

**NATUUR
& MILIEU**

F Fietzersbond


milieudefensie
anders kijken, anders kiezen

Wandelnet
Startpunt voor wandelend Nederland



**LONG
FONDS**
Voorheen
Asthma Fonds


Strijd mee
voor gezonde lucht
en gezonde longen

ROVER

MENSen**STRAAT**
Voor veilige en uitnodigende straten,
voor gezonde mobiliteit van mensen

Amsterdam, 21-11-2018

Geacht Raadslid,

Wereldwijd zijn wetenschappers het erover eens: fietsen, lopen en openbaar vervoer dragen bij aan veel belangrijke maatschappelijke waarden:

- Duurzaamheid
- Luchtkwaliteit
- Gezondheid
- Stilte
- Veiligheid
- Leefbaarheid
- Bereikbaarheid
- Schoonheid

Het nemen van meer maatregelen voor mobiliteit met deze waarden is dus goed voor de bewoners van uw gemeente. In welke maatregelen kunt u het best investeren? Dat hangt natuurlijk sterk af van hoe uw gemeente er voorstaat. Daarom hebben we dat voor u in beeld gebracht.

Het is ons een groot genoegen u de '[Benchmark actieve, gezonde, duurzame mobiliteit gemeenten](#)' aan te bieden. De benchmark is gemaakt door onderzoeksbureau CE Delft in opdracht van de coalitie LEEFsteden. Die bestaat uit Natuur & Milieu, Fietzersbond, Milieudefensie, MENSenSTRAAT, Rover, Longfonds en Wandelnet. In de benchmark kunt u goed zien hoe uw

gemeente ervoor staat in vergelijking met 29 andere gemeenten. Zoals: hoeveel OV-fietsen staan er in uw gemeente en is dat veel of weinig? Ook is er een aparte analyse gemaakt, waarin CE Delft kort heeft samengevat waar uw gemeente extra stappen kan zetten.

De coalitie LEEFsteden wil dat de stad gezond en klimaatvriendelijk is. Dat kan door in te zetten op aantrekkelijke straten, paden en openbare ruimtes en met goede voorzieningen. Ook is het van groot belang dat de stad veilig en bereikbaar is voor iedereen (jong en oud, rijk en arm, goed en slecht te been). Dat kan door ervoor te zorgen dat alle belangrijke voorzieningen op loop- en fietsafstand zijn en door fijnmazig openbaar vervoer.

Wij hopen dat de benchmark u extra enthousiast maakt om maatregelen te nemen voor duurzame mobiliteit.

Hoogachtend,

Karin Blaauw, Programmaleider duurzame mobiliteit Natuur & Milieu

Saskia Kluit, Directeur Fietsersbond

Anne Knol, Campagneleider mobiliteit Milieudefensie

Joep Naber, Directeur Wandelnet

Michael Rutgers, Directeur Longfonds

Freek Bos, Directeur reizigersvereniging Rover

Janneke Zomervrucht, Algemeen secretaris MENSenSTRAAT

PS Belangrijk voor alle Raadsleden: Is mobiliteit niet uw dossier? Mobiliteit heeft veel invloed op het sociale domein, milieu, gezondheid, ruimtelijke ordening, veiligheid en op de gemeentelijke financiën. De [oplegnotitie](#) en infographic geven u snel inzicht in de benchmark. We hopen dat u de tijd wilt nemen om deze te bekijken.



Uitkomsten benchmark duurzame, actieve, gezonde mobiliteit

Gemeente Nijmegen



CE Delft

Committed to the Environment

Uitkomsten benchmark duurzame, actieve, gezonde mobiliteit

Gemeente Nijmegen

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

Delft, CE Delft, maart 2018

Publicatienummer: 18.4N74.010w

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

Opdrachtgever: Natuur & Milieu, Fietsersbond, Milieudefensie, MENSenSTRAAT, Rover, Longfonds en Wandelnet
Alle openbare publicaties van CE Delft zijn verkrijgbaar via www.ce.nl

Meer informatie over de studie is te verkrijgen bij de projectleider Hans Voerknecht (CE Delft)

© copyright, CE Delft, Delft

CE Delft

Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al ruim 35 jaar werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.



1 Inleiding

In dit document zijn de resultaten van de benchmark actieve, gezonde, duurzame mobiliteit uitgewerkt voor de gemeente Nijmegen. De verantwoording van de keuze van de indicatoren, de bronnen, de berekening van de indicatoren zelf en de totaalindicatoren is te vinden in het hoofdrapport, te vinden op <https://www.ce.nl/publicaties/2079/benchmark-actieve-gezonde-duurzame-mobiliteit-gemeenten>.

In de tabel op de volgende bladzijde zijn de uitkomsten voor alle indicatoren gegeven, de positie die Nijmegen inneemt tussen de 30 geselecteerde gemeenten. Verder is een score per indicator van 1-10, waarbij een score van 6 het gemiddelde aangeeft. Een score van 8 of hoger betekent, dat de gemeente bij de hoogste 10% van de gemeenten zit en een score van 4 of lager, dat de gemeente bij de laagste 10% zit.

Daarna zijn de resultaten voor Nijmegen in grafieken weergegeven, waarbij de afwijkingen naar boven en beneden ten opzichte van het gemiddelde zijn weergegeven, waarbij de gemiddelde waarde een score van 6 is.

Vervolgens is een korte analyse van de resultaten en een duiding daarvan opgenomen, gevolgd door enkele aanbevelingen voor Nijmegen voor het bevorderen van actieve, gezonde, duurzame mobiliteit.

Bij elke indicator zijn grote verschillen tussen steden zichtbaar, of het nu gaat om de uitstoot van schadelijke emissies, zero-emissie van bussen, beschikbaarheid van ov-fietsen, aantal vrijliggende fietspaden, aantal deelauto's en laadpalen of beleid rond verblijfsruimte (trottoirs, woonerven). De relatie tussen gemeentelijk beleid, de aanwezigheid van voorzieningen en de uitkomst daarvan is beleidsmatig gezien heel ingewikkeld. Historisch gegroeide ruimtelijke en stedenbouwkundige factoren (zoals de compactheid van het stedelijk gebied) zijn van grote invloed op de uitkomsten. Het is daarom van belang de benchmark te gebruiken als een hulpmiddel voor discussie: Hoe zorgen we ervoor dat onze steden actief, duurzaam en gezond worden en/of blijven? Deze discussie is ons inziens belangrijker dan de exacte positie van een gemeente in de benchmark. Het leren van goede voorbeelden elders en samenwerking tussen steden is daarbij een belangrijkere drijfveer dan het competitie-element.

De scores van de benchmark zijn gebaseerd op een groot aantal verschillende bronnen, die allen een bepaalde mate van onzekerheid en soms incompleetheid kennen. Hier is door CE Delft zo goed mogelijk mee omgegaan en de kanttekeningen zijn aangegeven in het hoofdrapport. We constateren ook dat de meetmethode bij een aantal indicatoren voor verbetering vatbaar zijn en dat er achter elke deeluitskomst een verhaal zit

2 Tabel met de resultaten

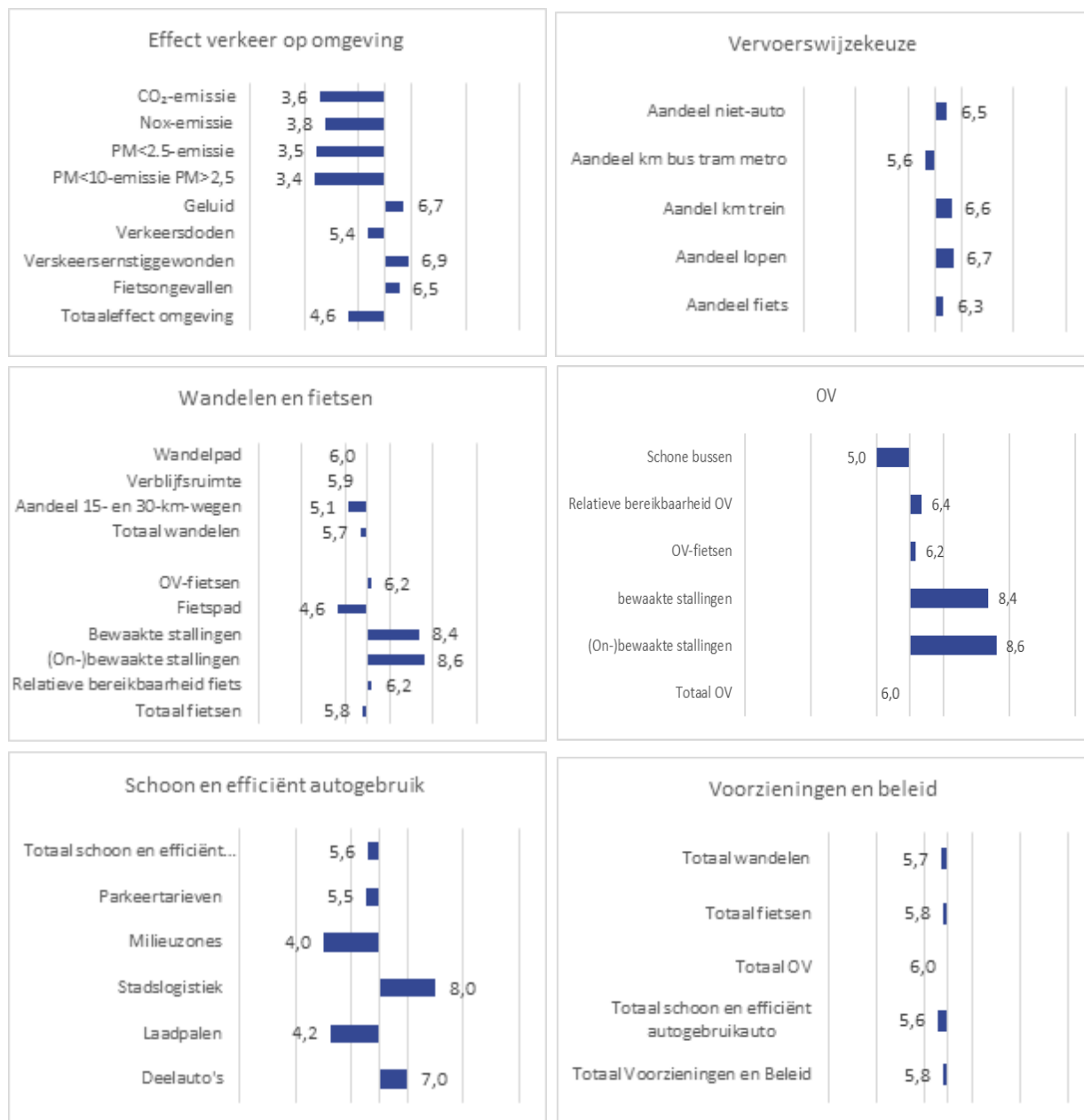
			Rangschikking ¹⁾	Waarde	Eenheid	Prijs	Score
Outcome	Effect verkeer op omgeving	CO ₂ -emissie	29	603,5	kg/inw/jr	€ 36,21	3,6
		NO _x -emissie	28	1.539,2	g/inw/jr	€ 53,41	3,8
		PM _{2,5} -emissie	30	66,9	g/inw/jr	€ 12,07	3,5
		PM ₁₀ -emissie, niet PM ¹	30	56,3	g/inw/jr	€ 4,06	3,4
		Geluid	12	16%	>61dB	€ 35,02	6,7
		Verkeersdoden	19	0,3	/10.000 inw.	€ 74,57	5,4
		Verskeer; ernstig gewonden	10	2,0	/10.000 inw.	€ 60,67	6,9
		Fietsongevallen	17	60,0	/mln km	€ 6,86	6,5
		Totaaleffect omgeving	20	-		€ 276,01	4,6
	Vervoerswijze-keuze	Aandeel fiets	15	34%		-	6,3
		Aandeel lopen	8	22%		-	6,7
		Aandeel km trein	9	15%		-	6,6
		Aandeel km bus/tram/metro	13	3%		-	5,6
		Aandeel niet-auto	10	62%		-	6,5
Voorzieningen en beleid	Wandelen	Wandelpad	13	50	m/ha woon	-	6,0
		Verblijfsruimte	9	32%		-	5,9
		Aandeel 15 en 30 km wegen	22	51%		-	5,1
		Totaal wandelen	19	-		-	5,7
	Fiets	OV-fietsen	10	1,2	/1.000 inw.	-	6,2
		Fietspad	26	102	m/ha woon	-	4,6
		Bewaakte stallen	4	33	/1.000 inw.	-	8,4
		(On-)bewaakte stallen	3	76	/1.000 inw.	-	8,6
		Relatieve bereikbaarheid fiets	15	31%	*	-	6,2
		Totaal fietsen	18	-		-	5,8
	OV	Schone bussen	24	5,0	/1.000 inw.	-	5,0
		Relatieve bereikbaarheid OV	15	63%	*	-	6,4
		OV-fietsen	10	1,2	/1.000 inw.	-	6,2
		Bewaakte stallen	4	33	/1.000 inw.	-	8,4
		(On-)bewaakte stallen	4	76	/1.000 inw.	-	8,4
		Totaal OV	15	-		-	6,0
	Schoon en efficiënt autogebruik	Deelauto's	8	107	/100.000 inw.	-	7,0
		Laadpalen	24	99	/100.000 inw.	-	4,2
		Stadslogistiek	1	8	*	-	8,0
		Milieuzones	13	4	*	-	4,0
		Parkeertarieven	15	€ 2,50		-	5,5
		Totaal schoon en efficiënt autogebruik	13	-		-	5,6
	Totaal	Totaal Voorzieningen en Beleid	17	-		-	5,8

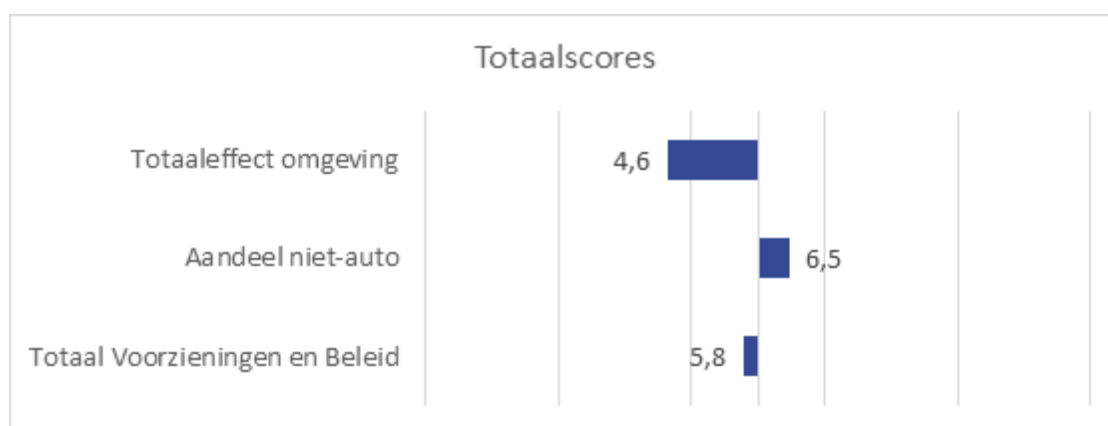
¹⁾ Plaats van deze gemeente voor deze indicator binnen de 30 onderzochte gemeenten.

* Zie de toelichting in Bijlage A.

¹ PM₁₀ is de uitstoot van deeltjes van kleiner dan 10 µm. Deze omvat dus ook de fractie PM_{2,5} (deeltjes kleiner dan 2,5 10 µm), maar omdat deze apart zijn opgenomen is hier alleen de fractie deeltjes opgenomen tussen 2,5 en 10 µm.

3 Grafieken





4 Analyse van de resultaten

Nijmegen scoort erg goed op Stadslogistiek, deelauto's en fietsenstallingen bij het station. Nijmegen scoort echter duidelijk minder dan gemiddeld op de uitstoot van CO₂ en luchtkwaliteit (NO_x, fijnstof en ultrafijnstof) van verkeer in de bebouwde kom. Dit kan komen door het vele doorgaande verkeer door de stad.

5 Aanbevelingen

De luchtkwaliteit in Nijmegen kan verbeterd worden. Grote winst kan daarnaast behaald worden door de auto minder aantrekkelijk te maken. Dit kan door korte verplaatsingen per auto te ontmoedigen bijv. door het aanleggen van 'knips' voor auto's op verbindingen waarop nu nog veel korte autoritten plaatsvinden. Het is in de huidige opzet vrij aantrekkelijk om 'binnendoor' door de stad te rijden met de auto.

Een geïntegreerde aanpak van actieve, gezonde duurzame mobiliteit zou voor Nijmegen de mogelijkheid bieden om over de gehele breedte van dit beleidsterrein winst te boeken. Het maken van een SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) is daarvoor een zeer geschikt en breed toegepast middel, waarvoor ook Europese standaards en werkwijze bestaan.

De bestaande samenwerking met Arnhem en de provincie Gelderland biedt kansen om een gezamenlijke duurzaamheidsaanpak te creëren voor de gehele regio.

A Overzicht van indicatoren en eenheden

Hieronder staat de lijst met indicatoren en de eenheden, waarin ze zijn uitgedrukt. De complete verantwoording van deze cijfers is te vinden in het hoofdrapport dat te vinden is op www.ce.nl.

Subgroep A: Groep effect verkeer op de omgeving

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
O1	CO ₂ -emissie wegverkeer	kg/inwoner/jaar
O2	PM _{2,5} -emissie wegverkeer	mg/inwoner/jaar
O3	NO _x -emissie wegverkeer	mg/inwoner/jaar
O4	Geluidsbelasting door wegverkeer	Percentage blootgesteld > 61dB(A) verkeerslawaaï
O5	Verkeersveiligheid	Aantal slachtoffers fietsongevallen per 1 miljoen fietskm

Subgroep B: Vervoerswijzekeuze

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
O6	Modal split fiets	Aandeel fiets in totaal aantal verplaatsingen
O7	Modal split wandelen	Aandeel wandelen in totaal aantal verplaatsingen
O8	Modal split trein	Aandeel kilometrage trein in alle kilometers van verplaatsingen van en naar de gemeente
O9	Modal split BTM	Aandeel kilometrage bus/tram/metro in alle kilometers van verplaatsingen van en naar de gemeente

Subgroep C: Voorzieningen en Beleid Wandelen

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
VB1	Vrijliggend wandelpad	Lengte in meter per ha woonoppervlak
VB2	Voetgangersruimte	Percentage voetgangersruimte van de 'niet groene' openbare ruimte
VB3A	15 km wegen	Het percentage weglengte van 15 km wegen van de totale weglengte van wegen met een maximumsnelheid tussen 15 km/h en 50 km/h
VB3B	30 km wegen	Het percentage weglengte van 15 km en 30 km wegen van de totale weglengte van wegen met een maximumsnelheid tussen 15 km/h en 50 km/h

Voor subgroep C is een totaalindicator in beeld gebracht. De berekeningswijze daarvan is te vinden in Paragraaf .

Subgroep D: Voorzieningen en Beleid Fietsen

Hieronder vallen:

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

^{a)} Deze indicatoren zijn zowel ondergebracht zowel bij Groep D: Voorzieningen en Beleid Fietsen als bij Groep E: Voorzieningen en Beleid OV.

Subgroep E: Voorzieningen en Beleid Openbaar vervoer

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
VB4	OV-fietsen ^{a)}	Aantal per 1.000 inwoners
VB6	Parkeerplaatsen fiets station bewaakt ^{a)}	Aantal/1.000 inwoners
VB7	Parkeerplaatsen fiets station bewaakt en onbewaakt ^{a)}	Aantal/1.000 inwoners
VB9	Schone bussen	Maatstaf luchtverontreiniging bussen (zie Paragraaf)
VB10	Relatieve bereikbaarheid OV versus auto	Verhouding aantal inwoners bereikbaar per OV vs. auto in 30 minuten

^{a)} Deze indicatoren zijn zowel ondergebracht zowel bij Groep D: Voorzieningen en Beleid Fietsen als bij Groep E: Voorzieningen en Beleid OV.

Subgroep F: Voorzieningen en Beleid Schoner en effectiever vervoer

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
VB11	Deelauto's	Aantal/1.000 inwoners
VB12	Laadpalen	Aantal/100.000 inwoners
VB13	Stadslogistiek	Deelnemer Green Deal ZES Ja/Nee
VB14	Milieuzones	Aanwezigheid milieuzones vracht/bestel/personenauto's/scooters
VB15	Parkeertarieven	Per uur in binnenstad