

Projectkaart

Duurzame mobiliteit



Jan Breugem,

projectleider Bereikbaar Haaglanden en Rijnland:

‘Om echt werkt te kunnen maken van duurzame mobiliteit is er een orgaan nodig met daadkracht en draagvlak bij de betrokken overheden, het bedrijfsleven en instellingen. Een orgaan wat kan zorgen voor echt commitment, energie en concrete afspraken. Economie071 kan dit in mijn ogen zijn.’

De urgentie

Voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad en regio is het nodig samen de schouders te zetten onder duurzame alternatieven van vervoer. Deze alternatieve dragen niet alleen bij aan het bereikbaar houden van de regio (en waar mogelijk die bereikbaarheid verbeteren), maar gaan hand in hand met het verbeteren van de leefbaarheid (klimaatdoelstelling/CO2 reductie) en het verbeteren van de vitaliteit van de medewerkers (verbeteren inzetbaarheid).

De partners van Economie071 willen op het thema Duurzame Mobiliteit daarom concreet aan de slag met projectinitiatieven.

Van intentieverklaring naar convenant

De in het najaar 2017 door de (meeste) bij Economie071 betrokken partijen getekende intentieverklaring Duurzame Kilometers is eind 2018 beëindigd, vanwege het ontbreken

van echte energie en de overlap en verwarring met het convenant van Bereikbaar Haaglanden en Rijnland. Inmiddels zijn (of waren al) convenantpartner: de gemeenten Leiden, Leiderdorp, Voorschoten en Katwijk, de Hogeschool Leiden en het mboRijnland. De gemeenten Zoeterwoude en Oegstgeest, het LUMC en de Universiteit Leiden hebben deze stap nog niet gezet. Voor de ondernemersverenigingen is er een ander passend convenant. De KOV, OV BSP en de Leidse Koepel zijn hier nog niet op aangesloten. VNO-NCW is één van de partijen achter Bereikbaar Haaglanden en Rijnland en daarmee direct betrokken.

Status

De betrokkenheid van Economie071 op het thema duurzame mobiliteit is er momenteel feitelijk alleen door een zijdelingse betrokkenheid bij een aantal projecten en ontwikkelingen in de Leidse regio. Dit terwijl diverse onderzoeken en monitoren duidelijk zijn: het gaat economisch goed

in de Leidse regio, maar deze groei en de verdichting door nieuwe woon- en werklocaties zorgen ervoor dat de bereikbaarheid van de regio verder onder druk komt te staan. Hiernaast veroorzaakt automobiliteit een flink deel van de CO2 uitstoot en noopt het klimaatakkoord zowel overheden als het bedrijfsleven tot maatregelen. Hiermee is de noodzaak om tot een duidelijk duurzamere en slimmere invulling van de mobiliteit in de regio te komen evident. Investerings in infrastructuur zijn en blijven noodzakelijk, maar hiernaast is het meer dan noodzakelijk dat er een modal shift plaatsvindt naar slimmere en duurzame mobiliteit door gedragsverandering (personenmobiliteit) en vraagbeïnvloeding (logistiek).

Kansen voor vervolg en concretisering

1. Beleid en concretisering overheden
In vrijwel alle beleidsplannen en coalitieakkoorden komen de thema's mobiliteit/bereikbaarheid, duurzaamheid, vestigingsklimaat etc. voor en zijn daarvoor intenties/doelen geformuleerd. De combi van de hiervoor genoemde thema's is vaak vertaald in het oplossen van infrastructurele knelpunten en in ambities ten aanzien van bijvoorbeeld fietsen en energietransitie. Wat beter kan is de concretisering hiervan naar heldere (SMART) doelstellingen ten aanzien van duurzame mobiliteit qua eigen organisatie en qua inbreng en verantwoordelijkheid van onder andere het bedrijfsleven. Voorbeeld: De gemeente Leiden zorgt voor een bepaalde verbetering qua infrastructuur en enkele faciliteiten naar/op het LBSP en de Ondernemersvereniging en bedrijven op het BSP committeren zich aan het reduceren van het aantal autobewegingen in de spits met x-% en met het reduceren van CO2 uitstoot met x-%. Een combi-

Categorie: aanjaagfase

deal, waarbij alle partijen die invloed uit kunnen oefenen op de ontwikkeling naar duurzame mobiliteit een bijdrage leveren.

2. Bedrijfsterreinen Leidse Regio

De regio kent heel wat bedrijfsterreinen en binnen Economie071 loopt er een project waarbij alle terreinen in kaart gebracht zijn en er gewerkt wordt aan een visie op het geheel aan terreinen in de regio en de ontwikkeling hiervan naar een invulling die past bij de behoefte van nu en in de (nabije) toekomst. Vrijwel alle terreinen hebben hun specifieke uitdagingen, ook ten aanzien van mobiliteit. Ook hier worden de oplossingen doorgaans gezocht in infrastructurele aanpassingen. Er wordt dan met name van de betrokken overheden investeringen in verbeteringen verwacht. Ook hier is een flinke winst te boeken door het actief samenwerken en zelf bijdragen van de bedrijven. Op het vlak van het reduceren van automobilititeit, door het motiveren en faciliteren van medewerkers richting andere modaliteiten dan de auto, en door het bundelen en slimmer plannen van logistieke stromen. Dit vraagt om combideals (zie vorige punt) tussen ondernemersverenigingen etc. en de betrokken overheden. Het vraagt om een echt en concreet commitment van de ondernemersverenigingen in de regio om dit onderwerp stelselmatig te agenderen en de aangesloten leden actief te motiveren een bijdrage te leveren.

3. Instellingen en bedrijven Leidse Regio

Overheden en ondernemersverenigingen kunnen een prima rol spelen in het aanmoedigen en stimuleren van de noodzakelijke modal shift, maar uiteindelijk ligt de sleutel

bij de individuele instellingen en bedrijven. Zij bepalen hun eigen beleid, regelingen, faciliteiten en aanpak ten aanzien van woon-werk, zakelijke en logistieke mobiliteit. Hoewel er ook in de Leidse regio diverse mooie voorbeelden zijn van actieve bedrijven en instellingen, zijn helaas nog veel bedrijven en instellingen passief. Door de concentratie op hun kernactiviteiten, de drukte van alle dag of vanuit de gedachte dat de overheden of de 'buurman' dit maar op moet lossen. De gezamenlijke verantwoordelijkheid voor een duurzame en bereikbare regio wordt niet gevoeld en dus ook niet genomen. De regio zou er enorm bij gebaat zijn als om te beginnen alle bedrijven boven een bepaald aantal medewerkers actief worden en hun verantwoordelijkheid nemen. Bij het komen tot concrete afspraken kunnen de ondernemersverenigingen en de overheden een belangrijke rol vervullen (zie ook punt 1 en 2). Er zijn ook instellingen en bedrijven die het goed doen, maar zich niet aansluiten bij het netwerk van Bereikbaar Haaglanden en Rijnland. Zij kunnen echter als boegbeelden fungeren en daarmee bij het motiveren van anderen een goede rol vervullen. Ook deze participatie is dus zeer gewenst.

4. Logistiek

Feitelijk geldt het bij de punten 1 t/m 3 beschrevene voor zowel personen mobiliteit, als voor logistieke mobiliteit. Echter zijn bij personenmobiliteit gedragsverandering en de werknemersregelingen- en faciliteiten belangrijk. Bij logistieke mobiliteit staan business cases, samenwerking en slimmer plannen centraal. Bij logistiek onderscheiden we een aantal belangrijke segmenten: Zero emissie stadslogistiek, Bouwlogistiek, Servicelogistiek, Afvallogistiek en Horecalogistiek. Met zero emissie stadslo-

gistiek is inmiddels een start gemaakt binnen de gemeente Leiden door het ondertekenen van de Greendeal 6. Nu start de fase van krachten bundelen, ideeën uitwerken en deze via pilots uitproberen. Naast dit al opgepakte project zou het goed zijn om nog enkele concrete logistieke projecten te definiëren, deze van concrete uitgangspunten en doelen te voorzien en ze via pilots in de praktijk te brengen. Ook hier is het bij elkaar brengen van partijen, het komen tot commitment en het afspreken van concrete doelen zeer gewenst.

Daadkracht en draagvlak

De bovenstaande vier punten maken helder wat er moet gebeuren om in de Leidse regio echt stappen te zetten op het beheersbaar houden en bij voorkeur verbeteren van de bereikbaarheid door duurzame mobiliteit. En waarmee gelijktijdig gewerkt wordt aan het reduceren van de CO2 uitstoot en de doelstellingen van het klimaatakkoord. Nodig is een orgaan met daadkracht en draagvlak bij de betrokken overheden, het bedrijfsleven en instellingen. Een orgaan wat kan zorgen voor echt commitment, energie en concrete afspraken. Economie071 kan dit in mijn ogen zijn. Bereikbaar Haaglanden en Rijnland kan hierbij de noodzakelijke hulp bieden aan ondernemersverenigingen, bedrijven en instellingen door kennis van de materie, door het inbrengen van leerervaringen elders en door concrete hulp bij het in beeld brengen van de mogelijkheden, bij het optimaliseren van beleid en bij het concreet uit (laten) proberen van alternatieven. Dit vraagt echter wel om het maken van nadere afspraken tussen de regio en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland, aangezien de beschikbare capaciteit en middelen beperkt zijn.

