

duurzaam | door  
| de stad  
|

# Handleiding Lobbyen voor duurzame mobiliteit in jouw gemeente

*Hoe werkt lobbyen in de gemeente?  
Wat zijn effectieve maatregelen voor duurzame mobiliteit?*

April 2017



## Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
1.1 Leeswijzer.....	3
2. Invloed uitoefenen op jouw gemeente.....	4
2.1 Inleiding.....	4
2.2 Organiseer een bewonersgroep.....	4
2.3 Verdiep je in jouw gemeente.....	5
2.4 Pak het tactisch aan.....	5
2.5 Kan iedereen gaan lobbyen?.....	6
3. Invloed uitoefenen op het verkiezingsprogramma.....	7
3.1 Inleiding.....	7
3.2 Waarom is lobbyen in deze periode effectief?.....	7
3.3 Planning rondom verkiezingen.....	7
3.4 Hoe wordt de inhoud van een lokaal verkiezingsprogramma bepaald?.....	7
3.5 Stappenplan voor effectief invloed uitoefenen op het verkiezingsprogramma.....	8
3.6 Wat kun je het beste vragen in verkiezingstijd?.....	9
4. Beïnvloeding collegeakkoord.....	10
5. Lobbyen in jouw gemeente.....	11
5.1 Inleiding.....	11
5.2 Manieren van beïnvloeden van raadsleden of wethouders.....	11
5.3 Petities en acties.....	13
6. Effectieve maatregelen voor duurzame mobiliteit.....	14
6.1 Inleiding.....	14
6.2 Checklist.....	14
7. Effectieve maatregelen voor duurzame mobiliteit	
7.1 Leefstraten: meer ruimte voor groen, ontmoeten en spelen.....	16
7.2 Mobiliteit in de stad.....	17
7.3 Ruimte voor de fietser.....	19
7.4 Scooters van het fietspad.....	20
7.5 Schoon en uitgebreid openbaar vervoer.....	22
7.6 Milieuzones.....	23
7.7 Schone stadsdistributie.....	25
7.8 Elektrische voertuigen.....	26
7.9 De vervuiler betaalt en andere stimulansen.....	27
7.10 Gemeentelijke actie richting Rijk.....	27
7.11 Minder effectieve maatregelen.....	28
Bijlage 1 Hoe werkt de gemeente?.....	30
Bijlage 2 Maak een krachtenveldanalyse.....	32

## 1. Inleiding

De manier waarop we onszelf en onze spullen verplaatsen heeft een flinke impact op het klimaat, het milieu en onze leefomgeving. Het wegverkeer in Nederland is goed voor bijna een kwart van onze totale CO<sub>2</sub> uitstoot. Daarnaast vervuult de uitstoot van verkeer onze lucht en maakt duizenden mensen ziek. Ook nemen auto's en bestelbusjes veel van de schaarse ruimte in onze steden in. Die ruimte zou voor veel nuttigere dingen gebruikt kunnen worden.

Wij zien dat mensen zich overal in het land inzetten voor leefbare steden. Om onze steden ook echt gezonder, duurzamer en leefbaarder te maken, zijn effectieve maatregelen nodig om onze mobiliteit te verduurzamen in alle gemeenten én op landelijk niveau. Samen staan we sterk. We hopen daarom ook dat zoveel mogelijk mensen en groepen bij hun gemeente gaan aandringen voor maatregelen die de stad echt beter maken. Maar hoe pak je die lobby aan? En wat is een effectieve maatregel? Met deze handleiding helpen we je op weg.

In deze handleiding bieden we uitleg en tips over de gemeentelijke politiek, informatie over de mogelijke maatregelen waar je om kunt vragen. Daarnaast biedt de handleiding specifieke informatie over invloed uitoefenen in (gemeentelijke) verkiezingstijd.

Mocht je in jouw lobby-activiteiten ergens tegenaan lopen, heb je advies nodig bij de keuze voor maatregelen in jouw gemeente, of wil je een succes met ons delen? Neem dan contact op! Wij zijn er om jouw groep te ondersteunen en te adviseren.

Veel succes!

Arianne Casimiri en Marjolijn Rijskamp  
Campaigners "Duurzaam door de stad"

Meer informatie: [www.milieudefensie.nl/duurzaamdoordestad](http://www.milieudefensie.nl/duurzaamdoordestad)

Contact en aanvragen materialen:  
[mobiliteit@milieudefensie.nl](mailto:mobiliteit@milieudefensie.nl) / 020 6262 620

### 1.1 Leeswijzer

Deze handleiding is grofweg in te delen in twee onderwerpen: lobby en maatregelen. In hoofdstuk 2 komen de algemene tips voor lobby aan bod. Hoe zorg je er bijvoorbeeld voor dat je inhoudelijk op de hoogte staat? En hoe sta je stevig in je lobby? Hoofdstuk 3, 4 en 5 leggen uit hoe je op welk moment van een raadsperiode lobbyt. Hoofdstuk 6 en 7 gaan in op de maatregelen die binnen de gemeente genomen kunnen worden voor duurzame mobiliteit.

## 2. Invloed uitoefenen op jouw gemeente

### 2.1 Inleiding

Op veel plekken in het land zijn lokale bewonersgroepen bezig met duurzaam en klimaatvriendelijk vervoer, leefbare steden en schonere lucht. Dat is natuurlijk fantastisch! Maar hoe zorg je ervoor dat je echt iets bereikt? Voor echte veranderingen in de stad moeten de juiste maatregelen genomen worden. Een groot deel van die maatregelen kan de gemeente nemen. Daarom is het belangrijk om invloed uit te oefenen op die gemeente en zo de belangrijke thema's uit onze campagne op de agenda te krijgen.

Hoe je effectief invloed uitoefent, hangt af van de periode waarin je gaat lobbyen. In deze handleiding onderscheiden we drie periodes:

- ⌘ Het jaar voorafgaand aan gemeenteraadsverkiezingen (de volgende is op 21 maart 2018) waarin je invloed uit kunt oefenen op het verkiezingsprogramma (hoofdstuk 3);
- ⌘ De periode van coalitieonderhandelingen direct na de verkiezingen (hoofdstuk 4);
- ⌘ Lobby in je gemeente, onafhankelijk van de verkiezingen (hoofdstuk 5).

In het algemeen kun je zeggen dat je de meeste kans op succes hebt als je veel partijen beïnvloedt voor de verkiezingen. Dan kan jouw gewenste maatregel na de verkiezingen in het collegeakkoord komen en voeren de wethouder en ambtenaren het uit. Hoofdstuk 3 gaat specifiek over het invloed uitoefenen op de verkiezingsprogramma's.

Een aantal activiteiten die je moet ondernemen als voorbereiding op je lobby zijn altijd ongeveer hetzelfde. Die bespreken we in de volgende paragrafen.

Is lobbyen in de gemeente helemaal nieuw voor jou en weet je nog niet goed hoe het gemeentebestuur eigenlijk in elkaar zit? Lees dan eerst bijlage 1, daar leggen we het uit.

#### **Bedenk**

*Je krijgt nooit met één enkele actie je zin. Maak een goed plan en combineer je verschillende lobby activiteiten met inspraak, acties en media-aandacht. Volg de agenda, kies het juiste moment en hou vol.*

### 2.2 Organiseer een bewonersgroep

Samen sta je sterker en weet je meer. Als je namens meerdere mensen spreekt, neemt de gemeente je eerder serieus. Voordat je zelf een nieuwe groep start, kijk je natuurlijk eerst of er al bestaande groepen bezig zijn. Wellicht kun je aansluiten bij een bestaande groep of met een aantal mensen uit een bestaand bewonersoverleg een eigen groep opzetten.

Let er daarbij op, dat je verschillende mensen in je groep krijgt. Mensen met veel inhoudelijke kennis en mensen met contacten bij de gemeente en gemeenteraad zijn natuurlijk handig. Maar iemand die goed is met sociale media of iemand die goed kan schrijven, is ook nodig. En mensen die goed zijn in organiseren of nieuwe mensen bij je groep betrekken zijn eveneens van belang. Als je een groep mensen verzamelt hebt, maak dan een planning van bijeenkomsten en probeer tot een taakverdeling te komen. Iedereen heeft iets waar zij/hij goed in is. Sommigen blijven liever op de achtergrond, maar schrijven wel heel goede brieven, terwijl anderen goed zijn in het geven van presentaties of op gesprek willen gaan met de wethouder. Ook een eerste plannetje voor hoe je wilt communiceren, is handig. Wil je een wekelijkse e-mail nieuwsbrief versturen en kan iemand die maken? Of wil je communiceren via sociale media? Hiervoor kun je je laten inspireren door andere groepen (ook in andere steden). Probeer niet het wiel opnieuw uit te vinden om origineler te zijn. Als andere groepen effectief communiceren met een bepaald middel is het helemaal niet erg om hun methode te kopiëren.

### 2.3 Verdiep je in jouw gemeente

Het is belangrijk om goed te weten wat er speelt, wat de standpunten zijn en wat de historie van het verkeersbeleid is in jouw gemeente. Verdiep je erin zodat je goed beslagen ten ijs komt in je lobby. Hier lees je een aantal aandachtspunten.

→ Lees het collegeakkoord. Als je een maatregel wilt introduceren die niet in het collegeakkoord staat, zal je waarschijnlijk stevig moeten lobbyen en onderhandelen. Als je een maatregel wilt invoeren die in strijd is met het collegeakkoord, wordt het erg lastig om het alsnog voor elkaar te krijgen.

→ Welke partijen zitten er in de coalitie van jouw gemeente? Wat staat er in de partijprogramma's over de onderwerpen verkeer en milieu?

→ Op de website van de gemeente vind je verslagen van raadsvergaderingen, agenda's etc. Zo kom je erachter wat er afgelopen periode besproken is over mobiliteit in de stad.

→ Kijk ook op de site van de verschillende partijen. Daar vind je de namen van wethouders en raadsleden, maar bovenal de plannen en standpunten van de lokale partijen.

→ Je kunt over de achtergrond van (kandidaat-)raadsleden of lijsttrekkers ook meer te weten komen door ze via een zoekmachine na te trekken op internet. Hobby's e.d. kunnen veel over iemand vertellen. Stel dat een gemeenteraadslid voorzitter is van de oldtimervereniging dan wordt het misschien lastiger om een milieuzone voor oude auto's ingevoerd te krijgen.

→ Kijk ook eens in rapporten van de Rekenkamer. Dit is een onafhankelijk orgaan dat de taak heeft om de gemeente te controleren.

→ Ambtenaren kun je altijd bellen met vragen over beleid. Ze zijn verplicht om je te antwoorden en maar heel weinig zaken zijn echt geheim. Of ze zin hebben om aan jouw plannen mee te werken is natuurlijk een andere vraag.

→ En tenslotte: bedenk welke overheden betrokken zijn bij de punten waar jij voor lobbyt. Vaak is dat de gemeente, maar in het geval van snelwegen rond de stad heb je met de Rijksoverheid te maken. Concessies voor het openbaar vervoer zijn vaak een taak van provincies.

Als je alle benodigde informatie verzameld hebt, kun je een krachtenveldanalyse maken. Dit betekent dat je de machtsverhoudingen en standpunten goed analyseert en kijkt bij wie je het beste kunt aankloppen om jouw standpunten duidelijk te krijgen. Hoe je dit precies aanpakt lees je in bijlage 2.

### 2.4 Pak het tactisch aan

Bedenk dat actievoeren en lobbyen ook averechts kan werken. Stel dat een voorstel van je gemeente op de agenda staat waar je het in grote lijnen mee eens bent. In dat geval kun je soms beter stilletjes afwachten in de hoop dat het geruisloos passeert. Als je met flink tromgeroffel uitpakt kun je verwachten dat tegenstanders van het voorstel ook in zullen spreken. Het kan dan verstandiger zijn om ervoor te kiezen om geen rol te spelen in de discussie om te voorkomen dat de twee partijen tegen elkaar worden uitgespeeld en het juist lastiger wordt voor het college.

Anderzijds is het soms wel nodig om je flink te laten horen over een voorstel waar de meerderheid achter staat, om te zorgen dat niet een paar raadsleden slappe knieën krijgen. Om deze afweging te maken kan het handig zijn om een bevriend raadslid of fractiemedewerker te vragen hoe zij de situatie inschatten.

Bedenk dat elke politicus graag de held van zijn achterban wil zijn, maar dat ze het zelden leuk vinden om het mikpunt van tegenstanders te worden. Hoe controversiëler het besluit, hoe lastiger de keus is.

## 2.5 Kan iedereen gaan lobbyen?

Bij alles wat je als groep organiseert is het goed om erop te letten dat je de taken verdeelt. Je kunt het meeste bereiken als niet al het werk bij één persoon terechtkomt. Wie van de groepsleden de meest aangewezen persoon is om het voortouw te nemen in de lobby richting gemeente is niet altijd direct duidelijk. Eigenschappen als overtuigingskracht, het hebben van netwerkvaardigheden, goede mondelinge en schriftelijke uitdrukkingsvaardigheid, enige inhoudelijke kennis op het dossier en een goed omgevingsbewustzijn komen in ieder geval goed van pas. Daarnaast is de bereidheid om structureel enige tijd vrij te maken tot in ieder geval medio 2018 natuurlijk ook belangrijk.

Politieke ervaring is natuurlijk een pré, maar als iedereen je met een partij associeert, dan wordt je punt snel als een partijbelang gezien dat concurreert met het eigen partijbelang van het raadslid. Stel je dus neutraal op. Je vertegenwoordigt een burgerbelang. We willen natuurlijk allemaal leefbare steden.

### 3. Invloed uitoefenen op het verkiezingsprogramma

#### 3.1 Inleiding

In verkiezingstijd kun je op een andere manier invloed uitoefenen op het beleid. Er wordt namelijk gewerkt aan partijprogramma's en standpunten worden opnieuw bepaald. In dit hoofdstuk leggen we uit hoe je effectief invloed uitoefent op de totstandkoming van de partijprogramma's.

Natuurlijk blijft het in het jaar voor de verkiezingen belangrijk ook op andere manieren invloed uit te oefenen. Manieren waarop je dat kunt doen worden beschreven in hoofdstuk 5.

#### 3.2 Waarom is lobbyen in deze periode effectief?

Om de vier jaar worden nieuwe gemeenteraadsverkiezingen gehouden. Voor lokale bewonersgroepen is dat een uitgelezen kans zich te profileren en te pleiten voor een duurzamer mobiliteitsbeleid in de gemeente. De lokale verkiezingsprogramma's zijn een goed startpunt voor de lokale lobby. Burgers kunnen hier invloed op uitoefenen door hun mening te laten horen. De programma's van de partijen die na de verkiezingen gaan regeren vormen de basis van de onderhandelingen over het te vormen coalitieakkoord. In dat akkoord staat in grote lijnen wat de gemeente de komende 4 jaar gaat doen.

#### Waarom?

Het beïnvloeden van lokale verkiezingsprogramma's is in het kader van belangenbehartiging buitengewoon zinvol:

1. Het is een mogelijkheid om de lokale bewonersgroepen positief onder de aandacht te brengen.
2. Een punt in een verkiezingsprogramma geldt als een partijstandpunt.
3. Een coalitiepartij (in spe) zal proberen de punten uit haar verkiezingsprogramma in het collegeprogramma te laten terugkomen.
4. De beste garantie voor het invoeren van goed mobiliteitsbeleid is een formulering hierover in het collegeakkoord.

#### 3.3 Planning rondom verkiezingen

De gemeenteraadsverkiezingen zijn in principe altijd in de maand maart. De planning daaromheen verloopt grofweg als volgt:

januari - februari van het voorafgaande jaar	Opstellen landelijk kader voor lokale verkiezingsprogramma's
maart – september van het voorafgaande jaar	Schrijven en vaststellen lokale verkiezingsprogramma's
oktober van het voorafgaande jaar	Vaststellen kandidatenlijsten lokale fracties
maart	Gemeenteraadsverkiezingen
eind maart tot ongeveer mei	Schrijven en vaststellen collegeprogramma

#### 3.4 Hoe wordt de inhoud van een lokaal verkiezingsprogramma bepaald?

Het verkiezingsprogramma wordt door een redactiecommissie geschreven en door de partijleden definitief vastgesteld.

- ⌘ Bij het schrijven van een nieuw verkiezingsprogramma wordt het oude verkiezingsprogramma vaak als voorbeeld genomen.
- ⌘ De hoofdpunten uit het programma zijn altijd onderwerpen waar een partij zich mee kan profileren.

- ⌘ Lokale afdelingen van landelijke partijen kunnen gebruikmaken van het landelijk kaderprogramma bij het invullen van het lokale verkiezingsprogramma. Dit kaderprogramma wordt opgesteld door een landelijke redactiecommissie en is afgeleid van het landelijk verkiezingsprogramma voor de Tweede Kamerverkiezingen.
- ⌘ Verder komt de inhoud van een verkiezingsprogramma min of meer toevallig tot stand. Daarom is het slim om zelf al een kant-en-klare tekst aan te leveren (bijvoorbeeld een overzicht met je lokale standpunten). De kans bestaat dat de redactiecommissie dat overneemt, tenzij het niet strookt met de partijvisie. Nabellen of een afspraak maken om jullie punten mondeling toe te lichten, is uitermate zinvol en zal de kans op succes zeker vergroten (zie het stappenplan in paragraaf 3.5).

### 3.5 Stappenplan voor effectief invloed uitoefenen op het verkiezingsprogramma

De meeste lokale verkiezingsprogramma's zullen in de periode maart-augustus van het jaar voorafgaand aan de verkiezingen geschreven worden. In die periode (bij voorkeur maart-juni) is het dus zaak invloed uit te oefenen bij de redactiecommissies. Je kunt daarbij onderstaand stappenplan volgen.

1. Bepaal een aantal doelstellingen of maatregelen voor duurzamere mobiliteit in jullie gemeente (zie hoofdstuk 7 voor een overzicht van maatregelen).
2. Toon het maatschappelijk nut van deze doelstellingen of maatregelen aan. Gebruik hiervoor onze antwoorden op de vraag "Hoe gaan we duurzaam door de stad?": <https://milieudedefensie.nl/duurzaamdoordestad/hoe-gaan-we-duurzaam-door-de-stad> Gebruik voor argumenten over de gezondheidsschade door luchtvervuiling de volgende factsheet: <https://milieudedefensie.nl/publicaties/factsheets/informatieblad-luchtvervuiling-wat-betekent-dat-voor-mijn-gezondheid>.
3. Maak een selectie van de lokale politieke partijen die worden aangeschreven. Houd hierbij rekening met de kans van elke partij om in het college te komen. Dit is niet altijd voorspelbaar, dus je kunt gerust alle partijen aanschrijven. Selecteer in ieder geval de groene, de kansrijke, en de grote(re) partijen. Kijk daarvoor naar de krachtenveldanalyse die je hebt gemaakt (bijlage 2).
4. Ga eerst praten met de partij waarvan je weet dat ze je standpunt zullen steunen. Je hoeft ze wellicht niet over te halen om jouw standpunt over te nemen, maar het is goed als zij weten dat ook de inwoners van hun gemeente voor een bepaalde maatregel zijn. En ze kunnen je vertellen waar kansen liggen bij andere partijen, of tips geven voor je gesprek. Zo sta je steviger in je gesprekken met andere partijen.
5. Schrijf het standpunt of de doelstelling zo op, dat het integraal overgenomen kan worden in het verkiezingsprogramma van een partij. Partijen nemen kant-en-klare tekst veel sneller over. Om per partij de juiste toon te vinden, kun je het oude verkiezingsprogramma als voorbeeld nemen.
6. Verstuur je standpunten en voorgestelde maatregelen aan de *bestuursvoorzitter* of de *redactiecommissie verkiezingsprogramma* op het fractieadres.
7. Stuur niet exact dezelfde tekst naar alle partijen. Het is vrij gênant als dezelfde zinnen in meerdere programma's staan.
8. Ga met de verschillende partijen in gesprek om jullie brief toe te lichten. Maak een persoonlijke afspraak met de redactiecommissie en licht je standpunten toe. Refereer in je brief of gesprek ook aan eerder ingenomen standpunten van de partij of van haar politici, of, als dat zo uit komt, aan hun concurrenten.
9. Houd in de gaten of er politieke cafés of bewonersavonden worden georganiseerd en ga daar naar toe. Ook daar kun je je zorgen uiten over de negatieve effecten van verkeer op de leefbaarheid van de stad en om maatregelen vragen.
10. Organiseer zelf een bijeenkomst waar lokale politici en bewoners met elkaar in gesprek gaan. Hiermee faciliteer je de uitwisseling tussen beide groepen. Het is vaak niet handig als het een debat wordt waarin politici gedwongen worden een standpunt in te nemen, omdat ze hun standpunten in deze periode nog aan het bepalen zijn. Het is belangrijk dat politici horen wat er leeft onder de bewoners zodat ze dat mee kunnen nemen in het schrijven van hun programma. Wil je hier tips voor hebben? Neem dan contact met ons op.



### **Opvallen!**

*Zorg dat jouw brief opvalt en dat het gesprek onthouden wordt! Prikkel de redactiecommissie met een aantal feiten, vragen of foto's. Begin je verhaal bijv. met een open vraag waarop de fractie geen pasklaar antwoord heeft. Gebruik deze vragen als insteek voor je betoog. Er zal meer aandacht voor je verhaal zijn.*

### **3.6 Wat kun je het beste vragen in verkiezingstijd?**

Partijen zullen zich in hun verkiezingsprogramma wellicht liever niet al te stellig uitspreken voor specifieke maatregelen, zoals meer ruimte voor voetgangers en fietsers ten koste van auto's of strenger parkeerbeleid. Het is belangrijk dat duurzame mobiliteit als algemeen thema hoog op de lijst in de programma's komt te staan. Hou hiermee rekening in de periode maart – november, als de programma's nog geschreven worden en de lijsten nog vastgesteld moeten worden. Laat zien hoe belangrijk duurzame mobiliteit is voor de bewoners van jouw gemeente en zorg ervoor dat het een prioriteit wordt.

Lobbyen voor specifieke maatregelen kan soms beter in een later stadium, namelijk tijdens de verkiezingscampagne in de twee maanden voor de verkiezingen en tijdens de coalitieonderhandelingen. Natuurlijk moeten de maatregelen wel al eerder genoemd zijn in de lobbybrieven, –gesprekken en –bijeenkomsten. Benader jouw punt positief. Dus nadruk op beleid 'vóór duurzamere mobiliteit', niet op 'autootje pesten'.

### **Andere framing**

Soms kun je bij bepaalde partijen het meeste bereiken door de zaak indirect te benaderen. Zelfs politici die niks met mobiliteit en milieu hebben, vinden het leuk om bij de winnaars te horen. Dus met de ambitie om 'de meest fietsvriendelijke stad van Overijssel' te worden kun je wellicht iemand over halen die niets met mobiliteit en milieu heeft, maar wel de buurgemeente wil afbluffen. Een winkelstraat inrichten zodat 'mensen zich thuis voelen', zou een manier kunnen zijn om van een drukke straat een voetgangerszone te maken.

## **4. Beïnvloeding collegeakkoord**

Na de verkiezingen zijn we nog niet klaar! We kunnen nog invloed uitoefenen op het collegeakkoord. Dit akkoord wordt gemaakt na de verkiezingen, wanneer bekend is welke partijen met elkaar het College van Burgemeester & Wethouder (B&W) gaan vormen. In het akkoord staan de speerpunten en doelstellingen voor de vierjarige zittingsperiode van het College van B&W. Het schrijven van dit akkoord begint meestal direct na de verkiezingen.

Denk nu niet: de hoge dames en heren gaan het nu zelf achter gesloten deuren uitzoeken. Het is absoluut zinvol om te lobbyen als het collegeakkoord in de maak is. In deze periode is het goed om je te richten op gunstige doelstellingen ten aanzien van duurzame mobiliteit. Als scherpe doelstellingen eenmaal opgenomen zijn in het collegeakkoord betekent het dat het College deze doelstellingen moet uitvoeren.

De lobby kan schriftelijk of mondeling plaatsvinden. Als je een brief schrijft met de standpunten, beperk je dan tot twee à drie uitgewerkte punten die prioriteit hebben, bij voorkeur op één A4. Hiermee vergroot je de kans dat ze overgenomen worden. Dit geldt overigens ook voor de mondelinge lobby. Een mondelinge lobby kan zeer effectief zijn als je de wethouder (in spe) persoonlijk kent.

Wees in deze periode wel op je hoede. Ook als er geen punten ten nadele van duurzame mobiliteit in de verkiezingsprogramma's voorkomen, kunnen deze alsnog in het collegeakkoord verschijnen.

## **5. Lobbyen in jouw gemeente**

## 5.1 Inleiding

Als het collegeakkoord eenmaal rond is, kun je daar geen invloed meer op uitoefenen. Maar er is altijd discussie mogelijk over de uitvoering en sommige zaken staan niet in het akkoord. Bijvoorbeeld de 'vrije kwesties', die term is doorgaans gereserveerd voor zaken waar de coalitiepartijen niet uit konden komen bij het onderhandelen en verdeeld over mogen stemmen. Er blijven dus voldoende manieren over om jouw mening te laten horen bij het gemeentebestuur. In dit hoofdstuk lees je meer. Zorg altijd voor een goede inhoudelijke voorbereiding (hoofdstuk 2.3)!

## 5.2 Manieren van beïnvloeden van raadsleden of wethouders

### Direct benaderen

Je kunt raadsleden of wethouders persoonlijk benaderen. Je kunt ze bellen, een brief sturen, of om een gesprek vragen. Het is een goed idee om meerdere raadsleden van verschillende partijen te benaderen. Benader wel die raadsleden die over dit onderwerp gaan en/of in de commissie zitten die hierover gaat. Op de website van jouw gemeente is vaak te vinden wie de woordvoerders zijn over duurzame mobiliteit en verwante thema's.

### Inspreken tijdens inspraakbijeenkomsten, commissie- of raadsvergaderingen

Tijdens vergaderingen van een commissie of (deel)raad kun je je mening geven. De commissie- en raadsleden kunnen al dan niet besluiten je bijdrage mee te nemen in hun belangenafweging. Meestal mogen insprekers aan het begin van de vergadering hun zegje doen. Hou de agenda's van de vergaderingen in de gaten. Die vind je op de website van de gemeente of in lokale krantjes. Op de website van de gemeente vind je ook hoe je je aanmeldt om in te spreken. Vaak moet dat 24 uur van tevoren.

### Tips:

- ⌘ Zorg ervoor dat je inhoudelijk goed bent voorbereid.
- ⌘ Als je een originele insteek kiest, dan onthouden de raadsleden jouw bijdrage beter. Maar zorg er wel voor dat je bijdrage serieus genomen wordt.
- ⌘ Het is goed als je laat zien dat je niet alleen bent maar dat meer mensen jouw standpunt delen. De anderen kunnen als publiek aanwezig zijn. Een volle tribune laat de raadsleden zien dat burgers het onderwerp belangrijk vinden. Neem je groep dus mee! Let wel: actievoeren, kabaal maken en het tonen van spandoeken etc. wordt zelden getolereerd.
- ⌘ Een leuk voorbeeld van hoe je op kan vallen kan je hier bekijken via onderstaande link: <http://www.at5.nl/artikelen/56149/wethouder-wiebes-houdt-het-niet-droog> Tijdens de commissie Verkeer en Vervoer liet inspreker Jupijn Haffmans van Milieucentrum Amsterdam een bandje scootergeluiden horen om zijn verhaal kracht bij te zetten. Dit werkte duidelijk op de lachspieren van de wethouder. De simpele boodschap dat scooterlawaai stoort, wordt zo wel heel duidelijk.
- ⌘ Je spreektijd voelt meestal kort, 5 minuten is gebruikelijk. Oefen je tekst en kijk hoe lang het duurt. Let er op dat je belangrijkste punten niet aan het einde van je tekst staan, want het komt voor dat je minder spreektijd krijgt dan waar je vanuit mocht gaan. Let op je stemgebruik: lees niet voor, maar *draag* voor. Lees niet te snel, maar geef de luisteraars de tijd om je te horen en te begrijpen wat je zegt. Schrap liever een overbodige zin, dan dat je moet haasten tijdens het inspreken. Dat gaat ten koste van je hele betoog.
- ⌘ Verspil geen spreektijd aan bijzaken, zorg voor een krachtige openingszin om de aandacht te pakken en zet kort uiteen wat de hoofdboodschap is. Werk volgens het principe: tell them what you are going to tell them, tell them, then tell them what you've told them'. Vertel eerst wat je gaat vertellen, vertel daarna het verhaal en vat je verhaal vervolgens samen. In een spreektekst is meer herhaling van de boodschap nodig, om deze echt te laten hangen bij het publiek. Sluit af met een oproep aan de Raadsleden.
- ⌘ Meestal mogen raadsleden vragen stellen aan insprekers. Hou daar dus rekening mee en wees voorbereid op kritische vragen.
- ⌘ Je kunt van tevoren met een bevriend raadslid afspreken, dat hij jou een gezamenlijk voorbereide tactische vraag stelt. Die kun je dan beantwoorden waardoor je stiekem weer extra

spreektijd hebt. Doe dit spaarzaam, want meestal ligt het er dik bovenop. Maar voor een ingewikkeld detail kan het een optie zijn, al is het dan belangrijk om te zorgen dat het detail niet afleidt van de hoofdzaak.

- ⌘ Je kunt ook met meerdere insprekers komen waardoor je van één lang verhaal twee korte maakt. Doe dat wel een beetje subtiel en meld je niet aan als sprekers namens dezelfde club.
- ⌘ Let erop wie er nog meer inspreekt. Als je verwacht dat iemand wel eens een vergelijkbaar verhaal gaat vertellen, is het handig om je inbreng met hem/haar af te stemmen.
- ⌘ Breng een persoonlijke noot aan in je verhaal: Waarom vind jij duurzamere mobiliteit belangrijk, hoe gaan je kinderen naar school, is er in jouw straat voldoende ruimte om te spelen, etc. Je kunt dat heel dramatisch doen, maar overdrijf niet (Dus: "Mijn kinderen hebben nergens ruimte om te spelen in mijn straat" en niet "Ik kan niet meer bij mijn voordeur komen door alle geparkeerde auto's in mijn straat").
- ⌘ Wees ruim op tijd, de smalltalk tijdens de koffie vóór en ná de vergadering is een belangrijk moment om te netwerken. Je kunt na afloop je spreektekst of een brief uitdelen aan de raadsleden. Soms doen de bodes dat voor je, spreek dat af met de griffier.

### Schrijf een raadsbrief

Je kunt ook een brief aan de raad schrijven, dat heet een raadsadres. Het is hierbij belangrijk dat je ervoor zorgt dat je de inhoud van het raadsadres al in een eerder stadium besproken hebt met een of meerdere gemeenteraadsleden. Een brief richt je aan de raadsgriffie.

De griffie verstuurt de brieven ter kennisgeving per e-mail aan de raad. Je brief wordt niet vanzelfsprekend in de raad behandeld. Als een raadslid de brief in de raad wil bespreken, moet hij deze brief voor de vergadering agenderen bij de griffie. Het is dus heel belangrijk om deze brieven via gesprekken met raadsleden af te stemmen, d.w.z. van tevoren afspraken maken met het raadslid, zodat je niet voor niets je brief schrijft.

### Een zienswijze indienen

Als jouw gemeente een ontwerpbesluit publiceert, kun je daarover formeel je mening geven. Dat heet een zienswijze indienen. Dit kunnen bijvoorbeeld bestemmingsplannen, ontwerpen voor een nieuwe weg of de aanleg van een fietspad zijn. Het ontwerpbesluit ligt zes weken ter inzage. De overheid moet jouw ingediende zienswijze meewegen in het definitieve besluit. Lees voor een voorbeeld eens de zienswijze die bewoners samen met Milieudefensie hebben ingediend over de "Sprong over het IJ" (een fietsverbinding over het IJ in Amsterdam).

<https://milieudefensie.nl/duurzaamdoordestad/ideeen-en-inspiratie/sprong-over-het-ij>

### Benader politieke partijen

Een andere manier om invloed uit te oefenen is door een partijbijeenkomst of een politiek café te bezoeken. Kijk eens op de website van de belangrijkste partijen in jouw gemeente. Raadsleden zijn altijd actief in hun partij, maar ze zijn wel als persoon gekozen. De partij kan dus niet aan een zittend raadslid voorschrijven wat te doen. Raadsleden moeten zonder last of ruggespraak de belangen van bewoners behartigen.

### Bewonersoverleggen

De gemeente organiseert in veel buurten bewonersoverleggen, waar een ambtenaar en vaak ook raadsleden aanwezig zijn. Bewoners kunnen klachten en andere opmerkingen over de buurt daar bespreken. Kijk eens of er een bewonersavond in de buurt is, waar je eens heen kunt gaan om over jouw zorgen en gewenste maatregelen te praten.

## 5.3 Petities en acties

Een gangbare manier om aan (lokale) politiek te laten zien wat burgers willen, is een petitie. Een petitie bestaat uit drie delen: namens wie, waar gaat het over, wat wil je bereiken? Noodzakelijk voor de petitie is:

- ⌘ een beschrijving van wie je vertegenwoordigt ("Wij")

- ↘ een opsomming van feiten die samen het probleem beschrijven ("constateren")
- ↘ een eis die je gerealiseerd wilt zien ("en verzoeken").

Een petitie kun je bij burgers onder de aandacht brengen door bijv. een ludieke actie te doen, waar media-aandacht voor komt.

Je moet goed nadenken op welk moment je een petitie start. Voor grote invloedrijke maatregelen zal de slagingskans in de periode rondom de verkiezingen klein zijn, tenzij het een verkiezingskwestie is. De Raad kan altijd beslissen over een kleinere maatregel op straat- of wijkniveau.

De eisen uit de petitie zijn een goede basis om naar de gemeente toe te stappen en om maatregelen voor duurzame mobiliteit te vragen!

Om dit kracht bij te zetten is het belangrijk dat veel mensen de petitie ondersteunen. Daarvoor kun je heel eenvoudig een online petitie starten op bijvoorbeeld [www.petities.nl](http://www.petities.nl). Op deze manier kun je zoveel mogelijk mensen online de petitie laten ondertekenen en de oproep verspreiden via social media.

#### Organiseer een ontmoeting

Nodig de verantwoordelijke wethouder uit voor een gesprek en overhandig daarbij de geëiste maatregelen en alle petitie ondertekeningen. Je kunt de wethouder uitnodigen door een brief of mail aan de gemeente te sturen.

Een paar aandachtspunten:

- ↘ Zorg dat er ook voor de wethouder wat te winnen valt, anders komt hij/zij niet.
- ↘ Zorg dat er iets te doen of te zien valt wat nieuw is, of wat niet in een brief paste.
- ↘ Haal er media bij.
- ↘ Verwacht niet dat de wethouder ter plekke jouw mening overneemt. Wat de wethouder zegt, zegt hij namens de gemeente, dus hij zal dat voorzichtig doen.

#### Ga niet alleen

Als het goed is heb je de afgelopen periode veel mensen betrokken bij je project. Via de handtekeningenlijsten heb je de mailadressen van deze mensen. Deze kun je eenmalig mailen om hen uit te nodigen om mee te gaan. Een grote groep bewoners op de stoep van het gemeentehuis maakt indruk. Zo zien de politici dat het onderwerp leeft bij veel mensen.

#### Laat het niet ongemerkt voorbij gaan

Daarnaast is het overhandigen van de handtekeningen weer een goede aanleiding om aan de buitenwereld te laten zien dat er een groep actief is op duurzame mobiliteit. Vergeet dus niet de media uit te nodigen bij je aanbiedingsactie. Zorg dat de actie er leuk uitziet, dat levert snel een plaatje in (lokale) media op.

## 6. Effectieve maatregelen voor duurzame mobiliteit

### 6.1 Inleiding

Wij willen bereiken dat gemeenten nu en ook na de gemeenteraadsverkiezingen van 2018 vol inzetten op een transitie naar duurzame mobiliteit. Politieke partijen moeten daarom stelling nemen voor concrete maatregelen om de duurzame keuze de gemakkelijke keuze te maken. Ook de landelijke politiek moet gemeenten ondersteunen in plaats van tegenwerken als zij schoon vervoer door de stad mogelijk willen maken. Met experimenten in de openbare ruimte laten we mensen zien wat er verloren is gegaan door de stad in te richten voor auto's in plaats van mensen: een sociale, groene stad.

Milieudefensie vindt het belangrijk dat de problemen aan de bron worden aangepakt. Verkeer en vervoer zijn momenteel een van de grote veroorzakers van luchtvervuiling en klimaatverandering. Bovendien vergen verkeer en vervoer veel ruimte, door alle wegen en parkeerplaatsen die ervoor nodig zijn. Deze ruimte kan beter gebruikt worden voor fietsen, wandelen en groen. Met brede stoepen en fietspaden, efficiënt openbaar vervoer, parken en pleinen en schone deelauto's ontstaat een stad waar mensen weer het uitgangspunt worden. Waar iedereen duurzaam door de stad gaat.

Het is belangrijk dat zo veel mogelijk mensen een positief effect ondervinden van een maatregel. We zullen dus eerder pleiten voor een milieuzone waardoor iedereen gezondere lucht inademt, dan voor de aanleg van een tunnel waardoor slechts één wijk ontlast wordt.

Problemen verplaatsen in plaats van oplossen is ook geen goed idee. Dit wordt ook wel het 'waterbedeffect' genoemd: als het afsluiten van een weg ervoor zorgt dat al het verkeer zich via een andere weg gaat verplaatsen waar ook mensen wonen, zijn we per saldo niets opgeschoten.

### Puntenplan

Gelukkig zijn er allerlei maatregelen die wel bijdragen aan duurzame mobiliteit. In hoofdstuk 7 zetten we een reeks ideeën voor je op een rijtje. Gebruik deze suggesties om als groep te bepalen waar je in jouw gemeente op wilt zetten. Maak hiervan een duidelijk puntenplan, een lijst met maatregelen waar je gezamenlijk voor staat. Als in jouw gemeente meerdere groepen actief zijn, kijk dan of je samen op kunt trekken. Samen sta je veel sterker én je voorkomt dat je misschien in elkaars vaarwater terechtkomt.

### 6.2 Checklist

Vraag je bij elke mogelijke maatregel af:

- ⌘ Zorgt de maatregel voor minder autoverkeer en krijgen lopen en fietsen meer ruimte?
- ⌘ Ontstaat er meer ruimte in de stad, of wordt ruimte efficiënter gebruikt?
- ⌘ Leidt de maatregel tot minder luchtvervuiling en geluidhinder op plaatsen waar mensen (regelmatig) verblijven?
- ⌘ Zorgt dit niet voor een verplaatsing van het probleem of een verergering van het probleem op een andere locatie?
- ⌘ Valt het te verwachten dat een aanzienlijk deel van de bevolking deze maatregel ondersteunt? Zijn er bestaande bewonersgroepen die deze maatregel ook voorstellen?
- ⌘ Staan de kosten van de maatregel in verhouding tot de mogelijke opbrengst?
- ⌘ Is dit iets dat valt onder de gemeentelijke verantwoordelijkheden? Maximumsnelheden op rijkswegen vallen bijvoorbeeld onder de rijksoverheid en openbaar vervoer in steden is soms de verantwoordelijkheid van de provincie (bijv. in de stad Utrecht). De gemeente kan natuurlijk wel indirect invloed uitoefenen. Ook zijn sommige maatregelen in steden afhankelijk van landelijke wetgeving (scooters naar de rijbaan, een verkeersbord voor milieuzones).

Op het moment dat je gekozen hebt om actie te voeren voor een bepaalde maatregel of een pakket aan maatregelen, denk dan ook na over de volgende punten.

- ⌘ Wat zijn mogelijk andere voordelen van de door ons voorgestelde maatregel waarmee we draagvlak kunnen vergroten? (we geven enkele tips bij de maatregelen hieronder)
- ⌘ Welke mogelijke tegenargumenten zijn te verwachten en wat kan dan mijn weerwoord zijn?

Daarnaast is het in deze fase handig om uit te zoeken of de maatregelen al eerder in de gemeenteraad zijn besproken en wat de standpunten van de verschillende politieke partijen zijn. Zie voor verdere tips over dit politieke speelveld en de aanpak van je lobby onze tips voor gemeentelijke lobby (hoofdstuk 2, 3 en 4).

## **7. Effectieve maatregelen voor duurzame mobiliteit**

## 7.1 Leefstraten: meer ruimte voor groen en ontmoeten

De meeste mensen wonen in steden, en met name grote steden blijven maar groeien. Daarom is het van belang dat onze leefomgeving in de stad is ingericht voor de mens en niet voor fossiel verkeer. Mensen waarderen ruimte en sfeer, groen en plekken om elkaar te ontmoeten en plaatsen voor kinderen om te spelen. Dat betekent geen grote, brede wegen, maar smallere straten waar je goed kan fietsen en lopen. Veel steden in Nederland lijken echter gemaakt voor auto's. Auto's rijden in smalle stadsstraatjes en parkeerplaatsen nemen de resterende ruimte in. Daarnaast maakt altijd een auto voor de deur hebben het wel erg makkelijk om erin te stappen. In sommige steden zoals Rotterdam worden al weer parkeerplaatsen teruggegeven aan de openbare ruimte, waardoor iedereen van die ruimte gebruik kan maken, maar dit is lang niet overal het geval.

### 7.1.1 Leefstraten

Bewoners die experimenten willen opzetten waarbij ze voelen hoe het is om geen geparkeerd blik in de straat te hebben, kunnen denken aan een Leefstraat. Dit is een straat die tijdelijk autovrij is en afgesloten wordt voor (auto)verkeer. De ruimte en vrijheid die hierdoor ontstaat wordt door de bewoners van de straat zelf ingevuld. In Leefstraten zie je vaak dat straatmeubilair weer terug komt en er is ruimte voor meer groen. Er komen bijvoorbeeld meer plantenbakken, fijne zitplekken en een minimoestuin of zelfs een groen grasmatje waar op gevoetbald kan worden. Daarnaast worden de bewoners van Leefstraten gestimuleerd om alternatieve manieren van vervoer uit te testen. De auto staat immers niet meer voor de deur. Auto's worden elders geparkeerd waar meer ruimte is; vervoer tussen huis en parkeerplek kan bijvoorbeeld per (deel/bak)fiets.

Als je samen met je burens een Leefstraat opzet, kun je gelijk nadenken over welk deelvervoer jij zou willen uitproberen: denk aan een deelbakfiets of een elektrische deelauto. Gebruikers van een deelauto, blijken minder auto te rijden, omdat ze bewuster met hun mobiliteit omgaan. Het is voor veel mensen ook nog eens goedkoper. In straten met veel geparkeerde auto's, kunnen deelauto's een groot verschil maken. Een deelauto vervangt namelijk zomaar 9 tot 13 gewone auto's.

Een Leefstraat is een prima manier om te laten zien wat je allemaal met de ruimte in je straat kan doen, als je de auto's eruit haalt. Het kan allerlei bezwaren wegnemen, omdat het laat zien hoe het anders kan. Milieudefensie steunt dit soort initiatieven daarom graag. We helpen je graag met het opzetten van een Leefstraat.

### 7.1.2 Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid in een stad heeft op allerlei manieren effect op de gezondheid en leefbaarheid van die stad. Goedkope of gratis parkeerplaatsen kunnen extra autoverkeer aantrekken en verminderen de effectiviteit van P+R's. De ruimte die wordt ingenomen door geparkeerde auto's staat niet ter beschikking aan voetgangers en fietsers en kan niet gebruikt worden voor groen of recreatie. Bedenk dat auto's vaak 23 uur per dag stilstaan (of zelfs nog langer). Brede, groene straten met weinig gemotoriseerd verkeer zijn juist zeer uitnodigend voor voetgangers en fietsers. Schoon openbaar vervoer en goede fietspaden kunnen door iedereen gebruikt worden om zich door de stad te bewegen.

Daar waar auto's geparkeerd kunnen worden, moeten realistische kosten berekend worden voor het gebruik van die ruimte. Het invoeren van betaald parkeren, of het verhogen van bestaande tarieven, is een van de meest effectieve maatregelen om een stad auto-luwer te maken. Op dit moment zijn tarieven voor parkeren en parkeervergunningen meestal niet kostendekkend. Dat zou wel zo moeten zijn. Ook auto's moeten een evenredige hoeveelheid aan geld betalen om een stuk stad te bezetten. Natuurlijk moet het innen van parkeergeld wel gepaard gaan met investeringen in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur. Zo zorgen we ervoor dat de stad bereikbaar blijft. Ook voor minder-validen moet de binnenstad bereikbaar blijven.

Het is meestal niet handig om slechts op enkele plaatsen betaald parkeren in te voeren: de auto's verplaatsen zich dan naar de aangrenzende wijk, met alle problemen van dien. Het is ook mogelijk om parkeertarieven te differentiëren, waarbij het tarief voor vervuilende auto's relatief hoog is, terwijl het tarief voor schone auto's relatief laag is.



Parkeren is een thema dat goed wijkgericht aangepakt kan worden. In sommige wijken staan bedrijven die veel auto's aantrekken van personeel of bezoekers. De gemeente kan afspraken maken: als bedrijven bijvoorbeeld willen uitbreiden zullen ze ook realistische parkeertarieven moeten betalen of laadpalen voor elektrische auto's plaatsen. Nieuwe woonwijken bieden kansen om te experimenteren met autovrij wonen. Mensen zonder auto hebben geen behoefte aan parkeerruimte en kunnen die ruimte veel beter gebruiken. Sowieso komt het voor dat er in wijken veel ongebruikte parkeerruimte is.

Bij nieuwbouwprojecten wordt dat geregeld via parkeernormen (een norm voor het aantal parkeerplaatsen per woning, bedrijf of andere functie). Dat betekent dat er een verplicht aantal parkeerplaatsen moet worden aangelegd bij een nieuwbouwproject. Dat stimuleert natuurlijk het gebruik ervan. Het aanpakken van dit soort parkeernormen kan in de toekomst veel onnodige luchtvervuiling en ruimteverspilling voorkomen.

Het aanpassen van parkeerbeleid is voor sommige mensen een gevoelig punt. De auto wordt nog steeds vaak als 'heilige koe' beschouwd die altijd voor de eigen deur moet staan. Mochten jullie als groep op weerstand stuiten, leg dan uit dat de openbare ruimte in principe voor iedereen is en dat het dus logisch is dat je daarvoor moet betalen. Een de stad is ook veel aantrekkelijker als er minder auto's geparkeerd staan. Dat is een belangrijk economisch argument voor bijvoorbeeld winkelgebieden. Stap voor stap aanpakken is daarom een goed idee. Stel voor om jaarlijks (bijvoorbeeld) 10% van parkeerplaatsen in een wijk in te ruilen voor speelruimte, groen, fietsenrekken, enzovoort. Ook (tijdelijke) leefstraten helpen om mensen te laten wennen aan een huis zonder parkeerplaats ervoor.

Effecten van maatregelen voor meer ruimte:

- + parkeerbeleid is heel effectief
- + levert geld op
- + bewustwording
- + maakt de stad ook esthetisch mooier en daarmee aantrekkelijker voor ondernemers

Voorbeelden:

- ↗ Leefstraten? Zie het voorbeeld uit Gent <http://www.leefstraat.be/leefstraten/>, en de Duifstraat in Utrecht <https://www.hetkanwel.net/2016/08/26/duifstraat-leefstraat/>
- ↗ Mens en Straat initiatief, zie <http://www.mensenstraat.nl/wat-wij-doen/>
- ↗ Parkeerbeleid in Amsterdam:  
[http://www.centrum.amsterdam.nl/algemene\\_onderdelen/veelgevraagd/?productid=%7b8374972C-757B-438C-9105-4863B8A2403D%7d](http://www.centrum.amsterdam.nl/algemene_onderdelen/veelgevraagd/?productid=%7b8374972C-757B-438C-9105-4863B8A2403D%7d)
- ↗ Momenteel zijn winkeliers vaak tegen het invoeren van strenger parkeerbeleid of het autovrij maken van winkelstraten omdat ze bang zijn dat ze dan inkomsten verliezen. Er zijn echter voldoende voorbeelden van straten waar de omzet juist gestegen is nadat er minder voertuigen mochten komen. De binnenstad van Straatsburg (Frankrijk) is een goed voorbeeld. Die is nu autovrij en heel goed bereikbaar geworden door tramverbindingen. De omzet bij de winkeliers in het centrum is gestegen!

## 7.2. Mobiliteit in de stad

In sommige steden zijn de wegen zo aangelegd dat ze als het ware verkeer de binnenstad in zuigen. Die binnenstad is daar helemaal niet op berekend. Als mensen niet in de stad hoeven te zijn, is het belangrijk om hun auto's daar weg te houden.

Je kunt met je groep proberen via de gemeente cijfers te krijgen over de verkeersstromen van, naar en door de stad, liefst getypeerd naar herkomst en bestemming. De gemeente moet deze gegevens hebben, omdat ze die nodig hebben voor verkeersmodellen<sup>1</sup>. Interessante vragen:

- ↗ Waarom komen mensen naar de stad?
- ↗ Waar moeten ze zijn? Waar rijdt het meeste verkeer en waar staat het altijd vast?
- ↗ Hoeveel automobilisten hebben herkomst en bestemming in dezelfde buurt of stad?

1 Dit geeft je meteen een kans om te kijken of de gegevens kloppen. Als de gemeente aangeeft dat er op een bepaalde locatie nooit file staat, terwijl je daar zelf elke dag vast staat, is dat een goede reden om de gemeente om opheldering te vragen.

Als je daar een beeld van hebt, kan gekeken worden welke mogelijkheden er zijn om die verkeersstromen te minderen of uit de stad te houden. Soms is de aanleg van een ringweg om doorgaand verkeer uit de stad te houden de enige realistische oplossing voor een lokaal probleem.

Autovrije (zon)dagen zijn een manier om mensen te laten wennen aan het thuislaten van hun auto. Het idee bestaat al sinds de jaren 70, maar het werkt nog steeds. Eenmaal per maand een auto- en brommervrije dag is een prima idee voor het stimuleren van duurzame mobiliteit.

#### 7.2.1 Doorgaand verkeer weren

Als ergens teveel auto's rijden, waardoor luchtkwaliteitsnormen worden overschreden, is het weren van doorgaand verkeer een voor de hand liggende oplossing. Smalle wegen in stadscentra en nauwe straten in woonbuurten, zijn alleen geschikt voor bestemmingsverkeer. Maar als er geen alternatieven voor het autoverkeer komen, gaan die auto's natuurlijk wel ergens anders rijden. Dit noemen we het waterbedeffect: Het probleem verplaatst zich deels. Je moet dus goed opletten waar er juist meer auto's komen te rijden.

In Utrecht heeft de gemeente een ernstig luchtkwaliteitsknelpunt op de Weerdsingel aangepakt door daar minder autoverkeer toe te laten (de zgn. "knijp Monicabrug"). De gemeente "knijpt" het verkeer via verkeerslichten. Rond de Weerdsingel is er nu inderdaad minder verkeer, maar elders nam het aantal auto's juist toe. De rijen wachtende auto's voor de verkeerslichten die "knijpen", zijn vrij lang. Bewoners zijn dus zeker nog niet tevreden.

Plannen om autoverkeer te sturen, moeten dus gepaard gaan met maatregelen om zoveel mogelijk autoritten te voorkomen. Anders verplaatst je het probleem enkel en misschien vergroot het zelfs! Alleen zo wordt de stad leefbaar en de lucht overal gezonder. En dat willen we natuurlijk.

#### 7.2.2 Snelheid verlagen

Een lagere maximum snelheid is een effectieve maatregel. Het zorgt voor minder geluidhinder, minder luchtvervuiling en het wordt voor voetgangers makkelijker om over te steken. Op de meeste plekken is 30 km/h een prima snelheid; in woonwijken kan dat nog lager (zoals op woonerven).

#### 7.2.3 Doorstroming

Doorstroming van verkeer verbetert doorgaans als het verkeer gelijkmatig en met een relatief lage snelheid rijdt. Ook een groene golf kan in sommige gevallen zorgen voor betere doorstroming zodat een lokaal knelpunt wordt ontlast. Maar let op, er kleven hier ook nadelen aan. De wachttijden voor kruisend verkeer (incl. voetgangers en fietsers) nemen bij een groene golf toe. Als bovendien de doorstroming ineens veel beter wordt, trekt dat mogelijk weer extra autoverkeer aan. Daarom staat de groene golf ook in het lijstje van minder effectieve maatregelen in hoofdstuk 7.

#### 7.2.4 Bereikbaarheid voor iedereen

Het begrip vervoersarmoede is niet erg bekend in Nederland. Het is niet voor iedereen vanzelfsprekend om overal te kunnen komen. Voor ouderen, mensen die gehandicapt of slecht ter been zijn, of mensen die weinig geld hebben, is het belangrijk dat zij volwaardig aan de maatschappij kunnen deelnemen. Zij zijn afhankelijk van goed openbaar vervoer, dat betaalbaar is. Bereikbaarheid voor iedereen gaat ook over verkeersveiligheid. Kinderen moeten veilig naar school kunnen lopen of fietsen. Voor hen zijn veilige loop- en fietsroutes nodig en waar mogelijk autovrije zones rond scholen. Voor mensen met weinig geld (die daarom niet snel het ov gebruiken) is het belangrijk dat lopen en fietsen zo aantrekkelijk en veilig mogelijk is. Tenslotte helpt het als scholen, winkels en andere voorzieningen zo veel mogelijk op loop- of fietsafstand liggen. In wijken waar die voorzieningen ontbreken, zullen mensen eerder de auto gebruiken.

#### Effecten van mobiliteitsmaatregelen:

- + efficiënter door de stad
- + minder autoverkeer

- + aantrekkelijker voor fietsers en voetgangers
- + schoner, veiliger en leefbaarder

#### Voorbeelden:

- TomTom (van de autonavigatie-systemen) heeft uitgebreide informatie van verkeersknelpunten per stad. Dit geeft inzicht in waar de knelpunten zitten (en waar niet):  
[http://tomtom.com/en\\_gb/trafficindex/](http://tomtom.com/en_gb/trafficindex/) en een overzicht van NLse steden:  
[http://tomtom.com/en\\_gb/trafficindex/list?citySize=ALL&continent=EU&country=NL](http://tomtom.com/en_gb/trafficindex/list?citySize=ALL&continent=EU&country=NL)
- Voorbeeld van een autoluwe binnenstad is Zurich  
<http://krachtvanutrecht.blogspot.com/2014/10/het-grote-compromis-van-zurich-ruimte.html>
- Reactie Kracht van Utrecht initiatief op het Utrechtse mobiliteitsplan Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen <http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/nieuws-2/439-reactie-kracht-van-utrecht-op-slimme-routes-slim-regelen-slim-bestemmen>
- Reactie Adem in Rotterdam op verkeersplan: [https://www.scribd.com/doc/314241782/reactie-verkeersplan#fullscreen&from\\_embed](https://www.scribd.com/doc/314241782/reactie-verkeersplan#fullscreen&from_embed)
- Artikel over het Utrechtse mobiliteitsplan <http://www.verkeerskunde.nl/utrecht/mobiliteitsplan2015>

### 7.3 Ruimte voor de fietser

Nederland staat bekend als fietsland bij uitstek. In veel steden is het ook goed te doen om van A naar B te komen op de fiets. In veel gevallen is dat in de binnenstad zelfs een stuk sneller dan met de auto. Toch is dit lang niet voldoende. De fiets wordt steeds populairder en dat geeft drukte op de fietspaden en vertraagt de fietser. Om de groei van duurzaam verkeer te faciliteren is het noodzakelijk dat er geïnvesteerd wordt in fietsinfrastructuur. Goede centrale gratis fietsenstallingen, vrij liggende fietspaden, niet te veel langzame stoplichten en veilige kruisingen. Waar geen vrij liggende fietspaden kunnen worden gerealiseerd, kan een maximumsnelheid voor autoverkeer van 30 km/uur worden ingesteld. Zo komt de fiets niet in de verdrukking.

Een fietsstraat is ook een mogelijkheid. Fietsers hebben daar voorrang en alle ruimte; auto's (beperkt bestemmingsverkeer) zijn toegestaan, maar zijn ondergeschikt aan fietsers. Volgens CROW-Fietsberaad werken fietsstraten goed, zolang het aantal motorvoertuigen onder de 2500 per etmaal blijft.

Fietsers hebben nog niet overal de ruimte, die ze wel nodig hebben. Zeker in grote steden, waar veel fietsers zijn, komt het nog veel voor dat fietspaden en fietsstroken te smal zijn. Zeker voor kinderen en ouderen is dat niet ideaal. Soms zijn er bovendien niet voldoende fietsparkeerplekken in een winkelstraat of bij een station. Een van de oorzaken hiervan, is dat auto's teveel ruimte innemen. Een oplossing kan zijn om autoparkeren aan een zijde van een straat op te heffen, zodat het fietspad de juiste breedte kan hebben. Ruimte voor fietsparkeerplekken ontstaat door bijvoorbeeld een fietsenrek op een autoparkeerplaats te zetten. Op zo'n parkeerplaats passen makkelijk 10 fietsen. Pure winst. Scooters van het fietspad weren, helpt natuurlijk ook (zie paragraaf 7.3.2).

#### 7.3.1 Doorfietsroutes

In Utrecht is men bezig met zogenaamde doorfietsroutes. Veel bestaande fietsroutes liggen naast drukke verkeerswegen. Het is goed om op die routes goede fietspaden en fietsoversteekplaatsen te realiseren. Maar om een stad echt aantrekkelijk voor fietsers te maken, is het goed dat er rustige alternatieven zijn met zo min mogelijk verkeerslichten en weinig auto's om je heen. Ervaren fietsers weten soms al rustige, snelle en aantrekkelijke routes. Door die routes aan te pakken en te voorzien van comfortabel fietsasfalt, creëer je een goed netwerk. De gemeente kan hiermee drukke fietsroutes ontlasten.

Natuurlijk zijn er ook fietsers die van buiten de stad komen. Afstanden tot 15 km zijn prima te doen met een (al dan niet elektrische) fiets. Daarvoor zijn er snelfietsroutes. Op diverse plekken in Nederland zijn deze al gerealiseerd, zoals (delen van) de F35 in Twente, het Rijnwaalpad tussen Arnhem en Nijmegen en de Velostrada tussen Den Haag en Leiden. In deze projecten werken gemeenten met elkaar en met provincies samen. De Fietsersbond is meestal nauw betrokken.

### 7.3.2 Welke fietsknelpunten zijn er in jouw stad?

Je kunt met jouw groep de kaart van je gemeente er eens bij pakken en bespreken waar je met de fiets hinder ondervindt. Wat voor een fietsroutes zijn er en waar ontbreken goede verbindingen? Zijn er ergens knelpunten door een vervelend kruispunt, waar je lang moet wachten, of een doorsteekje dat er niet is? Kleine, maar belangrijke knelpunten, zijn onder andere paaltjes en stoepranden die ongelukken kunnen veroorzaken. Misschien zijn ze overbodig en kan de gemeente ze zonder problemen weghalen. Dit geldt ook voor verkeerslichten. Op sommige rustige kruisingen kunnen verkeerslichten worden uitgeschakeld. Je kunt de gemeente vragen dit bij wijze van proef tijdelijk te doen. Let ook op plekken waar de fietser wordt verdrukt door de auto. Moet je een eind omfietsen omdat er bij een kruising geen rekening gehouden is met een fietser, of omdat een fietstunnel of -brug ontbreekt? Is er een plek waar je moet zijn, maar je fiets niet kwijt kan? Verzamel dit soort ideeën en aandachtspunten, meld het bij je gemeente en vraag om maatregelen.

Een knelpunt kan ook zijn dat er in een wijk – al of niet met goede fietsvoorzieningen – sowieso weinig mensen fietsen. Dat is bijvoorbeeld het geval in Rotterdam Zuid. Fietsen op Zuid is een initiatief van o.a. de Fietsersbond, waarmee Rotterdam bouwt aan een nieuwe fietscultuur in Rotterdam Zuid. Het gaat hier niet alleen over de fiets op zich, maar ook over vervoersarmoede oplossen, gezondheid en een veilige openbare ruimte (zie <https://www.fietsenopzuid.nl>). Een ander succesvol project is De Fietsmeesters in Utrecht. Zij geven fietslessen aan volwassenen (zie <http://defietsmeesters.nl/fietslessen>).

Natuurlijk kosten al deze maatregelen geld. Maar alles met de auto doen kost nog veel meer. Sterker nog, onderzoeksbureau Decisio heeft voor de stad Utrecht onlangs berekend dat de fiets maar liefst 250 miljoen euro oplevert aan maatschappelijke baten. Als alle fietsers namelijk met de auto zouden reizen, ben je veel geld kwijt aan files, aan maatregelen om luchtverontreiniging te beperken en aan extra gezondheidszorg (fietsers zijn namelijk gezonder). Meer hierover: <http://decisio.nl/nieuwsblog/2017/fiets-levert-utrecht-250-miljoen-op/>

Effecten:

- + ook goed voor beweging
- + veel draagvlak

Voorbeelden:

- De Fietsersbond heeft in het verleden Groningen, Houten en 's Hertogenbosch verkozen tot Fietsstad van het jaar. Zie <http://fietsstad.fietsersbond.nl/archief-fietsstad>
- Artikel "De fiets als maat van de stedenbouw" <http://bit.ly/MKVksf>
- In o.a. Amsterdam worden zogenaamde 'plusroutes' aangelegd waarop de fiets de primaire gebruiker is (en de auto te gast is). Voor de Mobiliteitsaanpak van Amsterdam, zie [www.amsterdam.nl/publish/pages/509906/artikel\\_1.pdf](http://www.amsterdam.nl/publish/pages/509906/artikel_1.pdf)
- Meer over fietsstraten <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Discussienotitie+fietsstraten+binnen+de+kom>
- Alles over snelle fietsroutes: <http://www.fietsfilevrij.nl/>
- Lees wat de Fietsersbond zegt over fietsen in de stad <https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/mobiliteit/de-fiets-in-de-stad/>

### 7.4 Scooters van het fietspad

Voor veel mensen in grote steden een bron van ergenis: de ronkende scooter voor je op het fietspad. Volgens de huidige regels mag een nieuwe brommer of scooter meer fijnstof uitstoten dan een auto. Ook zorgen de regels die van een brommer een snorfiets of snorscooter maken ervoor dat deze kunstmatig vele malen vuiler wordt. Dat komt omdat de motor wordt afgeknepen (zodat ze minder hard kunnen rijden) waardoor de brandstof onvolledig wordt verbrand. Behalve luchtvervuiling zorgt de scooters voor veel overlast: er wordt stelselmatig te hard gereden met veel overlast voor fietsers en voetgangers.

Uit onderzoek van GGD Gelderland-Midden blijkt dat tot een kwart van de luchtvervuiling met ultrafijnstof op fietspaden afkomstig is van brom- en snorfietsen. De GGD deed deze metingen op 19 locaties in Amsterdam, Arnhem, Harderwijk en Nijmegen. In tunnels liep dit percentage op tot zo'n 40%. Niet alleen de oudere tweetaktscooters blijken erg vervuilend, ook viertaktvoertuigen stoten veel ultrafijnstof uit. Meer over dit onderzoek:

[http://www.vggm.nl/ufc/file2/hgm\\_internet\\_sites/meeujo/6e742b55977d536164296d43e6be679f/pu/20170301\\_Brommerrapport\\_VGGM.pdf](http://www.vggm.nl/ufc/file2/hgm_internet_sites/meeujo/6e742b55977d536164296d43e6be679f/pu/20170301_Brommerrapport_VGGM.pdf)

#### 7.4.1 Overvolle fietspaden zijn onveilig

Door de enorme toename van het aantal scootergebruikers zijn fietspaden, met name in grote steden, overvol geraakt. Fietsers verdienen alle ruimte op het fietspad. De snellere brommer (gem. 36 km/u) moet op de meeste plekken al op de rijbaan rijden, andere scooters (gem. 33 km/u) op het fietspad. De gemeenten Amsterdam en Utrecht staan op het punt om alle scooters naar de rijbaan te verplaatsen. In totaal geeft bijna de helft van de twintig grote steden aan dat ze de scooter naar de rijbaan wilt verplaatsen.

#### 7.4.2 Maatregelen tegen fossiele tweewielers

Milieudefensie ziet dat het politiek nu opportuun is om actie te ondernemen tegen de vervuiling van scooters en vraagt de politiek om nu snel maatregelen te nemen tegen vervuilende tweewielers. Een structurele oplossing is het uitfasen van brom- en snorfietsen met verbrandingsmotor en het stimuleren van schone alternatieven zoals elektrische scooters en -fietsen. Op kortere termijn moeten er strengere emissie-eisen komen, die bovendien strenger gecontroleerd moeten worden. Om de luchtkwaliteit op de fietspaden onmiddellijk te verbeteren pleiten wij voor het verplaatsen van scooters naar de rijbaan en het invoeren van milieuzones voor scooters. De landelijke overheid staat het toe om snorfietsen naar de rijbaan te verplaatsen. Er zitten alleen wel wat haken en ogen aan. Een voorwaarde is bijvoorbeeld dat snorfietsers een helm dragen. Daarbovenop moet een gemeente dit per fietspad regelen, op plekken waar het aantoonbaar druk en onveilig is. Of en hoe dit allemaal gaat werken, is dus nog maar de vraag. Het zou logischer zijn om nieuwe regels meteen voor een heel gebied te mogen regelen. Dat is duidelijker voor iedereen en voorkomt onnodig omrijden door snorfietsers.

Vanaf 1 januari 2018 zal er in Amsterdam een milieuzone voor brom- en snorfietsen gelden. Brom- en snorfietsen van voor 1 januari 2011 (datum eerste toelating) worden dan geweerd uit de hele stad.

#### 7.4.3 Lobby voor beter landelijk beleid

Veel maatregelen om het scooterprobleem aan te pakken zouden landelijk genomen moeten worden: een verbod voor scooters op fietspaden, een verbod op de verkoop van vervuilende scooters (de scooter is bij uitstek een vervoermiddel dat elektrisch aangedreven kan worden), een APK met emissiemeting voor scooters, etc. Zoals je hiervoor kon lezen werkt de landelijke politiek de gemeenten nu juist tegen, bijvoorbeeld door gemeenten te verbieden lokaal maatregelen te nemen en door handhaving van een milieuzone voor scooters onmogelijk te maken door daarvoor benodigde data over uitstoot niet te koppelen aan specifieke voertuigen.

Vraag bij jouw gemeente wat de plannen zijn. Mochten er nog geen plannen zijn, dan is het de hoogste tijd om deze overlast op de politieke agenda te krijgen. Het is belangrijk dat steden maatregelen nemen en bij de landelijke overheid pleiten voor maatregelen.

Maatregelen (lokaal en landelijk):

- Per 2020 alleen nog schone tweewielers toestaan in steden
- Ook bezorgdiensten kunnen prima werken met elektrische fietsen en -scooters.
- Zo snel mogelijk vervuilende scooters weren via een (bestaande) milieuzone.
- Verkoopverbod op niet-elektrische brommers en (snor)scooters.
- Uitstoot meten via APK
- Scooters naar de rijbaan

Effecten:

- + minder overlast op het fietspaden
- + minder geluidhinder
- + lokaal minder luchtvervuiling
- + veel draagvlak in steden

## 7.5 Schoon en uitgebreid openbaar vervoer

Steeds meer gemeenten zetten elektrische of hybride bussen in. Dat is goed voor de luchtkwaliteit, vooral in nauwe straten in binnensteden waar uitlaatgassen lang blijven hangen. Arnhem heeft al heel lang stadsbussen op elektriciteit (trolleybussen). In en rond Eindhoven (regio Zuidoost-Brabant) rijden sinds eind 2016 43 elektrische bussen in de dienstregeling. Vanaf september 2017 gaan er 8 elektrische bussen rijden in en rond Haarlem (concessie Haarlem-IJmond). En natuurlijk zijn er veel meer voorbeelden.

Sommige grote steden hebben een tram- of metronetwerk waar vaak veel gebruik van gemaakt wordt. Helaas wordt tegelijkertijd op veel plaatsen juist gekort op het openbaar vervoer. Buslijnen worden geschrapt of de frequentie wordt omlaag geschroefd. Ook zijn sommige logische routes slechts af te leggen doordat je meerdere keren moet overstappen. Juist een betrouwbare en frequente dienstregeling maakt de bus tot een goed alternatief voor de auto. Voor ouderen of mensen die slecht ter been zijn, is openbaar vervoer extra belangrijk, omdat lopen en fietsen voor hen geen optie is. Openbaar vervoer moet belangrijke bestemmingen, zoals winkelstraten, ziekenhuizen, scholen en bejaardentehuizen goed bedienen.

Openbaar vervoer is erg ruimte efficiënt. Dat zit hem vooral in het niet hoeven parkeren. Met name oudere woonwijken en binnensteden kunnen die extra ruimte goed gebruiken. Natuurlijk is fietsen en lopen nog schoner, maar openbaar vervoer is een goed alternatief. Wat nog beter kan in Nederland, is de aansluiting tussen woning, openbaar vervoer en de eindbestemming. Niet iedereen heeft immers een ov-halte voor de deur of een werkplek op loopafstand van een groot treinstation. De fiets speelt hier een belangrijke rol. Het vervoer naar het station gaat in sommige steden al voor meer dan de helft met de fiets. Fietsen en deelfietsen vergroten het bereik van openbaar vervoer en maken het dus aantrekkelijker. Goede parkeervoorzieningen bij station zorgen dus ook voor beter OV.

### Lobbymomenten

Belangrijk voor een succesvolle lobby is het moment dat steden het openbaar vervoer in hun stad aanbesteden. De gemeente stelt daarvoor een aantal voorwaarden op. De inzet van hybride of elektrische bussen en het meenemen van innovatieve concepten kunnen voorwaarden zijn. Het is belangrijk dat schoon en duurzaam openbaar vervoer op die manier een kans krijgt. Let er trouwens op, dat het streekvervoer (en soms ov in steden) meestal door de provincie wordt geregeld. Daarnaast is de dienstregeling belangrijk. Die wordt 1 of 2x per jaar vastgesteld, waarbij je je mening erover kan geven.

### Vragen

Is er in jouw gemeente ook nog wat te verbeteren op het gebied van openbaar vervoer? Waar liggen de knelpunten? Wonen de meeste mensen op aanvaardbare afstand van een bus-, tram- of metrohalte? Zijn die haltes wel voor iedereen toegankelijk? Hoe goed is de aansluiting tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer (intercity, sprinter, metro, (snel)tram, bus)? Investerings in een uitgebreid en goed toegankelijk openbaar vervoer netwerk zijn nodig om een stad bereikbaar te houden zonder dat iedereen de auto in hoeft.

### Effecten:

- + Schoon openbaar vervoer in steden en regio's is mogelijk
- + verhoogt ook de mobiliteit van mensen die slecht ter been zijn
- + geen parkeerplaatsen in de stad nodig

## 7.6 Milieuzones en gezonde lucht

Een milieuzone is een gebied in een stad waar de toegang voor vervuillende voertuigen is beperkt of helemaal verboden.

### 7.6.1 Effectiviteit

Milieuzones hebben een positief effect op luchtvervuiling. Soms gaat het daarbij echter om slechts kleine effecten wanneer gekeken wordt naar de concentraties fijnstof en stikstofdioxide. Daarom dragen de milieuzones maar beperkt bij aan het behalen van de normen. Als we niet kijken naar de juridische norm, maar naar het effect op onze gezondheid, zijn de milieuzones echter veel effectiever. Dit komt doordat milieuzones zorgen voor minder uitstoot van bijvoorbeeld roetdeeltjes en andere ultrafijne (dus hele kleine) deeltjes. Die deeltjes zijn veel schadelijker voor de gezondheid dan andere fijnstof deeltjes, zoals opwaaiend bodemstof en zeezout. Een klein effect van de milieuzone op de totale hoeveelheid fijnstof kan dus toch een groot effect hebben voor de gezondheid. In feite is er behoefte aan een nieuwe norm speciaal gericht op het roetgehalte in fijnstof of op het aantal ultrafijne deeltjes. Helaas zullen we het voorlopig met de bestaande normen moeten doen.

### 7.6.2 Uitbreiden naar andere voertuigen en een groter gebied

Milieuzones zijn effectiever te maken door uitbreiding naar andere typen voertuigen of door de milieuzone voor grotere delen van de stad in te stellen. In sommige gevallen kan ook de handhaving verbeterd worden. De naleving van de milieuzone voor vrachtverkeer in Amsterdam was in 2010 bijvoorbeeld beter dan elders: in Amsterdam was 5% van de vrachtauto's in overtreding, tegen 20 tot 25% in 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Breda (bron: <sup>2</sup>). Deze strengere handhaving leidt echter niet zonder meer tot een directe verbetering van de luchtkwaliteit, aangezien in Amsterdam door de strengere handhaving ook meer ontheffingen worden aangevraagd én verleend. Daar is dus nog een hoop winst te behalen.

### 7.6.3 Weerstand

Veel weerstand tegen milieuzones komt vaak van liefhebbers van oude auto's. Wij vinden dat de gezondheid van velen boven de hobby's van enkelen gaat. Oldtimers die uit liefhebberij in stand worden gehouden en slecht een paar dagen per jaar rijden, hebben ook maar een miniem aandeel in de vervuiling. Daarvoor beperkte uitzonderingen verlenen vindt Milieudefensie een prima oplossing. Mensen die een oude vieze auto willen rijden om zo geen belasting te betalen, vallen daar natuurlijk niet onder. Een veelgehoord argument is dat niet alle oude auto's even vervuillend zijn. Dat klopt natuurlijk. Wij zijn daarom voorstander van het weren van voertuigen op werkelijke uitstoot. Ook Sjoemeldiesels die alleen op papier aan de emissienormen voldoen, komen de milieuzone dan niet in.

Op <http://www.milieuzones.nl/locaties-milieuzones> kan je vinden welk type milieuzone in jouw gemeente mogelijk al van kracht is en in welk gebied. Als je weet hoe het nu zit, kan je met je groep gaan bedenken wat voor jouw gemeente een goede (uitbreiding op de) milieuzone zou zijn.

### 7.6.4 Vrachtverkeer

In veel grote steden in Nederland is al een milieuzone in werking voor het meest vervuillende vrachtverkeer. Dat werkt inmiddels goed, nadat onder andere Milieudefensie heeft gepleit voor een veel betere handhaving<sup>3</sup>. In 2010 is door het Rijk een evaluatie uitgevoerd om de effectiviteit van deze milieuzones te testen<sup>4</sup>. Hieruit blijkt dat de milieuzones effectief zijn op knelpunten: daar waar PM10- of NO<sub>2</sub>-normen overschreden (dreigen te) worden zijn de concentraties verlaagd. Door invoering van de milieuzone voor vrachtverkeer is de verkeersbijdrage aan de PM10-concentraties in 2010 met 2 tot 7% afgenomen. De uitstoot van roet - een van de meest schadelijke bestanddelen van fijnstof - is verhoudingsgewijs nog veel verder afgenomen<sup>5</sup>.

---

2 Goudappel Coffeng en Buck Consultants International (2010), Landelijke effectstudie milieuzones vrachtverkeer 2010, p12, [https://www.milieuzones.nl/sites/default/files/Effectstudie\\_2010.pdf](https://www.milieuzones.nl/sites/default/files/Effectstudie_2010.pdf).

3 Zie o.a. <http://bit.ly/10c5WnT> en <http://bit.ly/16SXyyT> op website Milieudefensie

4 Rijksoverheid.nl, zie <http://bit.ly/YCg3ks>

5 Rijksoverheid, zie <http://bit.ly/YCg3ks>

### 7.6.5 Bestelbusjes

Er zijn veel meer bestelbusjes dan vrachtwagens en de oude varianten daarvan zijn soms enorm vervuilend. Een vies oud bestelbusje stoot soms tot wel 25 keer meer vervuilde lucht uit dan een nieuw schoon busje. In Amsterdam bijvoorbeeld bestaat 19% van het verkeer op de drukke wegen uit bestelauto's, terwijl deze bestelauto's zo'n 30% van de uitstoot van NO<sub>2</sub> veroorzaken. Dit komt omdat bestelauto's bijna altijd op diesel rijden en dat is relatief vervuilend<sup>6</sup>. Het zou erg goed zijn om deze vieze busjes uit de stad te weren.

In Utrecht is sinds 1 januari 2015 een milieuzone voor de meest vervuilende personenauto's en bestelbusjes van kracht. Een milieuzone voor vrachtverkeer bestond al langer. Rotterdam heeft sinds 1 januari 2016 een milieuzone voor de binnenstad. De milieuzone geldt voor bestelauto's van voor 2001 (diesel) of 1992 (benzine) en oudere vrachtwagens. Amsterdam heeft per 1 januari 2017 een milieuzone voor bestelauto's ingevoerd (binnen de A10 ring), voor diesels ouder dan 1 januari 2000. Een milieuzone voor vrachtverkeer bestond al sinds 2008.

Uit onderzoek van TNO<sup>7</sup> blijkt dat een milieuzone voor bestelauto's ongeveer eenzelfde positief effect zal hebben op de luchtkwaliteit als die voor vrachtverkeer. Om kleine ondernemers tegemoet te komen, kan een milieuzone voor bestelbusjes gepaard gaan met een subsidieregeling. Het wordt dan rendabel om een vervuilend voertuig om te ruilen voor een schone. Het verlenen van ontheffingen aan vervuilende busjes en vrachtwagens, om ondernemers tegemoet te komen, leidt natuurlijk niet tot schonere lucht.

### 7.6.6 Personenauto's

Utrecht is de eerste gemeente van Nederland waar sinds begin 2015 een milieuzone voor de meest vervuilende personenauto's van kracht is in de binnenstad (zie <http://www.utrecht.nl/verkeersbeleid/milieuzone>). Vooral oude diesels worden geweerd. 2% van het meest vervuilende verkeer stoot daar tot maar liefst 30% van de vervuiling (roet) uit. Je kan zo dus een enorme slag slaan. De milieuzone is nog wel vrij zwak (een deel van de vervuilende auto's wordt nog niet geweerd) maar de gemeente heeft aangekondigd de zone in de komende jaren te evalueren en eventueel aan te scherpen. Rotterdam heeft een milieuzone voor auto's ingesteld per 1 januari 2016, in de binnenstad. Toegestaan zijn dieselauto's uit 2001 en daarna, benzinevoertuigen van vanaf juli 1992 en oldtimers van 40 jaar en ouder.

Deze steden hebben goed gekeken naar milieuzones voor personenauto's in bijvoorbeeld Berlijn, die zeer effectief zijn. In Duitsland zijn milieuzones de meest kosteneffectieve maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren. Door versnelde modernisering van het wagenpark daalt de fijnstof- en stikstofdioxideconcentratie met 5 tot 10%. De concentratie roet, het meest schadelijke onderdeel van fijnstof, daalt nog veel meer. Dit wordt namelijk vooral uitgestoten door oude diesels. Deze grote verbetering wordt waargenomen in alle straten van de milieuzone en zelfs daarbuiten. De meeste zones in Duitsland omvatten een veel groter gebied dan de milieuzones hier in Nederland. In Berlijn wonen zo'n 1 miljoen mensen binnen de milieuzone.

Effecten:

- + juridisch goed mogelijk
- + vaak veel draagvlak onder de bevolking
- + bewezen effectiviteit
- + ook positief voor de reductie van CO<sub>2</sub> (een broeikasgas dat klimaatverandering veroorzaakt)

---

6 TNO (2011), Actualisatie effecten van verkeersmaatregelen luchtkwaliteit voor de gemeente Amsterdam, downloadlink

7 TNO (2016), Effectmeting *milieuzone* personen- en *bestelverkeer* in Utrecht, zie <http://publications.tno.nl/publication/34620512/aSitMi/TNO-2016-R10230.pdf>



## 7.7 Schone stadsdistributie

In bijna al onze steden geldt dat alle winkels apart worden bevoorraad door vrachtwagens en bestelbusjes. Dat is natuurlijk niet efficiënt. Ze nemen allereerst veel ruimte in. Niet zelden staan vrachtwagens en bestelauto's half op het fietspad en trottoir te laden en lossen. En al die ritjes leveren onnodige drukte, luchtvervuiling en CO<sub>2</sub> uitstoot op. Alles apart bevoorraden is niet efficiënt. In sommige plaatsen in bijvoorbeeld Zweden en Duitsland bestaat het al: een distributiecentrum aan de rand van de stad in nabijheid van de snelweg, waar alle bevoorrading en pakketjes voor de (binnen)stad worden afgeleverd. Vervolgens worden alle winkels vanuit dit centrum efficiënt bevoorrad met behulp van schoon (bijvoorbeeld elektrisch) vervoer. Vaak heet dit een LOP, ofwel een logistiek ontkoppelpunt. Grote vrachtwagens leveren hier hun goederen af, die vervolgens met passende, duurzame voertuigen de stad in vervoerd worden. Dat kunnen elektrische bestelauto's zijn, maar denk ook aan vervoer over water. Dat scheelt veel ruimte op straat.

Eenzelfde systeem kun je ook in de stad toepassen, door kleine leveringen op een centraal punt te bezorgen, waar (kleine) winkeliers en bewoners de pakjes zelf kunnen ophalen. Dat scheelt veel geparkeerde voertuigen en je bent niet afhankelijk van bezorgtijden. Voor winkels en hotels is dit een prima systeem. Zij profiteren er immers van, dat ze niet constant vrachtwagens en bestelauto's voor de deur hebben staan. Dat parkeren voor laden en lossen kunnen steden ook slimmer regelen.

Een systeem als dit moet natuurlijk worden opgezet in samenspraak met bewoners en ondernemers. Misschien kunnen jullie als groep het voortouw nemen om je gemeente aan te sporen een dergelijk schoon distributiesysteem op te zetten. De gemeente kan vervolgens, om de winkeliers te motiveren, bijvoorbeeld ruimere venstertijden instellen voor winkels die via schone distributie worden bevoorrad. Ook is het belangrijk dat de gemeente zelf het goede voorbeeld geeft. Hoeveel bestelauto's komen er per dag iets afleveren op het stadhuis?

De verwachting is dat goederendistributie de komende jaren flink gaat toenemen. Webwinkels die per post bezorgen, zijn aan het groeien. Zij gebruiken vaak grote bestelauto's. Ook dat kan beter. Bestelauto's hebben vaak ruimte te over in de laadbak. Een volle vrachtfiets of een klein elektrisch voertuig is daarom een goed alternatief. DHL zet al waar mogelijk bakfietsen en vrachtfietsen in op plekken waar dat voordeliger is. Fietsen mogen overal komen, kunnen bijna overal parkeren en zijn dus vaak veel sneller in binnensteden. En ze zijn flink goedkoper dan een bestelauto. Laten we trouwens de maaltijdbezorgers niet vergeten. Ook dat kan prima per fiets of elektrische scooter. Het helpt als je de gemeente vraagt dit extra te stimuleren.

Overheden en bedrijven denken gelukkig goed na over stadslogistiek. In de zogenaamde Green Deal ZES – zero emission stadslogistiek – hebben bedrijven en overheden zich verenigd. Het doel hiervan is om stadslogistiek volledig emissievrij te krijgen in 2025. Grote steden als Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Maastricht en Delft zitten erbij. Door deze ambitie uit te spreken moeten de gemeentes samen met bedrijven en vervoerders de komende jaren flinke stappen zetten. En daar kun je ze als groep op aanspreken. Gebeurt er wel genoeg in jouw stad om de ambities te halen?

Informatie over de Green Deal ZES: <http://greendealz.es.connekt.nl/>

Maatregelen:

- + distributiecentra aan stadsranden
- + afhaalpunten in de stad
- + handhaven op milieuzone en parkeren
- + stimuleren van elektrische bestelauto's en -scooters
- + bezorgen met de (vracht)fiets
- + zoveel mogelijk over water

Effecten:

- + veel draagvlak onder bewoners
- + minder irritatie door stagnerend laad/losverkeer
- + makkelijker voor winkeliers, want alles komt in één keer

+ werkt ook andersom, witgoed en meubelwinkels kunnen bij klanten leveren

Voorbeelden:

Binnenstadservice Nederland: <http://binnenstadservice.nl>

Distributie met elektrische voertuigen: <http://www.cargohopper.nl/>

Afval ophalen per water: <http://www.delaatstemeter.nl/kennisnetwerken/afval-amsterdamse-cultuurondernemers-voortaan-water/>

Slimme parkeerplaatsen, proef in Amsterdam <https://www.technolution.eu/nl/over-ons/nieuws/189-proef-met-slimmer-laden-en-lossen-van-start.html>

Vrachtfietsen: <http://vrachtfiets.nl/>

Pakketbezorger voor winkels en webshops (per fiets): <https://www.fietskoeriers.nl/>

De Fietskoerier Utrecht: <http://www.defietskoerierutrecht.nl/>

## 7.8 Elektrische voertuigen

Er komen langzaam steeds meer elektrische voertuigen op de weg. Niet alleen auto's, maar ook voertuigen die de gemeente gebruikt, zoals vuilniswagens, voertuigen voor stadsdistributie en zelfs kleine vrachtwagens. Vooral in de stad zijn de mogelijkheden groot, vanwege de kleine afstanden.

Elektrische auto's hebben geen uitlaat dus daar komen dus ook geen fijnstof of stikstofoxiden uit. Er is nog wel een beperkte fijnstofuitstoot door slijtage van remmen en motor, maar al met al scoren elektrische auto's veel beter dan auto's op diesel en benzine. Voor klimaat geldt hetzelfde. De CO<sub>2</sub> uitstoot van een elektrische auto (voor de hele cyclus van fabriceren van de auto tot het rijden) is veel minder dan die van auto's op fossiele brandstoffen. Voor onderbouwing kun je terecht bij TNO<sup>8</sup>.

Een kanttekening is wel op zijn plaats. Elektrische auto's zijn niet dé oplossing voor alles. Qua ruimtegebruik bieden ze geen voordeel, want het zijn nog steeds gewoon auto's. Bovendien zijn fietsritten nog een stuk beter voor milieu, klimaat en gezondheid. Elektrische deelauto's zijn al beter qua ruimtegebruik. Car2go in Amsterdam en Watt Car op Terschelling rijden bijvoorbeeld met kleine elektrische auto's. Op het deelplatform MyWheels staan ook elektrische auto's aangeboden.

Het Rijk heeft een grote rol in het stimuleren van elektrisch vervoer, bijvoorbeeld met subsidies, en door ervoor zorg te dragen dat die energie schoon wordt opgewekt, bijvoorbeeld met wind- of zonne-energie. Want elektrisch vervoer is natuurlijk het schoonste bij 100% groene energie. Voor mensen met zonnepanelen, zijn experimenten met 'smart charging' interessant. In de wijk Lombok in Utrecht is er een proef met elektrische auto's die opgeladen worden met zonnepanelen, zie <http://www.wedrivesolar.nl>

Ook de gemeente kan veel doen om elektrisch rijden te stimuleren. Het belangrijkste daarbij is dat er voldoende laadpunten aanwezig zijn op centrale locaties. Op <http://www.e-laad.nl/zoek-een-oplaadpunt> kan je zien waar op dit moment oplaadpunten te vinden zijn. De gemeente kan elektrisch rijden ook stimuleren door parkeren voor elektrische auto's goedkoper of gratis te maken, door specifieke parkeerplaatsen voor elektrische auto's te reserveren (daar mag dan geen andere auto geparkeerd staan) of door geen wachttijd in te stellen voor parkeervergunningen voor elektrische auto's. Zeker bij stadsdistributie kan de aanwezigheid van parkeerplaatsen voor specifiek elektrische voertuigen een flinke stimulans zijn.

Op de website <http://nederlandelektrisch.nl> staat een berg informatie over elektrisch rijden, tests, regelingen en laden. Specifiek voor gemeenten is er een kennisloket voor publieke laadinfrastructuur: <http://www.nklnederland.nl/kennisloket-1/>.

Effecten:

+ potentieel groot effect op luchtvervuiling

---

8 TNO (2015): Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen, Ir. R.P. Verbeek e.a., zie <http://publications.tno.nl/publication/34616575/gS20vf/TNO-2015-R10386.pdf>

- + bij schone energie ook goed voor klimaat (CO2)
- + door parkeerplaatsen te reserveren als laadplaats neemt ongemerkt het aantal parkeerplaatsen voor gewone auto's af.
- geen ruimtevoordeel
- lopen of fietsen is beter

Voorbeelden:

- Regels voor 'elektrisch parkeren' in Amsterdam (<http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/amsterdam-elektrisch>)
- Vers Beton: Zo ziet Rotterdam eruit over twintig jaar als alle verkeer elektrisch is <https://versbeton.nl/2017/03/zo-ziet-rotterdam-eruit-over-twintig-jaar-als-alle-verkeer-elektrisch-is/>
- Stichting E-laad (slim opladen van elektrische auto's) <https://www.elaad.nl>

## 7.9 De vervuiler betaalt en andere stimulansen

Niet leuk, maar wel waar, de stok werkt in het verkeer beter dan de wortel. Beprijzen, verbieden, ontmoedigen, onmogelijk maken, het leidt allemaal tot weerstand, maar het werkt wel. Naast het zuur moet er natuurlijk ook wat zoets zijn om draagvlak voor dit soort beleid te creëren. Wij pleiten er daarom altijd voor om die twee samen te laten vallen. Zo krijgen we het grootste effect voor het beschikbare geld.

Veel effectieve maatregelen kun je samenvatten in het principe “de vervuiler betaalt”: Wie vervuiling veroorzaakt, neemt de kosten voor zijn of haar rekening. Dat is eerlijk, want anders betaalt iedereen mee. Het voordeel hiervan is helder: Wie de auto of brommer/snorscooter laat staan voor een duurzamer alternatief, houdt er een dikkere portemonnee aan over. Vervuilen wordt duurder en kiezen voor een schoner alternatief wordt beloond. Het is belangrijk dat er steeds een duurzaam alternatief is; anders loop je het risico dat de maatregel op teveel weerstand stuit. Belangrijk om te beseffen is dat ruimte in steden beperkt is. Alle ruimte kost geld. Automobilititeit is niet efficiënt qua ruimtegebruik in steden. Met name parkeren neemt veel ruimte in beslag. Auto's staan ook vooral stil. Wat dat betreft zijn lopen, fietsen en openbaar vervoer efficiënter. Dat is de reden dat minder auto's in de stad zoveel oplevert.

Andere voorbeelden: Een milieuzone werkt het beste in combinatie met een sloop- en vervangingsregeling. Stadsdistributie wordt aantrekkelijker met ruimere venstertijden voor elektrische voertuigen. En parkeerplaatsen opheffen schept ruimte in straten voor groen, recreatie of meer fietsparkeren. Kortom: Zomaar iets verbieden of geld uitdelen is zelden effectief. Een bekend voorbeeld is het geven van geld aan automobilisten die tijdelijk aan filelijden doen. Zolang zij geld krijgen, zijn dit soort projecten effectief, maar een blijvend effect is er meestal niet.

## 7.10 Gemeentelijke actie richting Rijk

De gemeente kan veel doen voor duurzame mobiliteit en schone lucht. Maar er is ook een deel waar de gemeente geen directe maatregelen op kan nemen. Denk aan de maximumsnelheden op snelwegen in en rond steden, landelijke subsidieregelingen voor schonere (elektrische) auto's, verplichte APK-keuring op roetfilters en (vormen van) sjoemelsoftware. Ook voor het mogen invoeren van milieuzones en het weren van scooters van fietspaden is landelijke regelgeving nodig. Verder is het landelijk beleid op mobiliteit en luchtkwaliteit natuurlijk erg belangrijk. Investeert het Rijk naast alle snelwegprojecten wel voldoende in openbaar vervoer, in fietsenstallingen bij stations, regionale snelfietsroutes, enzovoort? En is het niet tijd voor luchtkwaliteitsnormen die meer rekening houden met gezondheid?

Dat het Rijk verantwoordelijk is voor deze zaken wil natuurlijk niet zeggen dat de gemeente hier helemaal geen rol in speelt. De gemeente heeft namelijk ook de verantwoordelijkheid om haar burgers te representeren op nationaal niveau, bij het Rijk. Mocht er binnen jouw groep dus een zorg bestaan die het gemeentelijk niveau ontstijgt, kun je altijd kijken of het zin heeft om je gemeente aan te sporen die zaak met het Rijk op te nemen. Veel gemeenten hebben bijvoorbeeld actief gelobbyd tegen hogere maximum snelheden, voor het verplaatsen van scooters naar de rijbaan en voor duidelijke

verkeersborden voor milieuzones, vaak samen met burger- en belangenorganisaties. Het heeft veel zin om met gemeenteraadsleden over landelijk beleid te praten. Zij hebben meestal goede connecties met Kamerleden van hun partij, zodat je indirect invloed kan uitoefenen op de Kamer.

Daarnaast is Milieudefensie natuurlijk ook continu bezig om op nationaal niveau te lobbyen voor duurzame mobiliteit. Ook daarvoor zijn er soms acties, waar je als groep aan deel kunt nemen.

### 7.11 Minder effectieve maatregelen

Er zijn gelukkig veel maatregelen te bedenken voor duurzame mobiliteit. Het is een oplosbaar probleem! Helaas zijn er ook een hoop maatregelen die minder goed, of zelfs averechts werken. Maatregelen die alleen heel lokaal werken of die niet leiden tot minder of schoner verkeer. Het is belangrijk ook daarvan op de hoogte te zijn: als jouw gemeente aankomt met een van onderstaande maatregelen, weet jij dat er effectievere maatregelen zijn!

#### 7.11.1 Schonere lucht door geluidschermen en beplanting

Laten we voorop stellen: we houden van bomen en groen. Maar de lucht schoner maken, dat doen ze helaas nauwelijks. Hoopvolle berichten over speciale planten, zoals aardbeienplantjes, die de buitenlucht moeten zuiveren, worden in de praktijk helaas niet of nauwelijks waargemaakt. Bomen kunnen in sommige gevallen zelfs een averechts effect hebben: in smalle straten zorgen bomen met overhangende takken voor een soort tunnel waar luchtvervuiling in blijft hangen. In de modellen die gebruikt worden om de luchtkwaliteit op een bepaalde locatie te berekenen, wordt de aanwezigheid van bomen dan ook gerekend als een negatieve invloed op de luchtkwaliteit. Dit moet er natuurlijk nooit toe leiden om bomen te gaan kappen, maar als je de luchtvervuiling wil verminderen, moet er iets aan de oorzaak gedaan worden. Precies hetzelfde geldt voor geluidschermen en een vermeende invloed op luchtkwaliteit. Schermen zouden door een verandering van luchtcirculatie een positieve invloed hebben op concentraties roet en fijnstof direct achter de schermen. Ook dit is een maatregel waarvan het effect nauwelijks is aan te tonen. Bomen slaan natuurlijk wel CO<sub>2</sub> op.

#### 7.11.2 Titaniumdioxide

Titaniumdioxide zou onder invloed van UV licht moeten reageren met stikstofdioxide en het zodanig afbreken. Daarom zijn er slimme handelaren die muurverf en stoeptegels met titaniumdioxide op de markt hebben gebracht. Uit meerdere tests, onder andere met titaniumdioxideverf die over 200m in een tunnel in Den Haag is aangebracht, is inmiddels gebleken dat de verf geen enkel effect heeft. En zelfs al zou het effect hebben: alle fijnstof blijft alsnog in de lucht hangen, het is duur, zeer lokaal en het leidt allemaal af van waar het ons om gaat: gezonde lucht voor iedereen. Een heel slecht idee dus, deze verfjes en aanverwante producten.

#### 7.11.3 Groene golf

Stilstaand verkeer en auto's die telkens moeten remmen en weer optrekken stoten meer luchtvervuiling uit dan verkeer dat regelmatig door kan rijden. Daarom wordt vaak geopperd om een groene golf in te stellen als maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren. Op sommige locaties, bijvoorbeeld als verkeerslichten heel onhandig zijn afgesteld, kan een groene golf ook wel enig soelaas bieden. Het effect kan echter ook averechts zijn: 'lekker doorrijden' trekt meer verkeer aan, waardoor er per saldo meer auto's door een straat kunnen gaan rijden. Ook kan een groene golf ervoor zorgen dat verkeer in zijstraten, of fietsers en voetgangers, geconfronteerd worden met langere wachttijden. Een groene golf doet niets aan de oorzaak van de luchtvervuiling: er is te veel en te vies verkeer. Hoewel lokale maatregelen om de doorstroom te bevorderen af en toe nuttig kunnen zijn, is dit dus zeker geen oplossing voor het probleem. Groene golven voor fietsers bestaan trouwens ook. Op plekken met veel fietsverkeer kan dat een goede oplossing zijn. In Rotterdam hebben ze een variant hierop bedacht: een slim fietsverkeerslicht gaat eerder op groen als er veel fietsers staan te wachten.

#### 7.11.4 Aanleggen van nieuwe wegen of parkeerplaatsen

Het aanleggen van nieuwe wegen is ook een manier om de doorstroom te verbeteren. Er gelden dan ook deels dezelfde bezwaren als bij de groene golf. Meer asfalt trekt aantoonbaar meer verkeer aan. En hoewel in zeer specifieke onhandige situaties een klein stukje extra weg soms nuttig kan zijn, leiden

meer wegen in het algemeen bijna altijd tot meer verkeer. Hetzelfde geldt voor nieuwe parkeerplaatsen, soms aangekondigd als een manier om rondrijdend verkeer dat zoekt naar een parkeerplaats te verminderen. In de praktijk leiden meer parkeerplaatsen tot meer auto's. Net als meer OV, meer fietsvoorzieningen en autoluwe gebieden leiden tot meer gebruik van OV, fiets en wandelen. Dat zijn dus veel betere investeringen voor de lucht!

#### 7.11.5 P+R en transferia

Transferia bij snelwegen, aan de rand van steden, kunnen gebruikt worden om automobilisten snel en schoon naar het stadscentrum te vervoeren. Dan hoeven er minder wegen de stad in te leiden, waardoor de verkeersaanzuigende werking van dergelijke wegen afneemt. Als dit vervoer gratis wordt aangeboden is dat een extra stimulans voor de automobilist om over te stappen. Het helpt als dit vervoer hoogwaardig is (bijv. een sneltram of metro i.p.v. een stadsbus). In de praktijk werken veel P+R's echter niet goed.

Probleem met P+R voorzieningen is meestal, dat het te gemakkelijk en goedkoop is om de auto alsnog in of rond de binnenstad te parkeren. Daardoor blijven P+R's aan de rand van de stad vaak leeg. Voor steden met een goede bereikbaarheid per trein, kunnen regionale P+R's een beter alternatief zijn. Automobilisten zetten hun auto dan neer op een P+R bij een treinstation in de buurt van hun woonadres, waarvandaan de reis per trein verder gaat. Dit zorgt voor nog minder autokilometers en minder files op snelwegen. Nog beter is natuurlijk om de auto helemaal uit de vervoersketen te houden.

## Bijlage 1: Hoe werkt de gemeente?

### Inleiding

De gemeente is verantwoordelijk voor het (duurzame) mobiliteitsbeleid. Daarom is het belangrijk om invloed uit te oefenen op de gemeente en onderwerpen die belangrijk zijn om de stad leefbaar te maken aan te kaarten. Om dit goed te kunnen doen is het belangrijk om te weten hoe het gemeentebestuur werkt. In deze bijlage leggen we het kort uit.

### Welke verantwoordelijkheden heeft de gemeente?

Als je een (aantal) maatregel(en) gekozen hebt die zorgen voor duurzamere mobiliteit in jouw gemeente, is het goed om eerst te bekijken onder wiens verantwoordelijkheid de maatregel valt. Zo beslist het rijk bijvoorbeeld over de maximumsnelheid op rijkswegen, waaronder ook de stadsring vaak valt. De provincie beslist over N-wegen en soms over openbaar vervoer.

### Hoe zit de gemeente in elkaar?

Elke gemeente heeft een gemeenteraad, een burgemeester, een college van burgemeester en wethouders (B&W) en ambtenaren.

#### ⌘ Gemeenteraad

De gemeenteraad wordt rechtstreeks door de inwoners van de gemeente gekozen. Dat gebeurt om de vier jaar bij de gemeenteraadsverkiezingen.

Na de verkiezingen gaan verschillende fracties, met elkaar om de tafel zitten om te onderhandelen over de vorming van een college van wethouders. Samen met de burgemeester vormen de wethouders de "regering" van de gemeente. De afspraken die de samenwerkende collegepartijen maken, noemen we een collegeprogramma.

De raad beslist bij meerderheid van stemmen. In praktijk volgen de meeste raadsleden de wethouder die het beleid uitvoert. De wethouder heeft immers het vertrouwen van de meerderheid van de raad. Maar de raad is wel de baas en de wethouder moet uitvoeren wat de raad wil. Anders is er een vertrouwenscrisis en moet de wethouder opstappen.

#### ⌘ Taken en commissies

Gemeenteraadsvergaderingen worden ongeveer maandelijks gehouden; in grote gemeenten meestal vaker. Ze zijn openbaar. De agenda wordt ruim van tevoren bekend gemaakt, vaak via de plaatselijke krant en de website van de gemeente.

De gemeenteraad stelt vakcommissies in. Deze raadscommissies bereiden de besluitvorming in de raad voor en voeren overleg met het college van B&W over een specifiek onderwerp. Alle grote thema's hebben een eigen raadscommissie. De fractiespecialisten van dat thema zitten in die commissie en de belangrijke discussies vinden in de commissies plaats. Ook commissievergaderingen zijn openbaar. Er is altijd wel een commissie die verkeers- of mobiliteitsonderwerpen behandelt.

Enkele gemeenteraden hadden tot voor kort stadsdeelraden of deelgemeenteraden, bijvoorbeeld in Amsterdam en Rotterdam. De bevoegdheden van die raden zijn echter flink gewijzigd en zij hebben weinig tot geen formele macht meer. Ze zijn daarmee vergelijkbaar geworden met wijkraden, wijkcommissies of buurraden. Dergelijke structuren hebben soms wel invloed en de leden weten vaak goed hoe de gemeente functioneert.

Om te weten wat er speelt in jouw stad, is het handig om commissiedebatten te volgen, in het bijzonder die over mobiliteit en ruimte. Sommige steden zenden commissiedebatten live uit op internet. Daarnaast zijn er informatiebijeenkomsten of commissiedebatten, waar je als burger of groep je mening

kan geven over specifieke onderwerpen. Je krijgt meestal weinig tijd (bijvoorbeeld 3 minuten), dus je moet goed nadenken wat je boodschap is (zie verder paragraaf 5.2).

#### **↗ Burgemeester en wethouders**

De wethouders worden door de gemeenteraad gekozen. Elke wethouder heeft zijn eigen taakgebied of portefeuille, bijvoorbeeld onderwijs, openbare werken, financiën, huisvesting of sport en cultuur. Tegelijkertijd is het gemeentebestuur een zaak van het college als geheel. Burgemeester en wethouders beslissen bij meerderheid van stemmen. De vergaderingen van het college zijn niet openbaar. De wethouders en de burgemeester zijn weliswaar lid van een partij en waren misschien wel lijsttrekker, maar werken nu voor het gemeentebestuur en niet voor hun partij. Een wethouder kan soms een conflict hebben met zijn eigen partij, omdat hij moet doen wat de meerderheid van de hele raad wil.

Op de website van je gemeente vind je meer informatie over de wethouders.

#### **↗ Ambtenaren**

Raadsleden komen en gaan, terwijl een gemeentelijke dienst bestaat uit ambtenaren die er vaak 'al langer dan vandaag' zitten. De ambtenaren zijn nog bezig met de uitvoering van de plannen van zijn of haar voorganger als het nieuwe raadslid al iets anders wil. In de praktijk komt veel beleid van de ambtenaren. Zij denken na over plannen en organiseren participatietrajecten waar je direct contact hebt en de nodige invloed kunt uitoefenen.

## Bijlage 2: Maak een krachtenveldanalyse

### Inleiding

Voordat je begint met lobbyen is het goed om een analyse te maken van de mensen, organisaties en politici die invloed hebben op het besluitvormingsproces en die belang hebben (positief of negatief) bij de maatregel waar je voor pleit.

Je kan een goed overzicht krijgen door het maken van een krachtenveldanalyse. Hiermee maak je zichtbaar welke krachten en belangen er met betrekking tot een bepaald issue spelen. Het geeft belangrijk inzicht in de spelers die invloed uitoefenen. Het is handig om de krachtenveld analyse samen met je groep te maken. Door de discussie die het oplevert, kom je namelijk vaak nog meer te weten.

### Stap 1. Bepaal wie de actoren zijn

Neem een stapel post-its en schrijf op ieder blaadje een belanghebbende, ook wel actor genoemd. Denk aan alle personen, groepen, organisaties, die iets te maken hebben met de maatregel waarvoor je de krachtenveldanalyse maakt – ook mensen en organisaties die er heel anders over denken dan jij. Neem hiervoor de tijd en denk 'out of the box'. Denk aan politieke partijen, (lokale) media, ondernemersverenigingen, bewoners, maar ook bekende mensen.

### Stap 2: Bedenk wat hun standpunt is of zou kunnen zijn

Besprek met je groep wat het standpunt is van deze partijen, of zoek dat op via internet. Zijn ze het direct met je eens. Of zijn ze het direct oneens. Wellicht is hun opstelling afhankelijk van andere factoren. Geef je medestanders een groene kleur, je tegenstanders een rode kleur en de twijfelgevallen en actoren die niet uitgesproken voor of tegen zijn een grijze kleur.

### Stap 3: Maak een kwadrant waarin je de criteria 'belang' en 'invloed' opneemt.

Teken een vierkant zoals in het voorbeeld hierna. Boven in dit kwadrant zet je 'veel belang'. 'Weinig belang' onder. Links van het kwadrant zet je weinig invloed en rechts van het kwadrant zet je veel invloed.

### Stap 4: Plaats de actoren in je kwadrant

Plak de actoren (op de post-its) in het kwadrant op basis van de criteria 'mate van invloed' en 'belang dat ze hebben' bij de maatregel. Er ontstaat zo op basis van een gezamenlijke inschatting een indeling in vier groepen: actoren met weinig invloed maar veel belang (linksboven), actoren met veel invloed en veel belang (rechtsboven), actoren met weinig belang en weinig invloed (linksonder) en tenslotte rechtsonder actoren met weinig invloed maar veel belang.

Op basis van bovenstaande stappen bepaal je wie de belangrijkste actoren zijn om te gaan beïnvloeden. Dat blijkt niet klakkeloos uit het tabel maar wordt duidelijk in het gesprek dat je er samen over voert. Soms zijn het de grijze actoren, omdat dat de actoren zijn die nog geen duidelijk standpunt hebben ingenomen. Meestal zijn het actoren die veel invloed hebben. Je kunt ook kijken hoe je medestanders die een groot belang hebben kunt beïnvloeden zodat ze meer invloed krijgen. Stel dat buurtgenoten in het kwadrant links boven staan omdat ze veel belang hebben maar weinig invloed. Je kunt dan kijken of je die groep sterker kunt maken door ze bijvoorbeeld te organiseren en mobiliseren. Of als een politieke partij het niet met je eens is maar ze hebben wel een grote stem in de raad, kijk dan eens voor welke argumenten ze wel vatbaar zouden kunnen zijn.



### Een voorbeeld van een krachtenveld analyse

De krachtenveldanalyse voor de milieuzone voor bestelbusjes in Amsterdam zag er zo uit in de vorige periode.

	Veel belang		
Weinig invloed	Milieudefensie Bewonersgroepen Fietsersbond Milieucentrum  ondernemers met een oud busje Bovag CDA D66 SP	Kamer van Koophandel VVD PvdA GroenLinks ANWB ondernemersorganisaties	Veel invloed
	automobilisten huis-aan-huis bladen Milieufederatie huisartsen longartsen ziekenhuizen sportclubs scholen crèches ouders	Telegraaf Volkskrant Parool AT5 de Tweede Kamer de Regering	
	Weinig belang		

#### Toelichting

Als je dit voorbeeldschema bekijkt, zie je dat de toenmalige collegepartijen PvdA, VVD en GroenLinks veel meer invloed hadden dan de oppositiepartijen. Dit veranderde natuurlijk na de verkiezingen.

Bij een besluit voor bestelbusjes zullen automobilisten zich waarschijnlijk minder betrokken voelen dan ondernemers, met zo'n oud busje. Toch zit daar vaak een vorm van solidariteit.

Sportclubs en scholen, zouden wat ons betreft allemaal in het geweer moeten komen voor gezonde lucht. Dat is namelijk belangrijk voor ze. Maar ze doen het meestal niet omdat het tamelijk a-politieke organisaties zijn. We zouden ze wel kunnen mobiliseren en organiseren. Dan worden ze wél een politieke factor en verschuift hun plek in het schema.

Ondernemers die een nieuw busje moeten kopen hebben een groot belang, maar individueel weinig invloed. Hun bedrijfskoepel of de KvK heeft dat wel.

De landelijke politiek heeft veel invloed. Die heeft dit wettelijk mogelijk gemaakt. Maar de Kamer is nu wel verdeeld en het is aan de gemeenten om iets te doen, niet aan de Kamer.