

**Doel of Bijvangst**  
**De rol van duurzaamheid in Verkeer en Vervoer en**  
**Beter Benutten**

Klaartje Arntzen  
Rijkswaterstaat  
klaartje.artnzen@rws.nl

Rick Lindeman  
Rijkswaterstaat  
rick.lindeman@rws.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk**  
**20 en 21 november 2014, Eindhoven**

## Samenvatting

*Doel of bijvangst; de rol van duurzaamheid in verkeer en vervoer.*

Het verkeer draagt in het stedelijk gebied tot 70% bij aan de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Ook is het in belangrijke mate verantwoordelijk voor knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit.

Toch is er onder verkeerskundigen weinig aandacht voor de duurzaamheidseffecten als gevolg van hun beleid. Vanuit de milieu afdeling is er wel aandacht voor zaken als elektrisch rijden, en ook de fiets wordt binnen de stad goed benut. Er is dus wel oog voor verkeersaspecten, maar op een andere manier.

De maatregelen binnen het programma Beter Benutten zijn gericht op verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid, maar hebben ook effect op andere beleidsdoelen, zoals de verbetering van de luchtkwaliteit en klimaat. In 2013 is in kaart gebracht wat te verwachten effecten op dit terrein zijn van het eerste programma Beter Benutten.

Ruim 300 Beter Benutten-maatregelen zijn nader bekeken voor hun effecten in de BB regio's op het gebied van uitstoot CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub>. De maatregelen zijn heel divers en gericht op het terugdringen van de vraag (spitsmijden, stimuleren binnenvaart etc.), het vergroten van het aanbod (o.a. P+R voorzieningen, weginfrastructuur) en/of het efficiënter gebruiken van het netwerk (o.a. reisinformatie, verkeersmanagement, in-car toepassingen).

De totale uitstoot van het wegverkeer in de regio's neemt naar verwachting met circa 1 procent af. Vooral vraagbeïnvloedende maatregelen blijken een invloed te hebben op de emissie van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>

De verwachte reductie van de 300 maatregelen gezamenlijk bedraagt:

- Een CO<sub>2</sub>-reductie van 70.000 ton/jaar
- Stikstof (NO<sub>x</sub>) reduceert met 200 ton/jaar
- Fijnstof (PM<sub>10</sub>) vermindert met 12 ton/jaar

Dit is een mooie oogst. Immers, het was slechts een bijvangst van een programma wat hier niet op gericht was. Maar wat als we doelstellingen voor luchtkwaliteit en CO<sub>2</sub>-uitstoot integraal meenemen bij het opstellen van onze verkeerskundige plannen? Wat levert het op? En misschien wel belangrijker: wat gebeurt als we dat niet doen?

Het dilemma kwam vorig jaar naar voren tijdens de rechtszaak om de A10 west. De wens om sneller door te stromen werd afgeremd door de omwonenden. Volgens de rechter leidt "elke snelheidsverhoging tot meer uitstoot en schade voor de gezondheid". De minister kon volgens de rechter onvoldoende uitleggen waarom ze deze keuze had gemaakt.

Deze afweging tussen doelen, en de transitie naar een meer integrale aanpak zal volgens ons grote impact hebben in de verkeerskunde van het volgend decennium.

## **1. Inleiding**

Ondanks de economische crisis, is de aandacht voor duurzaamheid in onze samenleving nog altijd groot. De subsidies vanuit de (rijks) overheid zijn misschien teruggeschroefd, maar talrijke ondernemers staan klaar met producten die ons een glorieuze duurzame toekomst beloven. We zullen ook moeten, daar de dreiging van opwarming en de schade voor onze gezondheid toeneemt.

Het verkeer draagt in het stedelijk gebied tot 70% bij aan de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Ook is het in belangrijke mate verantwoordelijk voor knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit.

Toch is er onder verkeerskundigen weinig aandacht voor de duurzaamheidseffecten vanuit hun beleid. Vanuit de milieu afdeling is er wel aandacht voor zaken als elektrisch rijden, en ook de fiets wordt binnen de stad goed benut. Er is dus wel oog voor verkeersaspecten, maar op een andere manier.

In dit paper willen we dan ook de vraag onderzoeken waarom deze potentie niet wordt benut. Het is zelfs een dilemma met een ethisch kantje. Immers, waarom kiezen we er eerder voor de zekerheid van bereikbaarheidseffecten dan dat we bij het ontwerp al kijken wat voor duurzaamheidseffecten onze keuzes hebben. Waarom worden we niet afgerekend op de uitstoot die ons beleid tot gevolg heeft?

Dit dilemma – is duurzaamheid een doel, of slechts een bijvangst – staat centraal in dit paper en willen we met jullie bediscussiëren tijdens het colloquium vervoersplanologisch speurwerk in Eindhoven.

Utrecht, september 2014

Klaartje Arntzen  
Rick Lindeman

## 2. Duurzaamheidsscan Beter Benutten

De maatregelen binnen het programma Beter Benutten zijn gericht op verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid, maar hebben ook effect op andere beleidsdoelen, zoals de verbetering van de luchtkwaliteit en klimaat. In 2013 is in kaart gebracht wat te verwachten effecten op dit terrein zijn van het eerste programma Beter Benutten.

### 1.1 Aanpak

Ruim 300 Beter Benutten-maatregelen zijn nader bekeken voor hun effecten in de BB regio's op het gebied van uitstoot CO<sub>2</sub>, NOx en PM10. De maatregelen zijn heel divers en gericht op het terugdringen van de vraag (spitsmijden, stimuleren binnenvaart etc.), het vergroten van het aanbod (o.a. P+R voorzieningen, weginfrastructuur) en/of het efficiënter gebruiken van het netwerk (o.a. reisinformatie, verkeersmanagement, in-car toepassingen).



Adviesbureau Goudappel Coffeng maakte op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en RWS WVL een inschatting van de duurzaamheidseffecten van maatregelen in de tien regio's uit het eerste programma Beter Benutten. Om de meerwaarde te bepalen en de methode uit te denken, zijn als eerste de maatregelen in de regio Rotterdam gescand. De in deze pilot ontwikkelde rekentool is daarna voor de andere regio's ingevuld om meer zicht te krijgen op te verwachten duurzaamheidseffecten, van de huidige pakketten maar ook van de verschillende typen maatregelen.

Om de effecten te kunnen doorrekenen zijn diverse aannames gedaan. Dit was noodzakelijk in verband met het stadium van het onderzoek, het ontbreken van eerder onderzoek en de uitgangspunten van de programmering van Beter Benutten welke niet opgezet is voor duurzaamheidseffecten.

De belangrijkste aannames in deze berekening zitten in de volgende aspecten;

- het aantal ingeschatte spitsmijdingen, dit betreffen ex-ante inschattingen aan de hand van te verwachten bereikbaarheidseffecten;
- de gemiddelde ritlengte; en
- het gedragseffect: kiezen reizigers voor niet-reizen, een andere route, een andere vervoerwijze of een ander tijdstip?

Ondanks de aannames is het eindbeeld interessant, in lijn met de verwachtingen en overeenkomstig de kwaliteit van de input (zijnde de vooraf ingeschatte bereikbaarheidseffecten).

Niet meegenomen zijn concentraties van stoffen, berekend zijn alleen de effecten ten aanzien van emissies. Daarmee geeft de rekentool ten aanzien van luchtkwaliteit geen indicatie van het effect op concentraties. Ook is het goed te bedenken dat het effect op

eventuele latente verkeersvraag niet is meegenomen (overeenkomstig met de monitoringsopzet van het programma Beter Benutten).

In het onderzoek is ook ingezoomd op de te verwachten effecten van de verschillende typen maatregelen. Hiertoe is een indeling in categorieën maatregelen gemaakt.

Voor de presentatie van de resultaten zijn de verschillende maatregelen onderverdeeld in de volgende drie categorieën (Goudappel Coffeng, 2013):

#### 1. Vraagbeïnvloeding

Alle maatregelen die tot doel hebben om het aantal auto en vrachtkilometers over de weg in de spits te verminderen. Binnen de categorie "vraag" worden de subcategorieën "spitsmijden", "werkgeversaankpak", "fiets" en "OV/Spoor/P+R" en "goederen" onderscheiden.

Tot de werkgeversaankpak behoren alle maatregelen waarbij Slim Werken Slim Reizen wordt gestimuleerd vanuit de werkgever (mobiliteitsmanagement, maar ook bijvoorbeeld een Fietsplan als onderdeel van de collectieve arbeidsvoorwaarden).

Onder fiets- en OV-maatregelen vallen zowel maatregelen die leiden tot nieuwe fietsinfrastructuur (fietsenstallingen, fietssnelweg, P+R-voorziening, knooppuntontwikkeling rondom stations) als stimuleringsmaatregelen (E-bike actie, OVcampagnes). Bij fiets is de verdeling infrastructuur-vraag ongeveer 40-60% en bij OV 80-20%.

Maatregelen op het gebied van goederenvervoer zijn bijvoorbeeld kwaliteitsnet goederenvervoer en stimuleren stedelijke distributie.

#### 2. ITS/DVM

Alle maatregelen die zorgen voor duidelijke en gemakkelijke reis-, route- en verkeersinformatie die de reiziger helpt bij de keuze en planning voor een vlot verloop van de reis. Voorbeelden van ITS/DVM maatregelen zijn incidentmanagement, blauwe golf en multimodale reisinformatie.

#### 3. Weginfrastructuur

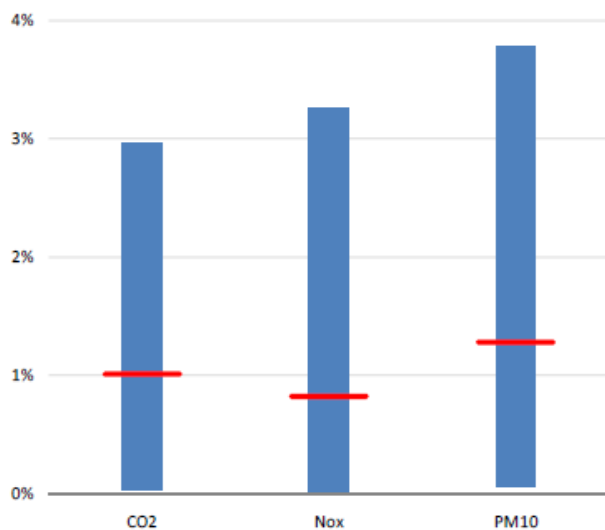
Alle infrastructurele maatregelen die leiden tot een verbetering van bestaande wegen. Weginfrastructuurprojecten lopen uiteen van de aanleg van een nieuwe doelgroepenstrook tot capaciteitsmaatregelen op N-wegen tot het aanpassen van kruispunten en aansluitingen.

### 1.2 Resultaten

De totale uitstoot van het wegverkeer in de regio's neemt naar verwachting met circa 1 procent af (zie ook figuur 1).

De verwachte reductie van de 300 maatregelen gezamenlijk bedraagt:

- Een CO<sub>2</sub>-reductie van 70.000 ton/jaar
- Stikstof (NO<sub>x</sub>) reduceert met 200 ton/jaar
- Fijnstof (PM<sub>10</sub>) vermindert met 12 ton/jaar



*Figuur 1: Vermindering van de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub> uitstoot door BB maatregelen als percentage van de totale uitstoot door wegverkeer in de BB-regio's (de rode streep is de bijdrage aan vermindering van alle regio's samen, blauwe balken geven spreiding van regio tot regio weer)*

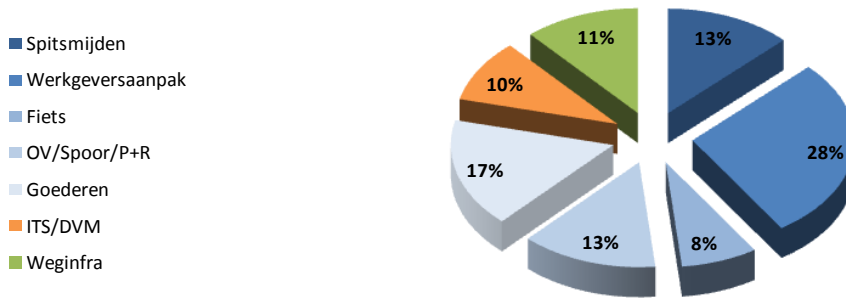
*Bron: Goudappel Coffeng, 2013*

Of deze reductie veel of weinig is en in hoeverre kosteneffectief, is lastig te zeggen. Vergelijken met andere programma's en beleidsmaatregelen is eigenlijk niet reëel, aangezien het duurzaamheidseffect in dit programma geen doel op zich is, maar bijvangst van de bereikbaarheidsmaatregelen. Wel kan de kosten/effect verhouding van een aantal maatregelen die veel opleveren helpen bij het opstellen van nieuwe duurzaamheidspakketten.

Gekeken naar soorten maatregelen zijn de volgende conclusies getrokken (zie ook figuur 2, 3 en 4) (Goudappel Coffeng, 2013).

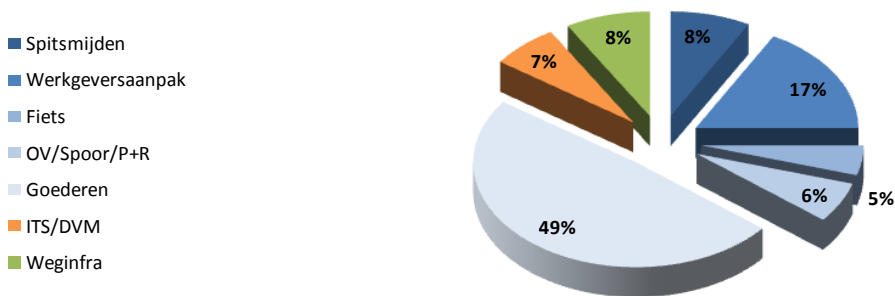
Maatregelen in de categorie vraagbeïnvloeding behalen hebben het meeste duurzaamheidseffect. Dit type maatregelen dringt het aantal auto- en vrachtkilometers in de spits terug waardoor de uitstoot afneemt.

Maatregelen die gericht zijn op het goederenvervoer hebben een relatief grote bijdrage in de vermindering van de uitstoot van NO<sub>x</sub>. Op trajecten met veel (vracht)verkeer zijn de duurzaamheidseffecten het grootst. Als drukke trajecten samenvallen met gebieden waar de luchtkwaliteit slecht is, wordt een extra effect op de uitstoot bereikt (Goudappel Coffeng, 2013).



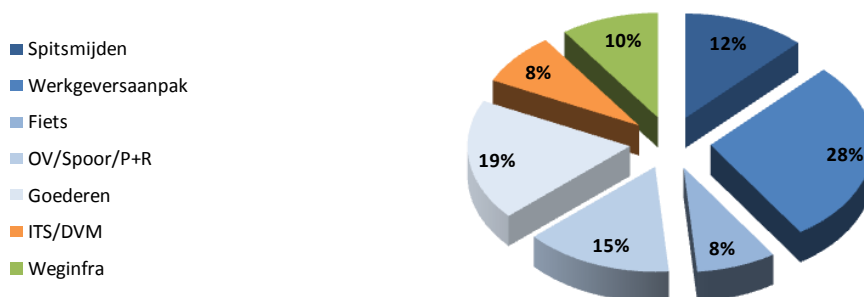
*Figuur 2: het aandeel in de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het totale programma Beter Benutten per maatregelcategorie*

*Bron: Goudappel Coffeng, 2013*



*Figuur 3: het aandeel in de vermindering van de NOx-uitstoot van het totale programma Beter Benutten per maatregelcategorie*

*Bron: Goudappel Coffeng, 2013*



*Figuur 4: het aandeel in de vermindering van de PM10-uitstoot van het totale programma Beter Benutten per maatregelcategorie*

*Bron: Goudappel Coffeng, 2013*

### 1.3 Meerwaarde

De doorrekening zorgde voor inzicht in hoeverre maatregelen op het gebied van vraag, aanbod en gebruik bijdragen aan de duurzaamheidseffecten. Daarbij gaat het om effecten van de afzonderlijke maatregelen, maar ook om inzicht in de samenhang tussen maatregelen en duurzaamheidseffecten. Het kan gebruikt worden om in een vroeg stadium maatregelverwachtingen en mogelijkheden voor integralere afwegingen in beeld te hebben bij bijvoorbeeld herijkingen in huidige pakketten of maatregelen.

De regio's kunnen het gebruiken bij samenstelling van regionale maatregelpakketten om duurzaamheid te optimaliseren binnen de bereikbaarheidsdoelstelling (afweging tussen maatregelen die hetzelfde scoren op bereikbaarheid maar verschillend op duurzaamheid) en daarmee middelen efficiënter en voor meerdere beleidsdoelen inzetten.

Daarbij gaf het ook zicht op aspecten die van meerwaarde kunnen zijn bij het vormgeven van integraler mobiliteitsbeleid. Daarover meer in hoofdstuk 3.

#### *1.4 Vervolgstappen*

De duurzaamheidsscan heeft aanleiding gegeven om een aantal zaken nader te bekijken. Voor het bepalen van de meerwaarde ten aanzien van luchtkwaliteit is het essentieel de effecten op concentraties te bekijken. In een vervolgonderzoek is hierop nader ingezoomd en ook het oplossend vermogen van bereikbaarheidsmaatregelen verkend (Goudappel Coffeng, 2014).

Bekeken wordt daarnaast in hoeverre uitgangspunten en aannames voor het bepalen van duurzaamheidseffecten kunnen worden meegenomen in de mobiliteitsscan zoals die voor Beter Benutten wordt gebruikt. Dit kan dit soort duurzaamheidseffecten beter in beeld brengen.

Verder geven bepaalde bedrijven aan nadrukkelijk bezig te zijn met vermindering van hun CO<sub>2</sub>-uitstoot vanuit strategische overwegingen en in het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Een koppeling tussen bereikbaarheidseffecten en hun inspanningen ten behoeve van CO<sub>2</sub>-reductie zou het voor hen interessanter maken actief mee te doen aan Beter Benutten. Uitgezocht wordt in welke mate hun CO<sub>2</sub>-footprints ook te vertalen zijn naar bereikbaarheidseffecten. Dit zou het draagvlak onder bedrijfsleven voor maatregelen kunnen vergroten en de efficiënter kunnen zijn bij het in kaart brengen, onderbouwen en wellicht monitoren van effecten voor Beter Benutten.



### 3. Wat levert het de verkeerskundigen op?

Naast inzicht in de bijvangst op het gebied van luchtkwaliteit en klimaat, levert de doorrekening nog een aantal andere aspecten op voor verkeerskundigen.



#### 1.1 Draagvlak en effectievere uitvoering

Duurzaamheidseffect blijkt voor bedrijven en ook in regio's het draagvlak voor en effect van bestaande Beter Benutten maatregelen te kunnen vergroten. Maatschappelijk Verantwoord ondernemen is voor bedrijven strategisch interessant en soms eerder nog een reden mee te doen aan Beter Benutten maatregelen dan bereikbaarheidsdoelen. Dit komt bijvoorbeeld doordat veel bedrijven (moeten) meedoen aan CO<sub>2</sub>-prestatie ladders. Immers, opdrachtgevers als Rijkswaterstaat, ProRail, Provincies en Waterschappen gebruiken deze in hun aanbestedingen (SKAO, 2014).

#### 1.2 Efficiency in overheidsmiddelen

Voor regio's is ook efficiëntere inzet van middelen interessant, gezien effecten op meerdere beleidsdoelen en mogelijke bundeling van diverse geldstromen. De verkeerskundigen kunnen bij het bereiken van hun doelen immers kijken of deze te bereiken zijn door luchtkwaliteitsmaatregelen en het daarmee samenhangende budget. Dan moeten ze echter wel weten welke effecten te verwachten zijn.

Hiervoor is het nodig om de beleidsthema's Beter Benutten, luchtkwaliteit en klimaat meer te verbinden. Hierdoor worden kansen zichtbaar om eventuele beleidsruimte slim te benutten.

De eerste stap hiervoor is kennismaking en kennisuitwisseling tussen verschillende afdelingen van de decentrale overheden in de (Beter Benutten) regio's om samenhang te kunnen bepalen en gebruiken. Hierdoor kunnen zij maatregelen van bijvoorbeeld Beter Benutten integraler beoordelen en meer in samenhang inzetten. De samenhang tussen klimaat/luchtkwaliteit en verkeersbeleid wordt hiermee versterkt.

Als er zicht op de bijdrage van Beter Benutten op het gebied van duurzaamheid en welke maatregelen daarbinnen het meest effectief zijn kan het beleid geoptimaliseerd worden. Hierdoor is het mogelijk meer duurzaamheidsdoelen dan wel bereikbaarheidsresultaten te bereiken. De uitdaging hierbij is een goed sturingsmechanisme te vinden. Immers, de afdelingen dienen niet zelden een andere heer. Dit is echter niet alleen een uitdaging voor de overheid. Ook binnen het bedrijfsleven worstelt men ten aanzien van duurzaamheid met verschillende verantwoordelijkheden (W2S, 2014).

#### 1.3 Synergie en integrale beeldvorming

Er gebeurt veel in de stad. Programma's als Gezonde verstedelijking, maar ook de toenemende aantrekkingskracht op het wonen in de stad, en de daarbij horen nieuwe ontwikkelingen (van espressobar tot bakfiets) zorgen voor een ander startpunt voor beleid.

In haar aftrap voor het Beter Benutten congres in maart 2014 noemde minister Melanie Schultz van Haegen een aantal relevante ontwikkelingen in de nabije toekomst,

- verstedelijking ( complexer om met auto stedelijk gebied in te komen, met auto van deur tot deur gaat dan niet meer werken)
- veranderend gedrag ( dalend autogebruik)
- verduurzaming ( elektrisch en waterstof, e-fiets)
- informatisering (bereikbaarheid krijgt andere betekenis, meer informatie beschikbaar)

Dat betekent aldus Schultz van Haegen dat het nodig is meer maatwerkgericht te werken en meer in samenhang naar vraagstukken mobiliteit in combinatie met leefbaarheid en ruimtelijke ordening te kijken.

Binnen deze context zijn zaken als gezondheid en een prettig leefklimaat niet meer weg te denken. Ook van verkeerskundigen wordt verwacht dat ze hieraan bijdragen. Inzicht krijgen in de effecten van hun beleid is een eerste stap. Maar uiteindelijk zullen ook zij kunnen worden afgerekend op de effecten van hun beleid. Het immers niet iets wat hen overkomt.

Het biedt ook een opmaat voor andere manieren van afwegen gezien problematieken in stedelijke regio's waar meerdere beleidsterreinen bij elkaar komen (gezondheid, Ruimtelijke Ordening, bereikbaarheid). Dit is onder andere te zien in het ontwikkelen van het programma "Meer Bereiken" bij I&M.

## 4. Observaties over het proces

### 4.1 *A tale of two cities*<sup>1</sup>

In ons proces leek het in sommige gemeenten of er twee steden waren. Er was een stad met bereikbaarheidsproblemen en een stad met leefbaarheidsproblemen. Toch zagen we ook in een aantal steden, dat er bruggen werden geslagen. Dit kwam bijvoorbeeld door de kracht van mensen die met één voet in twee teams zaten.

Problemen tussen de verschillende afdelingen ontstonden vaak doordat ze niet te dezelfde taal spraken of een andere manier hadden (VVU? Concentratie? Spitmijding?) van het uitdrukken van resultaten. Daarnaast kenden ze elkaars opgave vaak niet, en dus ook niet waar deze deels overlappend was. Ze waren bijvoorbeeld actief op dezelfde plek of met zelfde type maatregelen. Tenslotte hadden ze vaak andere wethouders waarvoor ze werkten, en die hadden hun eigen belangen.

### 4.2 *Normen en doelen*

De doelen die gemeenten zich hebben gesteld in het verleden op het gebied van de emissie van koolstofdioxide (Klimaat neutraal!) zijn vaak heel hoog. Deze doelen zijn vaak zonder concrete invulling en afbakening wat daar onder valt.

Aan de andere kant is het luchtkwaliteitsdebat vaak norm gestuurd. Voor 2015 moet Nederland voldoen aan de Europese normen rond luchtkwaliteit. Nu de trend zich richting die normen beweegt, ontwikkelt de discussie zich naar andere doelen.

Om de luchtkwaliteit te verbeteren zijn soms ingrijpende maatregelen nodig. Deze kunnen in de stad soms op minder draagvlak rekenen. Dit geldt zeker nu de ontwikkelingen betreffende het behalen de Europese Normen positief zijn schrijft staatssecretaris Mansveld aan de kamer op 17 december 2013.

In dezelfde brief schrijft Mansveld:

*De motivatie om de luchtkwaliteit te verbeteren is niet verminderd. Slechte luchtkwaliteit in de steden is een probleem voor de gezondheid van burgers en voor de verdere ruimtelijk-economische ontwikkeling van onze steden. Een knelpunt in een stad betreft meestal een drukke verkeersader en vormt daarmee vaak een probleem voor de gehele stad: al snel komt bij de aanpak daarvan immers de gehele verkeerscirculatie aan de orde. Voor de leefomgevingskwaliteit van de gehele stad is het beter het verkeer te bundelen in plaats van te verspreiden, en dat sluit veelal niet aan bij de wens verkeer te verminderen op knelpuntlocaties. Daarom is het niet altijd mogelijk om op locatie niveau een knelpunt aan te pakken en moet de oplossing komen door vermindering van uitstoot van het verkeer.*

Dit verklaart ook de focus die wordt gelegd op zaken als elektrisch rijden en andere bronnen en systemen (Verkeer in Beeld, 2014). Maar zolang het elektrisch wagenpark tot enige duizenden beperkt blijft (RVO, 2014) worden duurzaamheidsdoelen daar niet door gehaald.

---

<sup>1</sup> Charles Dickens [http://nl.wikipedia.org/wiki/A\\_Tale\\_of\\_Two\\_Cities\\_%28boek%29](http://nl.wikipedia.org/wiki/A_Tale_of_Two_Cities_%28boek%29)

Aan de andere kant is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) wel een goed voorbeeld voor het samenbrengen van doelen zoals de staatsecretaris op 24 maart 2014 schrijft (Mansveld, 2014):

*Het NSL heeft bewezen goed te werken en is daarmee een goed voorbeeld van een nieuw instrument waarmee 'eenvoudiger en beter' zowel milieudoelen worden behaald als ruimte wordt geboden voor gewenste ontwikkelingen.*

Het sturen van deze gewenste ontwikkelingen is echter niet eenvoudig. In een complexe samenleving, met budgetrestricties en decentralisatie kunnen overheden zich vaak alleen faciliterend opstellen. Dat vraagt om slimme synergie tussen de diverse activiteiten van het beleid.

## 5. Dilemma doel of Bijvangst

Toen we het proces evalueerden kwamen tot een aantal conclusies. Daarin zaten kansen voor verbeteringen, immers, door ons onderzoek werden een aantal barrières geslecht.

Maar het is slechts begin. Het dilemma blijft bestaan.

Het dilemma kwam vorig jaar naar voren tijdens de rechtszaak om de A10 west. De wens om sneller door te stromen werd afgeremd door de omwonenden. Volgens de rechter leidt "elke snelheidsverhoging tot meer uitstoot en schade voor de gezondheid". De minister kon volgens de rechter onvoldoende uitleggen waarom ze deze keuze had gemaakt. (NRC, 17 januari 2014)

Deze casus laat zien waarom het nodig is dit dilemma op het CVS bespreken. In de wereld waar we naar toe gaan zullen de twee doelen met elkaar in verbanden moeten worden gebracht.

Hierbij komen de vragen naar voren

- Waarom wordt de oogst niet benut op de moment?
- Duurzaamheid wordt bij I&M steeds belangrijker, ook in de nieuwe projecten als gezonde stad, waarom bij verkeerskundigen nog niet?
- Zijn de neveneffecten nu inmiddels niet even belangrijk als de hoofdeffecten voor draagvlak, kosteneffectiviteit en ruimtelijk beleid?
- Wat houdt verkeerskundigen tegen?
- Wat hebben verkeerskundigen nodig?
- Wat is de rol van de (lokale) politiek?
- Op welk niveau moet de integratie plaatsvinden?
- Wat is een sturingsmechanisme dat hierbij past?

Hopelijk geeft dit meer zicht op beeld van de oorzaken en zicht op mogelijkheden voor een doorbraak.

## Literatuur

Goudappel Coffeng, "Inschatting duurzaamheidseffecten programma Beter Benutten", 2 december 2013 (MJ Olde Kalter, L. Krol, L. Wismans)

Goudappel Coffeng, "Effecten luchtkwaliteit Programma Beter Benutten", september 2014 (W. Korver, E. Jägers, E. Bernards)

Mansveld, Wilma, 2013, "Kamerbrief over de Monitoringsrapportage NSL", IENM/BSK-2013/254358, 17 december 2013

Mansveld, Wilma, 2014, "Kamerbrief inzake Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit", IenM/BSK-2014/66811, 24 maart 2014

NRC, 2014 "rechter: snelheidsverhoging naar 100 km/u op A10 moet worden teruggedraaid", <http://www.nrc.nl/nieuws/2014/01/17/rechter-snelheidsverhoging-naar-100-kmu-op-a10-moet-teruggedraaid/#>

RVO, 2014, "Cijfers, Elektrisch vervoer", <http://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>

SKAO, 2014, "Welke opdrachtgevers doen mee aan de CO2-prestatieladder", <http://www.co2-prestatieladder.nl/FAQ>

Verkeer in Beeld, 2014, Kansen in duurzaamheid, <http://www.acquirepublishing.nl/verkeer-in-beeld/kansen-in-duurzaamheid>

W2S, 2014, Duurzame dilemma's <http://www.will2sustain.com/nl/2014/01/duurzame-dilemmas-maar-ook-volop-kansen/>