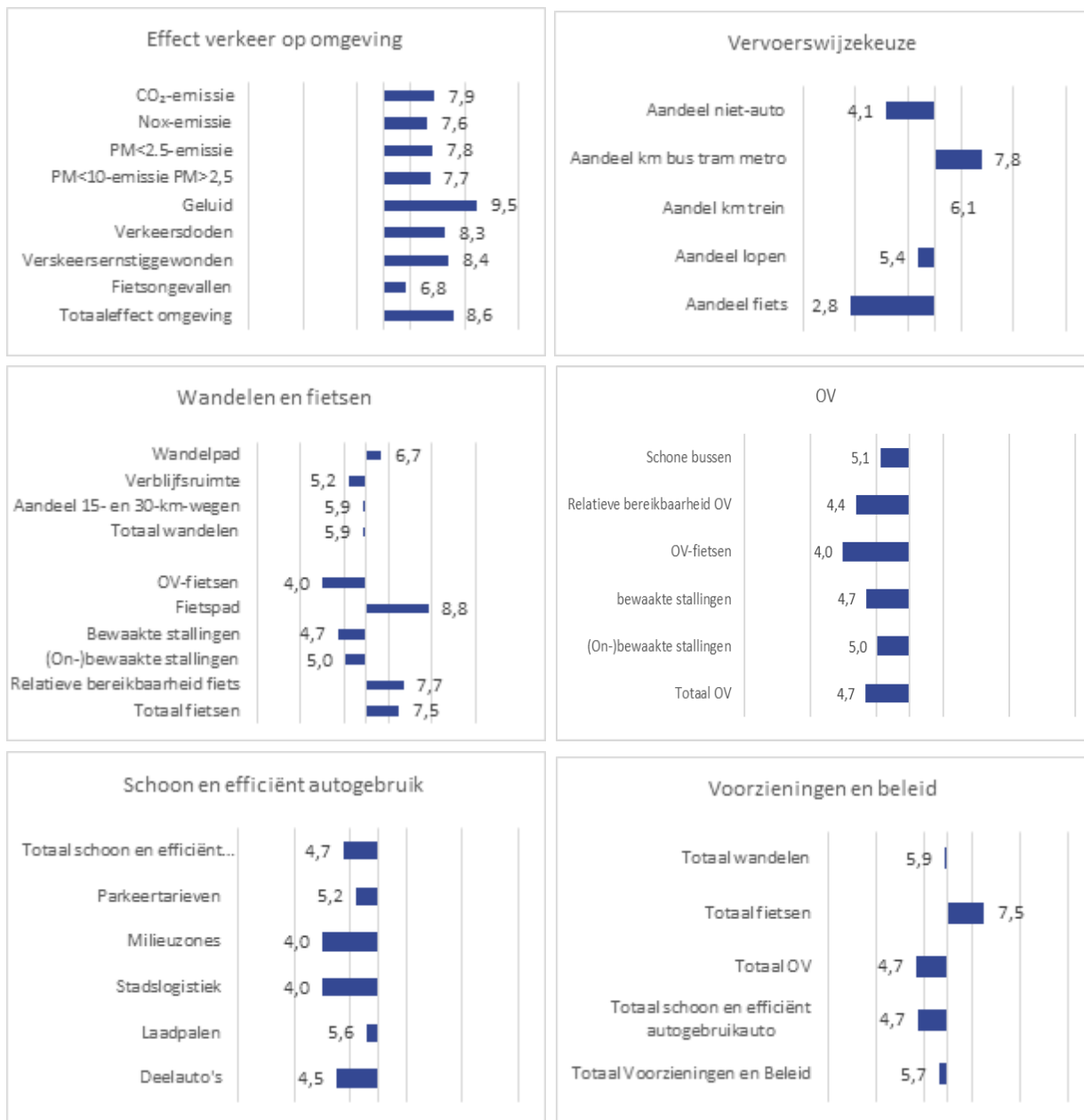
¹⁾ Plaats van deze gemeente voor deze indicator binnen de 30 onderzochte gemeenten.

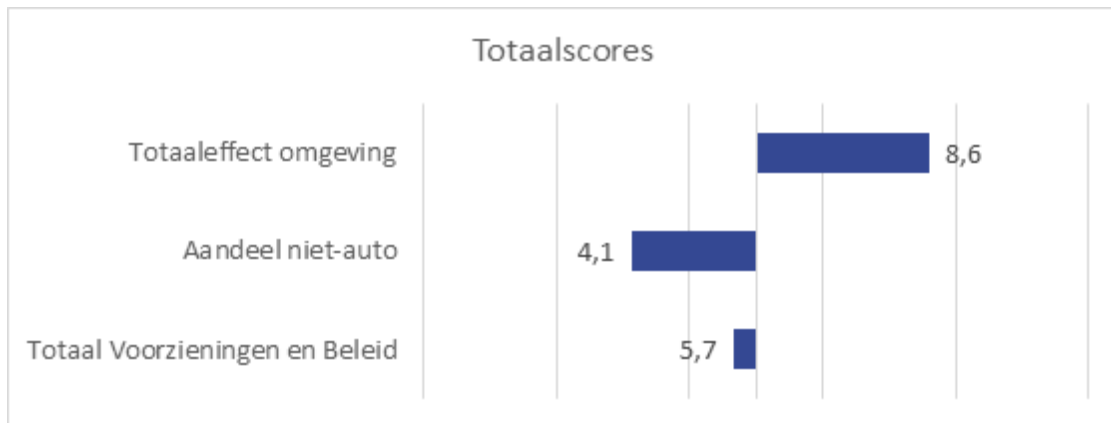
* Zie de toelichting in Bijlage A.

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

Wat het meest opvalt is dat Almere de hoogste score heeft op het Totaaleffect omgeving. Vooral op geluid springt Almere er bovenuit. De opzet van de hoofdwegenstructuur met doorgaande wegen om de wijken heen draagt hier mogelijk aan bij. Opvallend bij verkeersveiligheid is dat op verkeersdoden en ernstig gewonden de score heel goed is, maar op fietsongevallen weer wat minder.

Op vervoerswijzekeuze valt op dat het aandeel fiets heel laag is, terwijl de fietsvoorzieningen wel goed scoren. Het totale aandeel niet-auto is laag, ondanks het vrije goede aandeel bus. De OV-infrastructuur scoort ook laag. De auto is ondanks de fiets- en businfrastructuur dominant door de brede opzet met lage bebouwingsdichtheden, grote interne afstanden en goede auto-infrastructuur, waarbij de auto in het voordeel is qua reistijd.

5 Aanbevelingen

Grote winst kan behaald worden door het gebruik van de auto minder aantrekkelijk te maken. Dit kan door korte verplaatsingen per auto te ontmoedigen bijv. door het aanleggen van 'knips' voor auto's op verbindingen waarop nu nog veel korte autoritten plaatsvinden. Daarnaast is het raadzaam om bij bouwopgaven te verdichten rond OV-haltes

Het verschonen van de busconcessie is een voor de hand liggende maatregel. Sinds december 2017 is de nieuwe concessie ingegaan, waarin uitsluitend met EURO VI- en elektrische bussen gereden wordt. Zodra de precieze verdeling over de bustypen bekend is, worden de resultaten in deze benchmark aangepast. Naast verbetering van de fietsinfrastructuur moeten maatregelen genomen worden om het fietsverkeer op andere manieren te stimuleren.

Een geïntegreerde aanpak van actieve, gezonde duurzame mobiliteit zou voor Almere 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.

Hierbij kan de samenwerking gezocht worden in de regio Amsterdam, 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