

**Uitkomsten  
benchmark  
duurzame, actieve,  
gezonde mobiliteit**

**Gemeente Zoetermeer**



**CE Delft**

*Committed to the Environment*

# Uitkomsten benchmark duurzame, actieve, gezonde mobiliteit

Gemeente Zoetermeer

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

Delft, CE Delft, maart 2018

Publicatienummer: 18.4N74.010C

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

Oprichtgever: Natuur & Milieu, Fietsersbond, Milieudefensie, MENSenSTRAAT, Rover, Longfonds en Wandelnet  
Alle openbare publicaties van CE Delft zijn verkrijgbaar via [www.ce.nl](http://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 ruim 35 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 Zoetermeer. 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 <https://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 Zoetermeer 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 Zoetermeer 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 Zoetermeer 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 vrijliggende 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 deuluitkomst een verhaal zit

## 2 Tabel met de resultaten

			Rangschikking <sup>1)</sup>	Waarde	Eenheid	Prijs	Score
Outcome	Effect verkeer op omgeving	CO <sub>2</sub> -emissie	7	400,5	kg/inw/jr	€ 24,03	7,4
		NO <sub>x</sub> -emissie	7	945,7	g/inw/jr	€ 32,81	7,5
		PM <sub>2,5</sub> -emissie	7	43,7	g/inw/jr	€ 7,88	7,3
		PM <sub>10</sub> -emissie, niet PM <sup>1</sup>	7	36,7	g/inw/jr	€ 2,65	7,4
		Geluid	9	14%	>61dB	€ 33,72	7,1
		Verkeersdoden	2	0,1	/10.000 inw.	€ 29,00	8,9
		Verkeer; ernstig gewonden	7	1,8	/10.000 inw.	€ 56,24	7,4
		Fietsongevallen	22	73,5	/mln km	-	6,0
		<b>Totaaleffect omgeving</b>	<b>3</b>	-		<b>€ 186,33</b>	<b>8,3</b>
	Vervoerswijze-keuze	Aandeel fiets	27	23%		-	4,0
		Aandeel lopen	14	20%		-	5,5
		Aandeel km trein	27	8%		-	4,0
		Aandeel km bus/tram/metro	6	5%		-	7,4
		<b>Aandeel niet-auto</b>	<b>28</b>	<b>49%</b>		-	<b>4,0</b>
Voorzieningen en beleid	Wandelen	Wandelpad	4	72	m/ha woon	-	8,3
		Verblijfsruimte	6	34%		-	6,5
		Aandeel 15 en 30 km wegen	8	65%		-	7,2
		<b>Totaal wandelen</b>	<b>3</b>	-		-	<b>7,3</b>
	Fiets	OV-fietsen	28	0,2	/1.000 inw.	-	4,1
		Fietspad	7	147	m/ha woon	-	6,9
		Bewaakte stallingen	25	6	/1.000 inw.	-	4,7
		(On-)bewaakte stallingen	25	21	/1.000 inw.	-	4,6
		Relatieve bereikbaarheid fiets	28	15%	*	-	3,7
		<b>Totaal fietsen</b>	<b>26</b>	-		-	<b>5,1</b>
	OV	Schone bussen	25	4,9	/1.000 inw.	-	4,9
		Relatieve bereikbaarheid OV	30	27%	*	-	3,0
		OV-fietsen	28	0,2	/1.000 inw.	-	4,1
		Bewaakte stallingen	25	6	/1.000 inw.	-	4,7
		(On-)bewaakte stallingen	25	21	/1.000 inw.	-	4,6
		<b>Totaal OV</b>	<b>29</b>	-		-	<b>4,0</b>
	Schoon en efficiënt autogebruik	Deelauto's	21	50	/100.000 inw.	-	5,0
		Laadpalen	18	139	/100.000 inw.	-	5,0
		Stadslogistiek	14	4	*	-	4,0
		Milieuzones	13	4	*	-	4,0
		Parkeertarieven	30	€ 1,45		-	2,3
		<b>Totaal schoon en efficiënt autogebruik</b>	<b>29</b>	-		-	<b>3,8</b>
	<b>Totaal</b>	<b>Totaal Voorzieningen en Beleid</b>	<b>28</b>	-		-	<b>4,6</b>

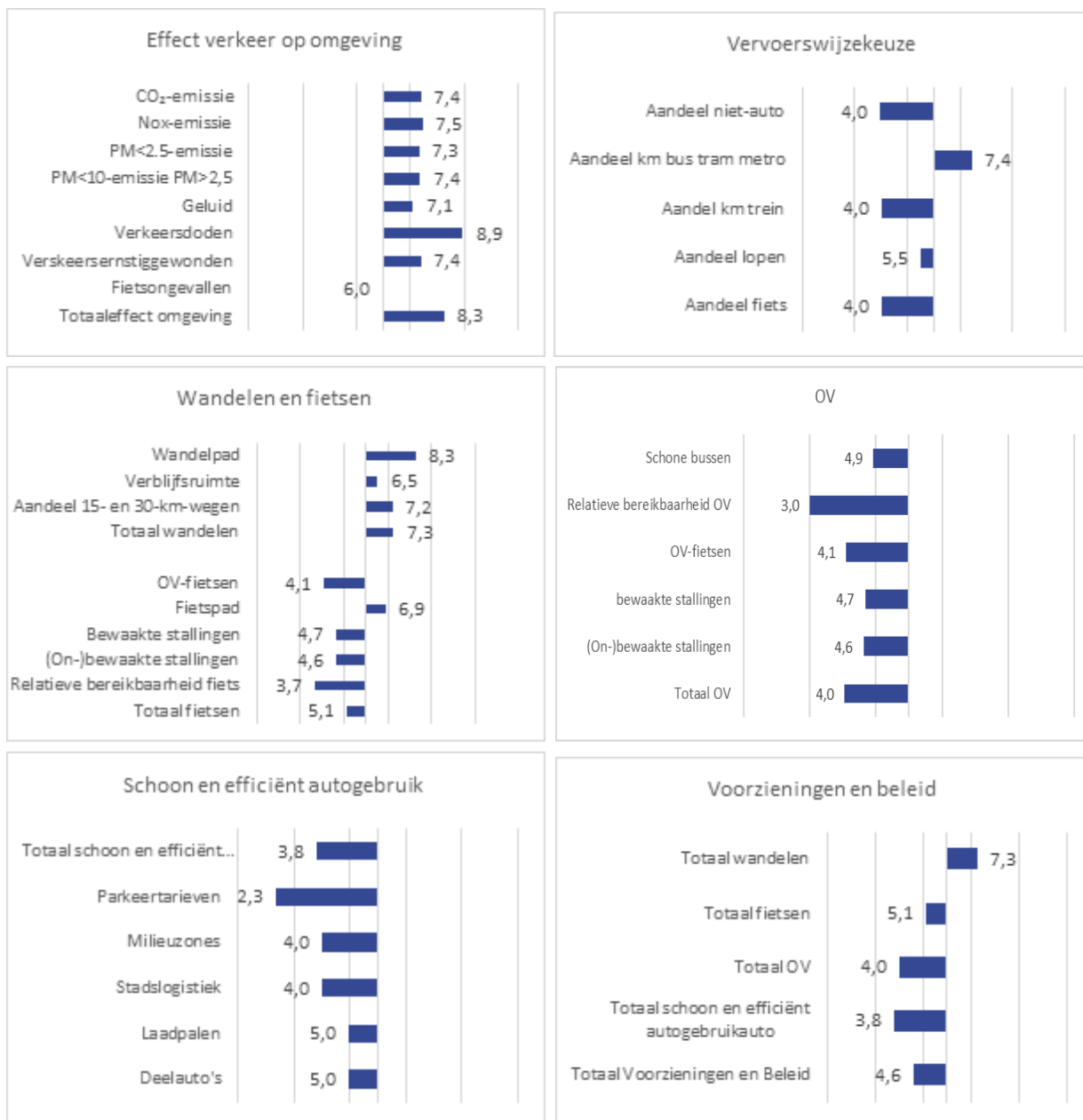
<sup>1)</sup> Plaats van deze gemeente voor deze indicator binnen de 30 onderzochte gemeenten.

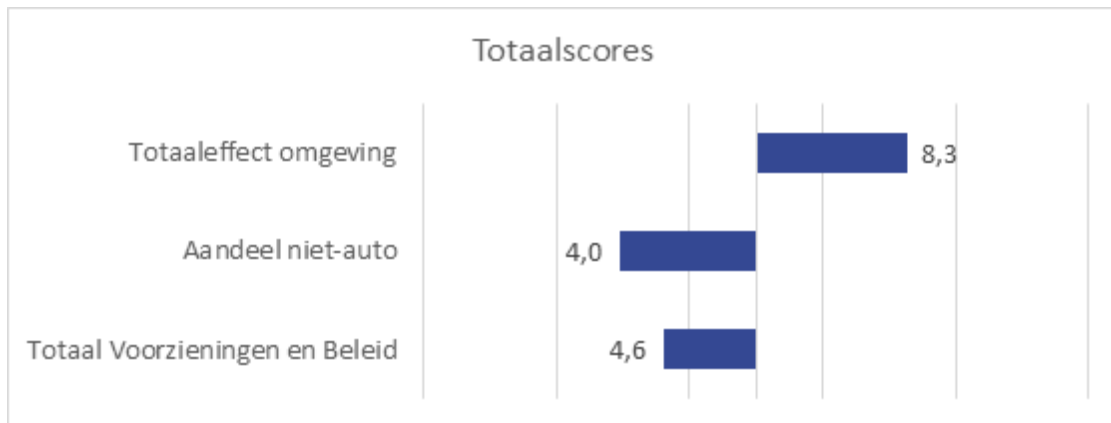
\* Zie de toelichting in Bijlage A.

<sup>1</sup> PM<sub>10</sub> is de uitstoot van deeltjes van kleiner dan 10 µm. Deze omvat dus ook de fractie PM<sub>2,5</sub> (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 van de resultaten

Zoetermeer scoort als één van de beste op CO<sub>2</sub> en luchtkwaliteit (NO<sub>x</sub>, fijnstof en ultrafijnstof) van verkeer in de bebouwde kom. Ook op gebied van verkeersveiligheid doet Zoetermeer het goed, wat kan komen door de scheiding van verkeersdeelnemers, maar opvallend is wel de wat minder goede score voor fietsongevallen. Zoetermeer scoort goed op wandelvoorzieningen. In de planmatige opzet is dit goed meegenomen.

Zoetermeer scoort duidelijk ondergemiddeld op het aandeel niet-autoverplaatsingen, door het lage aandeel fiets en trein. Zoetermeer kent goede doorgaande wegen om de wijken heen, die het nemen van de auto erg aantrekkelijk maken. Ook is het centrum heel autovriendelijk.

Op relatieve bereikbaarheid OV scoort Zoetermeer relatief slecht. Dat is wel opvallend gezien de RandstadRail. Het aandeel bus, tram, metro is ook vrij hoog. Dat kan komen door de gekozen maat van 30 minuten, waarbinnen veel bestemmingen in Den Haag net niet bereikbaar zijn per OV, en door de goede auto-infrastructuur in Zoetermeer.

## 5 Aanbevelingen

Grote winst kan daarnaast behaald worden door het gebruik van de auto minder aantrekkelijk te maken. Dat kan door het verlagen van de snelheid en doorstroming op de doorgaande wegen. En door korte ritten per auto minder aantrekkelijk te maken. Verder heeft Zoetermeer het laagste parkeertarief van alle 30 gemeenten. Dit lage parkeertarief en het feit, dat in Zoetermeer de eerste 2 uur gratis geparkeerd kan worden in parkeergarages betekent, dat een onduurzame vervoerswijze als de auto op kosten van de gemeenschap wordt gestimuleerd (want genoemde tarieven zijn duidelijk niet kostendekkend). Het argument, dat dit ongunstig zou zijn voor het winkelbezoek, wordt ontkracht door het feit, dat nabijgelegen steden een veel hoger parkeertarief hebben en zeker niet onder doen voor Zoetermeer qua winkelbezoek. Parkeertarieven en parkeerbeleid worden allerwege gezien als een belangrijk instrument voor duurzame mobiliteit.

Met investeringen in fietsvoorzieningen als fietspaden, OV-fietsen en fietsenstallingen bij stations zou de score voor fiets en ov sterk kunnen verbeteren. Hoewel veel fietspaden gescheiden zijn van autoverkeer, is er relatief weinig fietspad.

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is zeer actief in het voorbereiden van maatregelen voor een meer duurzame mobiliteit. Hier zou Zoetermeer goed gebruik van kunnen maken.



# 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](http://www.ce.nl).

## Subgroep A: Groep effect verkeer op de omgeving

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
O1	CO <sub>2</sub> -emissie wegverkeer	kg/inwoner/jaar
O2	PM <sub>2,5</sub> -emissie wegverkeer	mg/inwoner/jaar
O3	NO <sub>x</sub> -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 .

## Subgroep D: Voorzieningen en Beleid Fietsen

Hieronder vallen:

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

<sup>a)</sup> 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 <sup>a)</sup>	Aantal per 1.000 inwoners
VB6	Parkeerplaatsen fiets station bewaakt <sup>a)</sup>	Aantal/1.000 inwoners
VB7	Parkeerplaatsen fiets station bewaakt en onbewaakt <sup>a)</sup>	Aantal/1.000 inwoners
VB9	Schone bussen	Maatstaf luchtverontreiniging bussen (zie Paragraaf )
VB10	Relatieve bereikbaarheid OV versus auto	Verhouding aantal inwoners bereikbaar per OV vs. auto in 30 minuten

<sup>a)</sup> 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