

Raadsvoorstel

Reg.nr. : 9078995
B&W verg. : 10 december 2019
Commissie : Omgeving
Cie_verg. : 14 januari 2020
Raadsverg. : 28 januari 2020

Onderwerp: Kaders Actieplan Duurzame Mobiliteit

1) Status

Op grond van uw bevoegdheid kaders voor beleid op hoofdlijnen te stellen, bieden wij u ter vaststelling deze nota over de kaders van het Actieplan Duurzame Mobiliteit aan.

2) Samenvatting

Onze **ambitie** is prettig wonen, leven en werken in 's-Hertogenbosch, waarbij bereikbaarheid samengaat met comfortabel en veilig vervoer, dat zo min mogelijk het milieu belast. Onze stip op de horizon is dat in 2050 alle vervoer in de gemeente schoon, slim en veilig is. Dat noemen we duurzame mobiliteit: mobiliteit die voor alle mensen toegankelijk is, maar ook mobiliteit die schoon is (goed voor mens en milieu) en mobiliteit die gebruik maakt van alle slimme ontwikkelingen (smart mobility).

Om de **doelen** - inclusieve mobiliteit (mobiliteit voor iedereen), leefbare en gezonde mobiliteit en klimaat- & energieneutrale mobiliteit - te halen, gaan we met dit Actieplan Duurzame Mobiliteit op weg naar meer duurzame vormen van mobiliteit. We sluiten aan - en werken aan - transities in de mobiliteit, energie en samenleving (sociaal). Dit Actieplan is een uitwerking van de pijler 'duurzame mobiliteit' van de Visie Duurzaam 's-Hertogenbosch.

Bij de **totstandkoming** van dit Actieplan hebben we gesproken met inwoners, aanbieders van deelmobiliteit, Bossche bedrijven en belangengroepen. Ook hebben we ons in een werkbezoek laten inspireren bij andere gemeenten, naast het volgen van de vakliteratuur. Tot slot is er onderzoek gedaan naar de motieven van bewoners voor duurzame mobiliteit (van fiets tot de elektrische auto).

Het Actieplan zet in op een brede benadering, waarbij stimuleren, samenwerken, faciliteren en regelgeving vertaald zijn in **vier werklijnen**, te weten gedrag, samenwerking, technologie en infrastructuur. We werken aan **concrete acties**:

- De werklijn gedrag omvat gedragscampagnes, een verkenning naar inclusieve Mobiliteit en duurzaam vitaal vervoer voor medewerkers van de gemeente.
- De werklijn samenwerking zet in op de community duurzame mobiliteit, zero-emissie vervoer (elektrisch en waterstof) en slimme en schone bevoorrading.
- De werklijn technologie omvat smart Mobility, werken aan deelmobiliteit en challenges & innovatietrajecten.
- De werklijn infrastructuur bevat maatregelen voor de fiets, energie en laadinfrastructuur (voor elektrisch rijden) en duurzame infrastructuur.

Een deel van de acties is nieuw, voor een deel hebben we de afgelopen jaren al stappen gezet en gaan we door.

De doelen en werklijnen staan voor langere tijd vast, de acties zijn meer flexibel (**adaptief**): we spelen steeds in op nieuwe kansen en ontwikkelingen. In de wereld van mobiliteit doen zich steeds nieuwe ontwikkelingen voor, denk aan nieuwe mobiliteitsdiensten (deelfietsen of een reisapp), zuinigere voertuigen, snellere fietsen en nieuwe (landelijke) wet- en regelgeving.

De totale set aan acties is een **samenhangend geheel** dat versterkend werkt. In eerste instantie zetten in op informeren, verleiden en keuzes faciliteren (mensen bewuster maken, handelingsperspectieven en alternatieve (vervoer)keuzes bieden). We faciliteren pilots en experimenteren bewust, we schalen beproefde concepten op. Daar waar nodig zijn we voorwaardenscheppend.

3) Voorstel:

Het college van burgemeester en wethouders stelt de gemeenteraad voor het volgende te besluiten:

De kaders van het Actieplan Duurzame Mobiliteit vast te stellen met als volgende uitgangspunten:

1. de doelen (horizon 2050) (a) inclusieve mobiliteit, (b) leefbare en gezonde mobiliteit en (c) klimaat- en energie neutrale mobiliteit;
2. met een adaptieve aanpak maatregelen te nemen binnen de vier werklijnen gedrag, samenwerking, technologie en infrastructuur;
3. dat de gemeente hierbij meerdere rollen hanteert: we zetten in op gedrag, werken samen, faciliteren mobiliteitsinitiatieven vanuit de samenleving en markt en investeren daar waar nodig in openbare ruimte.

Steller : Bos en de Ridder

Tel. : 073 615 3044

E-mail : r.bos@s-hertogenbosch.nl

4) Inleiding

Mobiliteit vervult een belangrijke rol in onze gemeente: het stelt mensen in staat mee te doen, met onderwijs, werken, recreatie en sociaal contact. Mobiliteit is - letterlijk en figuurlijk - een bindmiddel voor de samenleving. Tegelijkertijd drukt mobiliteit op de leefbaarheid, openbare ruimte en klimaat. We willen daarom meer balans brengen in goede bereikbaarheid voor iedereen, een leefbare woon- en werkomgeving en de schaarse openbare ruimte. Ook willen we de wijze waarop we ons mobiliteitssysteem hebben ingericht voor iedereen in gelijke mate toegankelijk maken. Zo is toegang hebben tot het openbaar vervoer niet voor iedereen vanzelfsprekend, en door de snelle digitaliseringsgolf (ook in de mobiliteit) kan een 'digitale kloof' ontstaan. Tot slot is keuzevrijheid van belang, uiteindelijk is het aan mensen zelf om te kiezen op welke wijze ze zich verplaatsen. Voor alle vervoermiddelen zijn duurzame alternatieven voorhanden (nu of in de toekomst). Juist een ontwikkeling als Mobiliteit als dienst (MaaS) stelt de gebruiker meer centraal en laat hem/haar bewust keuzes maken. Met dit Actieplan maken we mogelijk dat er een breed palet ontstaat.

Met dit Actieplan Duurzame Mobiliteit gaan we op weg naar meer duurzame vormen van mobiliteit. We werken hiermee ook aan **bredero doelen**: de bredere duurzaamheidsagenda (energieneutrale stad), de sociaal-maatschappelijke agenda (gastvrije inclusieve stad) en de economische agenda (onbetwiste datastad). Door mobiliteit te verduurzamen dragen we bij aan een aangenaam leef- en werkklimaat voor bewoners, werknemers en bezoekers waarmee we als gemeente ook in de toekomst de aantrekkelijke stad blijven die we nu zijn.

Het Actieplan Duurzame Mobiliteit zet breed in op drie **transitiepaden**:

- De mobiliteitstransitie; waarbij we inzetten op een verbreding van het palet aan duurzame mobiliteitsopties voor iedereen (meer keuzemogelijkheden). Ook is er een transitie gaande van bezit naar gebruik (denk aan deelmobiliteit en Mobiliteit als dienst).
- De energietransitie; waarbij we inzetten op een overgang van een (centraal georganiseerde) fossiel mobiliteitssysteem naar een mobiliteitssysteem op basis van schone vormen van energie (die decentraal opgewekt kunnen worden);
- De sociale transitie; waarbij we inzetten op mobiliteit voor iedereen die bijdraagt aan het kunnen verwezenlijken van persoonlijke ontwikkeling, zelfstandigheid en het behoud en versterking van de sociale cohesie in stad, dorp en wijk.

Dit Actieplan is een uitwerking van de pijler 'duurzame mobiliteit' van het visiedocument [Duurzaam 's-Hertogenbosch](#), ook in werkwijze. Zo vormt de monitoring voor duurzame mobiliteit een onderdeel van de totale monitoring van het programma Duurzaamheid in de duurzaamheidsmonitor. De beschikbare data worden gebruikt voor het jaarverslag Duurzaam 's-Hertogenbosch, in de eerste helft van 2020 zal het eerste jaarverslag over 2019 aan uw raad worden aangeboden.

Moties

- **Diesel rijden, hoelang nog**: uw raad heeft gevraagd om in de nota Duurzame Mobiliteit het verbieden van oude dieselauto's in de Milieuzone nadrukkelijk als optie mee te nemen en uit te werken. Parallel aan dit raadsvoorstel gaan we hier per brief op in (reg nr. 9515940).
- **Gezonde en duurzame stad, de autovrije dag**: per motie heeft u verzocht om - in overleg met de wijk-, buurt- en dorpsraden - initiatieven te ontplooiën voor autovrije straatdagen in de

gemeente, waarbij de gemeente faciliterend optreedt. In het Actieplan gaan we hierop in en geven we aan op welke wijze wij invulling gaan geven aan de uitvoering hiervan (zie actielijn 4).

- **Geen verboden, maar mogelijk maken:** in dit Actieplan zetten we positief in op verleiden, informeren, faciliteren en mogelijk maken. Alleen daar waar nodig zijn we voorwaardenscheppend. Hiermee werken we conform de motie die uw raad bij het visiedocument Visie Duurzaam 's-Hertogenbosch heeft aangenomen. Hierin is afgesproken dat een verbod of verplichting pas een optie is als maatregelen op het gebied van stimuleren, mogelijk maken en samen werken niet tot voldoende effect zullen leiden, of als er geen andere opties zijn.

Proces om te komen tot dit Actieplan

Bij de totstandkoming van dit Actieplan is literatuuronderzoek uitgevoerd, zijn inhoudelijke analyses gemaakt, gesprekken gevoerd met bewoners, bedrijven, belanghebbenden maar ook experts uit onze gemeente en andere gemeenten op het gebied van duurzame mobiliteit. We hebben van 'buiten naar binnen gekeken' zodoende zo breed mogelijk te kijken naar de stand van zaken, elders en hier:

- Op 10 oktober 2018 heeft een rondetafelgesprek plaatsgevonden met diverse aanbieders op het gebied van deelmobiliteit die actief zijn in onze gemeente. Het doel was om te bespreken wat goed gaat, waar kansen liggen en welke uitdagingen er zijn. Belangrijke noties waren: zet de gebruiker centraal, focus op het doen en zet in op informatievoorziening. Qua rol voor de gemeente werd vooral gesteld dat er (fysieke) ruimte beschikbaar gesteld moet worden (parkeren) en dat de gemeente kaders moet stellen om zodoende een gezonde concurrentie te creëren en duidelijkheid voor aanbieders.
- Op 15 maart 2019 zijn we op duurzame wijze op een landelijke roadshow gegaan naar Tilburg, Rotterdam en Delft waarbij we verschillende initiatieven hebben gezien op het gebied van duurzame mobiliteit. In Tilburg is een nieuwbouwlocatie bezocht waar in de ontwerp- en bouwfase elektrische deelauto's zijn meegenomen die toekomstige bewoners kunnen gebruiken. Doel hiervan is het autobezit te reduceren door alternatieven te bieden. We spraken hierbij ook met de ontwikkelaar en de deelauto-aanbieder. In Rotterdam is gesproken met de Verkeersonderneming over proeven met mobiliteitsbudgetten voor mensen, om zodoende vervoersarmoede tegen te gaan. Hier lag het accent op de sociale aspecten van duurzame mobiliteit. In Delft is gesproken met de gemeente over deelfietsen en mobiliteitshubs in de woonwijken en de wijze waarop de gemeente samenwerkt met aanbieders om de positieve aspecten van deelmobiliteit te begeleiden. Een verslag is te vinden in bijlage twee.



's-Hertogenbosch

- Op 27 mei 2019 is een openbare thema-avond gehouden waar ca. 50 externe betrokken bewoners, ondernemers, mobiliteitsaanbieders, bedrijven en belangengroepen meegedacht hebben over het thema duurzame mobiliteit en hun ideeën voor het Actieplan hebben meegegeven. De avond is drukbezocht en met een breed publiek; zowel jong, oud, bewoner, ondernemer, etc. Aan de hand van vijf thematafels (fiets, deelmobiliteit, elektrisch rijden, samenwerking en droomstad) zijn ideeën opgehaald maar ook kansen en belemmeringen benoemd. De input is verwerkt in het Actieplan. Een verslag is te vinden in bijlage twee.
- Op 10 september 2019 is een eerste concept van het Actieplan voorgelegd aan de in oprichting zijnde 'Community Duurzame Mobiliteit', waar aan bedrijven uit 's-Hertogenbosch en aanbieders van duurzame mobiliteit om een reactie is gevraagd. Dit heeft geleid tot aanscherping van de werklijnen en maatregelen.



Actieplan als



onderdeel



Uitvoeringsprogramma Koersnota

Eind 2017 heeft uw raad de [Actualisatie Koersnota 2017](#) vastgesteld, inclusief een Uitvoeringsprogramma 2018/2019. De volgende actuele opgaven zijn toen benoemd:

- a) interne bereikbaarheid: het op peil houden van de bereikbaarheid *binnen* de gemeente;
- b) externe bereikbaarheid;
- c) leefbaarheid kernen;
- d) gebiedsgerichte verblijfskwaliteit;
- e) duurzame mobiliteit: versnelling en intensivering van ontwikkeling naar meer duurzame mobiliteit;
- f) slimme mobiliteit: opschalen van slimme technologische oplossingen;
- g) verkeersveiligheid;
- h) actieve stad: community aanpak.

Onderdelen c, e, f en h komen in dit Actieplan aan bod. Onderdelen a en d zijn aan bod gekomen bij de door u vastgestelde [Actualisatie Stedelijke Bereikbaarheidsstrategie en – agenda](#). Over onderdeel b (externe bereikbaarheid) bent u geïnformeerd in de raadsinformatiebrief over MIRT A2 Deil-Vught (reg nr. 9475074) en de [raadsinformatiebrief "Toekomstverkenning Knooppuntontwikkeling Station 's-Hertogenbosch"](#) inclusief [achtergrondrapport](#) (februari 2019). Voor opgave g (verkeersveiligheid) wordt de raad de eerste helft van 2020 geïnformeerd over stand van zaken, aanpak en concrete maatregelen.

Omdat alle opgaven/onderdelen recent, nu of in de nabije toekomst aan bod (ge)komen (zijn), wordt er geen separaat uitvoeringsprogramma Koersnota opgesteld.

Leeswijzer

In de volgende paragrafen worden de volgende onderwerpen uit het Actieplan toegelicht:

- in paragraaf 5 staan de ambities en doelen beschreven;
- in paragraaf 6 staat de werkwijze beschreven;
- in paragraaf 7 staan de werklijnen en acties beschreven;

- in paragraaf 8 wordt een verdere doorkijk van mogelijke ontwikkelingen gegeven.

5) Ambitie en doelen

Ambitie

De ambitie is prettig wonen, leven en werken in 's-Hertogenbosch, waarbij bereikbaarheid samengaat met comfortabel en veilig vervoer, dat zo min mogelijk het milieu belast. In 2050 is alle vervoer in de gemeente schoon, slim en veilig. Dat noemen we duurzame mobiliteit: mobiliteit die voor alle mensen toegankelijk is, maar ook mobiliteit die schoon is (goed voor leefbaarheid en milieu) en mobiliteit die gebruik maakt van alle slimme ontwikkelingen (smart mobility). De keuze van de gebruiker zelf staat centraal en met dit Actieplan maken we verschillende duurzame mobiliteitsalternatieven mogelijk.

Deze ambitie sluit aan bij de recente [Actualisatie Stedelijke Bereikbaarheidsstrategie en –agenda](#), de [Visie Duurzaam 's-Hertogenbosch](#) en bij de [Actualisatie Koersnota 2017](#). In de Actualisatie Koersnota is dit Actieplan ook aangekondigd in het uitvoeringsprogramma (maatregel E1). Regionaal sluiten we aan bij de summit Slimme en Duurzame Mobiliteit van de [Stedelijke Agenda Brabantstad](#) (2018) waar we samenwerken op diverse thema's op het gebied van duurzame mobiliteit, zoals fiets, elektrische laadinfrastructuur, deelmobiliteit en gedragsbeïnvloeding. Landelijk voeren we in Brabantstad verband gesprekken met het Rijk over een gezamenlijke agenda Slimme en Duurzame Mobiliteit, als regionale uitwerking van het [Nederlandse Klimaatakkoord](#) (juli 2019). Voor mobiliteit zijn in dit akkoord onder andere [afspraken](#) gemaakt over elektrische auto's, zero-emissie zones, bussen en de logistieke sector. Dit moet leiden tot ten minste 7,3 Mton CO₂-reductie in 2030, als onderdeel van de totale klimaatopgave (bijna de helft (49%) minder broeikasgassen dan 1990).

Doelen

De ambitie - een bereikbare stad waarin het gezond wonen schone, slimme en duurzame mobiliteit voor iedereen - in de volgende drie doelen (of waarden):



en leven is, met werken we uit

A. Inclusieve mobiliteit

Inclusieve mobiliteit richt zich op de mate waarin iedereen in de samenleving. Mobiliteit is een middel om persoonlijke doelen te verwezenlijken, zoals het kunnen volgen van onderwijs, naar werk reizen, sociaal contact opzoeken, recreatief vertier opzoeken (bijvoorbeeld in de binnenstad) en mobiliteit kan ook een intrinsieke waarde hebben voor mensen om zich gezond te voelen en daarmee als sociale recreatieve bezigheid gezien worden (denk aan recreatief sporten zowel in gezelschap als alleen). Dit thema zet de toegankelijkheid van sociale en economische voorzieningen voor iedereen centraal en waarborgen dat er geen exclusie ontstaat als gevolg van of economische omstandigheden van mensen.

Figuur: Werkwijze

dient te persoonlijke

B. Leefbare en gezonde mobiliteit

Leefbare en gezonde mobiliteit focust op de leefbaarheids- en gezondheidseffecten van mobiliteit. Hiermee doelen we op milieugerelateerde opgaven zoals luchtkwaliteit, geluidshinder, maar ook of mensen voldoende in staat zijn om fysiek te bewegen en gezond kunnen leven in hun omgeving. Het gaat dus om een gezonde leefomgeving in de brede zin van het woord. Concrete elementen zijn is de

luchtkwaliteit, mate van geluidsoverlast ten gevolge van verkeer en de mate waarop mensen zich op actieve wijze kunnen verplaatsen in hun omgeving.

C. Klimaat- & energieneutrale mobiliteit

Klimaat- en energieneutrale mobiliteit richt zijn op de wereldwijde klimaatdoelstellingen en energietransitie naar duurzame brandstoffen. Circa één-derde van de wereldwijde (en daarmee ook lokale) uitstoot aan CO₂ is het gevolg van mobiliteit, met name als gevolg van het bijbehorende fossiele brandstoffengebruik. De toenemende CO₂-emissies zorgen voor een verhoging van de temperatuur op de aarde wat negatieve effecten heeft op diverse aspecten van ons leven, zoals de biodiversiteit, hittestress in de stad en natuurrampen zoals overstromingen. De opgave voor mobiliteit is om in 2050 geen CO₂ emissies meer uit te stoten. Daarbij zal een deel door energiebesparing en het andere deel door duurzame opwekking moeten worden gerealiseerd.

In 2008 heeft uw raad de doelstelling 's-Hertogenbosch Klimaatneutraal in 2050 vastgesteld. Om uitvoering aan deze doelstelling te geven heeft u in 2017 het [Energietransitieprogramma 2016–2020](#) vastgesteld.

Samenhang tussen de doelen

Soms versterken de doelen elkaar, zoals bij leefbaarheid en klimaat. Momenteel is er landelijk (Klimaatakkoord) en internationaal veel aandacht voor klimaat en energie. De vele maatregelen uit het Klimaatakkoord helpen ook mee aan een betere leefbaarheid.

Tussen de doelen klimaat- en energieneutrale mobiliteit en leefbare en gezonde mobiliteit enerzijds en inclusieve mobiliteit anderzijds kan wel spanning zitten. We willen er voor zorgen dat betaalbare alternatieven ook voor kleinere inkomens beschikbaar zijn, maar ook dat slimme innovatieve mobiliteit bereikbaar is voor mensen die digitaal minder vaardig zijn. We willen in de transitie naar duurzame mobiliteit waken voor het creëren of vergroten van een mobiliteitskloof.

6) Werkwijze

Dit Actieplan is een uitwerking van de pijler Duurzame Mobiliteit van de Visie Duurzaam 's-Hertogenbosch. Dit Actieplan heeft een doorkijk naar 2050 en heeft qua uitvoering een tijdschikhorizon van 2019-2023. Qua werkwijze volgen we de Visie Duurzaam 's-Hertogenbosch:

- We starten met een **vergezicht** voor de lange termijn: in 2050 is alle vervoer in de gemeente 'schoon, slim en veilig'
- Als 'roadmap' tussen het vergezicht en het 'hier en nu' werken we aan de hand van twaalf **actielijnen** ondergebracht in vier **werklijnen**. Deze actielijnen en werklijnen worden verderop benoemd
- Voor de korte termijn definiëren we **concrete acties** voor de komende jaren om in de richting van het vergezicht te gaan komen. Deze acties maken allen onderdeel uit van een werklijn.

In lijn met de motie "Geen verboden, maar mogelijk maken" zijn stimuleren, mogelijk maken en samenwerken de basis van de acties. Keuzevrijheid staat centraal: mensen kunnen zelf kiezen of en op welke manier ze zich verplaatsen. We informeren, verleiden en faciliteren hierin. Regelgeving (een verbod of verplichting) volgt pas als het echt nodig is, bijvoorbeeld vanuit landelijk of Europees beleid of omdat anders onvoldoende effect bereikt wordt. Dit kracht van dit Actieplan is dat we samen met

partners vernieuwd aan de slag gaan om de transitie naar duurzamere mobiliteit vorm en inhoud te geven.

Daarnaast werken we in dit Actieplan, net als in de Actualisatie Koersnota, adaptief; per werklijn kunnen adaptief acties benoemd worden, de werklijnen zelf vormen langjarige thema's. We zorgen zo dat we gebruik kunnen maken van nieuwe ontwikkelingen. De duurzame mobiliteitstransities kunnen wij als gemeente niet alleen, wij werken samen met bewoners, de markt, lokale (mobiliteits)-initiatieven, bedrijven, kennisinstellingen en andere overheden. Kortom, de kernwaarden [#samen](#) [#duurzaam](#) en [#vernieuwend](#) zijn vervlochten in deze werkwijze.

7) Wat gaan we doen - Werklijnen en acties

De acties zijn gedefinieerd op basis van literatuuronderzoek, de analyse, gesprekken met stakeholders, landelijke ontwikkelingen en interne werksessies. De acties zijn ingedeeld aan de hand van werklijnen. Deze indeling is niet hard, maar heeft als doel structuur te geven, waarbij we overlap en raakvlakken tussen acties en werklijnen zullen benoemen. Conform de Actualisatie Koersnota 2017 werken we aan de hand van de 'toolbox' gedragsbeïnvloeding (mindware), samenwerking (orgware), technologie (software) en infrastructuur (hardware). We bestrijken op deze wijze het hele spectrum aan maatregelen dat binnen de gemeentelijke invloedssfeer ligt¹.

De werklijnen zijn als volgt ingedeeld:

- Werklijn gedrag: we richten ons op mobiliteitsgedrag en de sociaalmaatschappelijke doelen van dit Actieplan. Het stimuleren staat hierin centraal.
- Werklijn samenwerking: we focussen op het samen met partners oppakken, met onder meer bedrijven, vervoerders en leveranciers.
- Werklijn technologie: we verduurzamen door de inzet van slimme concepten, technologie en data;
- Werklijn infrastructuur: we werken aan de verduurzaming van infrastructuur (in de brede definitie van infrastructuur) en het realiseren van infrastructuur voor duurzame oplossingen (zoals laadpalen en fietspaden).

¹ Gemeentelijke invloedssfeer

De hele mobiliteitssector verduurzaamt, dat vraagt inzet van mobiliteitsaanbieders, bedrijfsleven, de logistieke sector, inwoners en van verschillende overheidslagen. In dit Actieplan nemen we op wat in de invloedssfeer van ons als gemeente ligt. De gedetailleerde afspraken uit het Klimaatakkoord bevatten aanknopingspunten voor ons als gemeente zodat we ook aansluiten bij landelijke ontwikkelingen: alternatieve tank- en laadinfra; verduurzamen eigen vloot en vervoer dat ingekocht wordt; zero emissie bussen; stimuleren en faciliteren autodelen en Mobility-as-a-Service; zero-emissie zones in de G30-40; zero emissie stadslogistiek; inkoopprocessen aanpassen voor inzet zero emissie mobiele werktuigen en bouwverkeer, betrekken lokale werkgevers en hogescholen; parkeren (tarieven en parkeernormen).



Gedrag (Mindware):

1. Gedragcampagnes
2. Inclusieve Mobiliteit
3. Duurzaam vitaal vervoer voor medewerkers



Samenwerking (orgware):

4. Community duurzame mobiliteit
5. Zero-emissie vervoer
6. Slimme schone bevoorrading



Technologie (software):

7. Smart mobility
8. Deelmobiliteit
9. Challenges & innovatietrajecten



Infrastructuur (hardware):

10. Fiets
11. Energie & Laadinfrastructuur
12. Duurzame Infrastructuur

Figuur: Werklijnen Actieplan duurzame mobiliteit

Actelijn Gedrag:

- We informeren en verleiden onze inwoners, werknemers/werkgevers, bezoekers, forenzen en eigen medewerkers tot meer duurzaam mobiliteitsgedrag, en we bieden keuzemogelijkheden aan. We ontwikkelen op maat gedragcampagnes en –acties, om bijvoorbeeld de fiets of elektrische auto te stimuleren.
- Voor de eigen medewerkers komen we tot een nieuwe vervoersregeling waarin we nagaan in hoeverre we de e-fiets beter kunnen faciliteren.
- Op het thema mobiliteit voor iedereen (inclusieve mobiliteit) verkennen we in welke mate en op welke plekken het gebrek aan mobiliteit (door financiële, sociale of geografische redenen) mensen nu belemmert om zelfstandig deel te nemen aan de samenleving, en welke oplossingen hierbij helpen.

Actelijn Samenwerking:

- In vijf communities met bedrijven, scholen, binnenstadpartijen en mobiliteitsaanbieders werken we samen aan (duurzame) mobiliteitsinitiatieven. De community Duurzame Mobiliteit is daarbij de Bossche kraamkamer voor nieuwe ideeën en projecten. In deze community zitten diverse partijen aan tafel: de automotive, deelauto aanbieders, fietspartijen en organisaties rondom energie.
- Met lokale ondernemers(vertegenwoordigers) en vervoerders/verladers werken samen aan een nul-emissie zone voor binnenstadbevoorrading. Bij nul-emissie zijn diverse opties: van waterstof en elektrisch tot fietskoerier. In de uitwerking hebben we expliciet oog voor de kleine ondernemers en de marktkooplui. In lijn met landelijk beleid werken we toe naar nieuwe regels en faciliteiten zodat in 2025 de binnenstad meer ‘schoon’ bevoorraad wordt, wat ook een hefboom zal zijn voor meer slim bevoorraden (minder bewegingen, meer gebundeld, kleinere voertuigen). Over dit thema volgt nog separate besluitvorming.
- Met vervoerders komen we tot meer zero-emissie vervoer: in 2020 faseert de vervoerder nog eens zeven zero-emissie bussen in, op weg naar een volledige zero-emissie dienstregeling bij de

nieuwe concessie (2025). Ook voor doelgroepenvervoer en ons eigen gemeentelijke wagenpark komen we tot steeds meer zero-emissie voertuigen. Ook hier zijn waterstof en elektrisch opties.

Actelijn Technologie:

- Om deelmobiliteit een meer volwaardig onderdeel te laten zijn van het totale mobiliteitssysteem van 's-Hertogenbosch, werken we aan diverse pilots voor deelauto's (op basis van vragen van bewoners en bedrijven) en komen er - vanuit vervoerder Arriva - deelfietsen. We verwachten dat de vraag naar deelauto's zal toenemen, en bereiden ons daarop voor door beleid en een interne aanpak te ontwikkelen. De relatie met parkeren werken we verder uit in een actualisatie van het parkeerbeleid. Hierover volgt nog separate besluitvorming. In het Paleiskwartier geven we een pilot vorm voor mobiliteit als totaaldienst (MaaS, Mobility as a Service) waarbij alle mobiliteit te plannen, boeken en betalen is via één app.
- Met challenges en innovatietrajecten dagen we de markt en samenleving uit tot oplossingen voor meer duurzame, inclusieve en slimme mobiliteit. Indien nodig en wenselijk, participeren we daar als gemeente in (landingsplaats voor innovaties).
- Met smart mobility zetten we voort op de reeds ingezette lijn met software en datatoepassingen zoals met onze "interactieve verkeerslichten" (i-VRI's) die we nog meer gaan benutten voor een goede doorstroming van bus, fiets en auto's. Zo werken we met provincie en Rijkswaterstaat aan het meer gecoördineerd en realtime aansturen van het verkeer op de (snelweg)ring en aansluitende wegen.

Actelijn Infrastructuur:

- De (e-)fiets kan als vervoermiddel voor binnenstedelijke en regionale verplaatsingen een belangrijke sleutel zijn naar meer duurzame mobiliteit. We faciliteren naast de aanleg van (snel)fietspaden (middels het investeringsprogramma Fiets) met stallingen en straatparkeren, gedragscampagnes en slimme toepassingen.
- Om aan de toenemende vraag naar elektrisch laden te voldoen, faciliteren we de komende jaren laadinfrastructuur maximaal, zowel op straat als op transferia en in gemeentelijke parkeergarages. Bij nieuwe ontwikkelingen houden we rekening met de inpassing en verdere groei van laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Laadpunten passen we ruimtelijk in door samen met de buurt tot wijklaadplannen te komen. Ook faciliteren en ondersteunen we marktpartijen om snellaadstations en waterstofstations in de gemeente te realiseren.
- We werken een circulair ontwerpproces duurzame infrastructuur uit waarbij we integraal kijken naar duurzame infrastructuur: van type verharding, materiaalgebruik, hittestress, waterafvoer en groenvoorzieningen. Hierbij leggen we waar mogelijk tevens de link naar 'slimme infrastructuurtoepassingen' zoals sensoren en dataverzameling om beheer efficiënter te maken.

Samenhang actielijnen en acties

De transitie naar duurzame mobiliteit vraagt om een samenhangende aanpak die zowel mensen bewuster maakt, handelingsperspectieven geeft en ook voorwaardenscheppend moet zijn. Zo dient er aan de aanbodzijde gewerkt te worden (bijvoorbeeld door het plaatsen van laadpalen), maar ook aan de gedrags- en bewustwordingskant dient ingezet te worden (bijvoorbeeld door mensen uit te nodigen een nieuwe technologie te proberen). Het vraagt enerzijds om pilots en bewust experimenteren, anderzijds om opschalen van beproefde concepten. Deze totaalaanpak is terug te vinden in de twaalf actielijnen en bijbehorende acties. Zo zijn ook dwarsverbanden te vinden en zijn acties soms op in

meerdere actielijnen benoemd. Juist de breedte van de thema's en acties vormt de kracht van dit Actieplan.

8. Doorkijk: mogelijke ontwikkelingen duurzame mobiliteit

Op weg naar onze duurzaamheidsambities in 2050 komen we nieuwe ontwikkelingen tegen. In deze paragraaf geven we een doorkijk naar die verdere toekomst zodat we ons kunnen voorbereiden op nieuwe kansen en opgaven die zich gaan voordoen.

Qua autonome ontwikkelingen is te verwachten dat de omvang van de mobiliteit (mensen die van A naar B willen) tussen 2030 en 2050 blijft groeien, zeker in steden, zo stellen het CPB en het PBL. Een analyse van [CE Delft voor de gemeente Eindhoven](#) stelt dat "om de doelstelling van volledig emissievrije mobiliteit te halen, er ook na 2030 aanvullende maatregelen nodig zijn. Dit kunnen aanscherpingen zijn van het reeds ingezette beleid. Maar het is aannemelijk dat er via inzet van nieuwe technieken en nieuw instrumentarium de verdere transitie naar emissievrije mobiliteit wordt gewerkt. Nationaal en Europees beleid spelen hierbij een belangrijke rol."

We geven hier inzicht in enkele mogelijke gebeurtenissen die van invloed kunnen zijn op het duurzame mobiliteitsbeleid in onze gemeente gedurende de looptijd van dit Actieplan of daarna, voor zover we nu kunnen overzien. Wanneer de samenleving of landelijke of Europese wetgeving hierom vraagt, zal hier beleid op gevoerd moeten worden en zullen nieuwe acties gedefinieerd moeten worden.

(Te verwachten) nieuwe wet- & regelgeving

- Invoeren parkeertariefdifferentiatie: het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt in samenwerking met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een wijziging van de Gemeentewet voor. Tot nu toe mogen parkeertarieven alleen afhankelijk zijn van parkeerduur, parkeertijd, oppervlakte en ligging. Door deze wijziging mogen gemeenten ook differentiëren naar uitlaatgasemissies van een voertuig, zowel voor parkeerplekken, -vergunningen en laadplekken. Dit geeft gemeenten een extra beleidsinstrument om verduurzaming te versnellen. Hoe deze regelgeving er precies uitziet, wordt later bekend.
- Subsidiering elektrische auto's: in het landelijke Klimaatakkoord is opgenomen dat er een eenmalige (landelijke) aanschafsubsidie wordt ingevoerd voor elektrische auto's tot een bepaald maximumbedrag. Het is nog onduidelijk hoe deze regeling eruit ziet en wanneer deze van kracht gaat.
- Verkenning naar een andere vorm van bekostiging van mobiliteit: in het landelijke Klimaatakkoord is opgenomen dat een verkenning wordt uitgevoerd naar anders betalen voor mobiliteit. Hierin kunnen diverse varianten worden uitgewerkt, welke gebaseerd zijn op een betaling per gereden kilometer.
- Vrachtwagenheffing: in 2023 wordt naar verwachting een landelijke vrachtwagenheffing ingevoerd waarbij op bepaalde wegen vrachtverkeer betaalt per gereden kilometer.

Technologische ontwikkelingen

- Betaalbare elektrische auto's: momenteel zijn er enkele betaalbare elektrische auto's op de markt. De verwachting is dat vanaf 2021 veel meer autofabrikanten middenklasse auto's aanbieden

waardoor de concurrentie toeneemt en aanschafprijs daalt. Onderdeel hiervan is dat door massaproductie ook de productie van bijvoorbeeld batterijen goedkoper wordt, wat gunstig is voor de prijsstelling. Een andere parallel ontwikkeling is dat goedkoper wordende zonnepanelen ook de energieprijs daalt en elektrisch rijden in gebruik goedkoper wordt dan benzine of diesel. Ook zullen onderhoudskosten minder zijn. De totale kosten voor het hebben van een auto (total cost of ownership) zullen naar verwachting rond 2025 lager uitvallen voor elektrische auto's dan fossiele auto's, waardoor meer mensen elektrisch zullen kiezen.

- Nieuwe mobiliteitsdiensten: als gevolg van de ontwikkelingen rondom smartphones, data en apps ontstaan steeds meer mobiliteitsdiensten. De routenavigatie is al standaard geworden. Momenteel vinden er op veel plekken pilots plaats met mobiliteit als dienstverlening, ofwel MaaS (mobility as a service). Lokaal zijn we in 's-Hertogenbosch (Paleiskwartier) ook gestart met het opzetten van een pilot. Landelijk wordt op grotere schaal geëxperimenteerd door het Ministerie. Het doel daarbij is ervaring op te doen en vanuit hier landelijke kaders en diensten op te zetten.
- Nieuwe elektrische voertuigen en e-bikes: de e-bike is inmiddels een bekend en geaccepteerd vervoermiddel. Maar de ontwikkeling van e-bikes en andere kleine elektrische voertuigen (LEV's ofwel light elektrisch vehicles) staat niet stil. De verwachting is dat - mede door de ontwikkelingen in batterijtechnologie - meer nieuwe 'light' voertuigen zullen ontstaan, zoals de elektrische step, logistieke voertuigen (bakfietsen, maar ook kleine wagentjes), etc. Hier zal eerst landelijk regelgeving voor moeten komen.
- Elektriciteitsnetwerk: elektriciteit krijgt een veel grotere rol in de duurzame energievoorziening dan tot nu toe. Voor het laden van elektrische voertuigen, maar ook voor verwarming van woningen die aardgasloos worden. Het huidige elektriciteitsnetwerk is daar niet op berekend en moet worden aangepast. Deels zal dat betekenen dat het netwerk verzwaard moet worden. Maar ook door het 'slimmer' te maken. 'Slim' betekent bijvoorbeeld dat stroom gebruikt gaat worden op het moment dat het wordt opgewekt, en dat batterijen van elektrische auto's gebruikt gaan worden voor de opslag van stroom in de wijk. In de transitievisie warmte zullen we per wijk aangeven wat het alternatief voor aardgas wordt; dat zal in veel gevallen (groene) stroom zijn. We zullen de wijklaadplannen daarom ontwikkelen in afstemming met de ontwikkeling van de transitievisie warmte.

Maatschappelijke ontwikkelingen

- Maatschappelijke opinie: Een belangrijke factor in de transitie naar duurzame mobiliteit vormt de maatschappelijke opinie; ofwel wat men als normaal of gewenst beschouwt. Zo zijn de opvattingen rondom roken (in de openbare ruimte) in de loop der jaren flink gewijzigd. Dergelijke omwentelingen kunnen soms opeens snel gaan. Het valt moeilijk te voorspellen hoe deze zich ontwikkelt, maar het kan vragen om nieuwe wetgeving en acties.

9. Duurzaamheid

De door de gemeenteraad vastgestelde Visie Duurzaam 's-Hertogenbosch gaat uit van de volgende vier ambities (1) een gezonde, groene en klimaatbestendige leefomgeving, (2) een CO2 neutrale gemeente, (3) maximale inzet op waardebehoud van grondstoffen en (4) een duurzame mobiliteit: al het vervoer is schoon, slim en veilig. Dit Actieplan geeft invulling aan de vierde ambitie, Duurzame

Mobiliteit. We werken in dit Actieplan conform de uitgangspunten en aanpak van de Visie Duurzaam 's-Hertogenbosch.

10. Financiële paragraaf

De acties opgenomen in het Actieplan worden gefinancierd vanuit de beschikbare financiële middelen 'Duurzame Mobiliteit'; voorzien in de meerjarenbegroting 2020 binnen het programma bereikbare stad en in het investeringsplan 2019, met uitzondering van:

- de elektrische stadsbussen (actielijn 5, actie 1) en de exploitatie van deelfietsen (actielijn 10, actie 8), welke bekostigd worden door de provincie vanuit de OV-exploitatie 2020.
De gemeentelijke kosten van elektrificatie van de transferiumbussen (actielijn 5, actie 1) worden voor 50% bekostigd uit de stadsgewestmiddelen en middelen voor luchtkwaliteit, en voor 50% vanuit de provincie.
- de maatregelen community Duurzame Mobiliteit (actielijn 4, actie 1), Netwerkbreed Gecoördineerd Verkeersmanagement A2 (actielijn 7, actie 1), tijdelijke fietsenstalling westzijde station (actielijn 10, actie 7) en OV fiets westzijde station (actielijn 10, actie 8), welke onderdeel uitmaken van het quick win programma MIRT A2. Hier dragen Rijk en regio samen circa € 46 miljoen aan bij. Voor onze gemeente is dat circa € 4,7 miljoen exclusief de kosten van onze ambtelijke voorbereiding. Dit is voorzien binnen het investeringsplan 2018, 2019 en de (meerjaren)begroting 2020 binnen het programma bereikbare stad.

Bijlagen:

1. Actieplan Duurzame Mobiliteit
2. Verslaglegging proces totstandkoming Actieplan Duurzame Mobiliteit

Ter inzage

Niet van toepassing

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van 28 januari 2020;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 10 december 2019,
reg. nr. 9078995;

gelet op de Gemeentewet;

Besluit

De kaders van het Actieplan Duurzame Mobiliteit vast te stellen met als volgende uitgangspunten:

1. de doelen (horizon 2050) (a) inclusieve mobiliteit, (b) leefbare en gezonde mobiliteit en (c) klimaat- en energie neutrale mobiliteit;
2. met een adaptieve aanpak maatregelen te nemen binnen de vier werklijnen gedrag, samenwerking, technologie en infrastructuur;
3. dat de gemeente hierbij meerdere rollen hanteert: we zetten in op gedrag, werken samen, faciliteren mobiliteitsinitiatieven vanuit de samenleving en markt en investeren daar waar nodig in openbare ruimte.

's-Hertogenbosch,
De gemeenteraad voornoemd,
De griffier,

De voorzitter,

drs. W.G. Amesz

drs. J.M.L.N. Mikkers