

Integrale aanpak verbetering leefomgeving nodig

Het is de vraag of de juiste vraag is gesteld en waaraan de beschikbare gelden aan besteed moeten worden. Een sectorale subsidie die slechts één aspect van verduurzaming aanpakt en op slechts één manier past niet bij de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), de rijksvisie op de leefomgeving die past bij de Omgevingswet. Hierbij worden drie inrichtingsprincipes gehanteerd die helpen om in een specifieke casus of gebied bij botsende belangen een zorgvuldige weging tussen nationale belangen te maken. Die inrichtingsprincipes zijn: Combineren boven enkelvoudig; Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal; Afwentelen voorkomen. Ik stel voor de subsidie aan te passen aan een integrale aanpak.

Integrale aanpak transitie mobiliteit en bedrijventerreinen en andere lokaties met bedrijven

Het is de bedoeling dat we een transitie maken in mobiliteit. De oplossing is niet het autoverkeer te laten doorontwikkelen. De oplossing is om te denken in andere manieren van verplaatsen of minder verplaatsingen. De verbetering van de bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets zou minimaal evenveel subsidie moeten krijgen voor verbetering. Denk hierbij ook aan voorzieningen in de openbare ruimte zoals betere fiets- en wandelpaden op de bedrijventerreinen. Dit zorgt ook gelijk voor meer gezondheid omdat mensen dan tijdens de lunch ook makkelijker kunnen rondlopen. Ook zou hierbij de vergroening en klimaatbestendig maken van bedrijventerrein meegenomen moeten worden.

Voor de onderbouwing verwijs ik naar

[Bereikbaarheid arbeidsplaatsen per auto en openbaar vervoer/fiets, 2020 | Compendium voor de Leefomgeving \(clo.nl\)](#)

En het onderzoek van Trouw

[Een op vijf bedrijventerreinen is niet goed bereikbaar met het ov en dat is 'geen goed werkgeverschap' \(trouw.nl\)](#)

Fietsen stimuleren belangrijker en meer effectief dan elektrisch laden stimuleren

Voor onderbouwing zie ook [Fietsfeiten 2023 | Brochure | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid \(kimnet.nl\)](#)

Het aantal mensen met overgewicht neemt nog altijd toe. De fiets zorgt voor een betere mentale en fysieke gezondheid en kost 10 keer minder ruimte. Een verschuiving van auto naar fiets bespaart broeikasgassen en betekent een schonere lucht. Ook ten opzichte van een elektrische auto! Voor de laadinfrastructuur moet er veel nadruk komen op het faciliteren van laden van elektrische fietsen. Als er subsidie gegeven wordt moet het een voorwaarde zijn dat deze er ook voor werknemers en eventueel bezoekers om hun elektrische fiets op te laden. Daarbij moet er voor werknemers en bezoekers voldoende overdekte en veilige plek zijn om de fiets te stallen. Daarnaast zou het ook een voorwaarde moeten zijn dat werknemers een vergoeding voor de fiets kunnen krijgen, in km vergoeding of aanschafwaarde (van een nieuwe of tweedehands fiets).

Aandachtspunten bij subsidieregeling elektrisch laden

Meer mogelijk maken door zelf opgewekte stroom van zonnepanelen of wind in te zetten voor laden van auto's van personeel, bedrijfsauto's en dergelijke. Vooral veel meer inzetten op sturing op kosten en met behulp van technologie technologie waarmee alleen als er zelf opgewekte stroom is ook het laden te faciliteren. Alleen als het noodzakelijk is en tegen hogere kosten stroom van elders van het net te gebruiken voor dit laden. Dit is veelal overdag dus dan is het gunstig als men niet alleen thuis in de avond maar juist ook op het werk kan laden. Het zou wettelijk mogelijk gemaakt moeten worden dat werknemers, bedrijven en energieleveranciers hierover afspraken kunnen maken die de duurzaamheid ten goede komen. Speciale aandacht verdient dan ook het weekend, wie er dan mag en kan komen laden en tegen welk tarief.

