

Groen karakter

CROW

Autoverkeer om de stad heenleiden

Verblijfskwaliteit en groen noodzakelijk

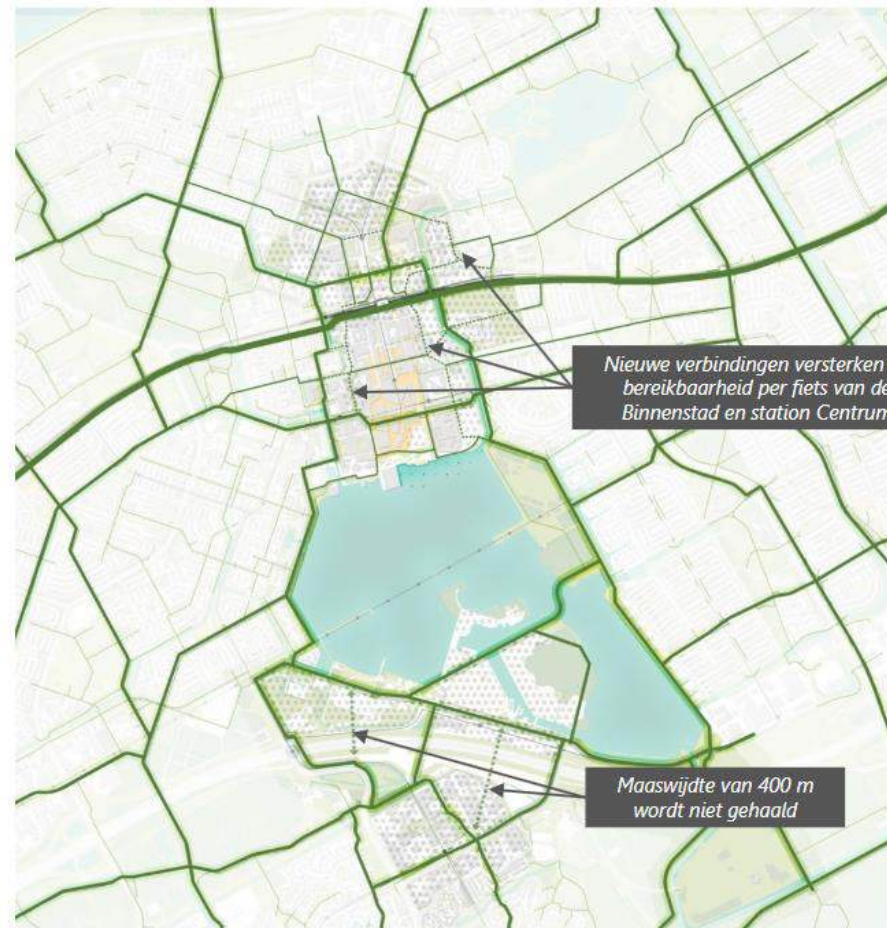
Een hoofdrol voor lopen, fietsen en OV is alleen mogelijk als het gebied een hoge verblijfskwaliteit krijgt. Dan gaat het om (stads)-straten en pleintjes met menselijke maat. Daarnaast zijn langs de belangrijkste looproutes op de begane grond functies nodig met levendigheid door de hele dag heen, zoals winkels, horeca, sportvoorzieningen en bedrijven. Dit vergroot daarnaast de sociale veiligheid van de routes. Een groen karakter ondersteunt dit en draagt daarnaast ook nog bij aan de biodiversiteit en mobiliteit voor dieren.

Binnenstad en station Centrum verbonden per fiets

De binnenstad en station Centrum zijn belangrijke locaties die per fiets goed bereikbaar moeten zijn. Het is daarom wenselijk dat fietsroutes door de binnenstad een herkenbaar netwerk met een maaswijdte (afstand tussen parallelle routes) van circa 400 m krijgen (conform richtlijnen van het CROW). Dit geeft maximale keuzevrijheid en optimale spreiding van stromen. Bij fietsroutes langs wegen met veel autoverkeer (bij meer dan 6.000-8.000 mvt/etm) is het wenselijk om aparte fietsvoorzieningen te realiseren.

Doorgaand autoverkeer om de binnenstad heen leiden

Om ruimte te bieden voor lopen, fietsen, verblijven en groen in de Binnenstad is het wenselijk om het doorgaande autoverkeer, wat geen bestemming in de binnenstad heeft, om de Binnenstad heen te leiden via de Spoordreef Noord en Randstaddreef. Daarmee kunnen de Spoordreef zuid, Hospitaaldreef en Landdroststraat een andere inrichting en functie krijgen.



Voorgesteld hoofdfietsnetwerk dat bijdraagt aan een verbonden en bereikbaar Hart van de Stad.



De binnenstad
e-commerce
draait verlies
<https://strabo.nl>
Autoluw beleid
ramp voor de
binnenstad

Stenen winkels hebben betere kaarten dan e-commerce

In Nieuws 10:20, 19 januari 2024 Door PropertyNL

Retail Opinie



PropertyNL
Redacteur

Profiel

Autoluw beleid is een ramp voor de retail en ook voor de complete binnenstad. Dit betoogt retaildeskundige Hans van Tellingen die en passant ook met nieuwe data komt over het aandeel "auto" in de retailomzet.

Het autoluw maken van binnensteden en andere winkelgebieden, inclusief het

Onderzoek van Platform Binnenstadsmanagement toonde in eerste instantie aan dat de auto wel degelijk goed is voor 54% van retailomzet. Echter zijn daarna de uitkomsten verkeerd doorgerekend. Het belang van de auto in de retailomzet werd op onjuiste wijze naar beneden bijgesteld, van 54% naar 36%. En dit verminderde belang van de auto, waar juist géén sprake van is, wordt nu door veel gemeentebesturen ge-/misbruikt om het ingezette autoluwe beleid te versnellen.

PropertyNL
Redacteur

Profiel

enda's. Het
rsbewegingen,
nkelgebied
teert het in veel
e retailers, maar

rd, waarmee het
rrecte wijze
in steun in de

Hortuswijk

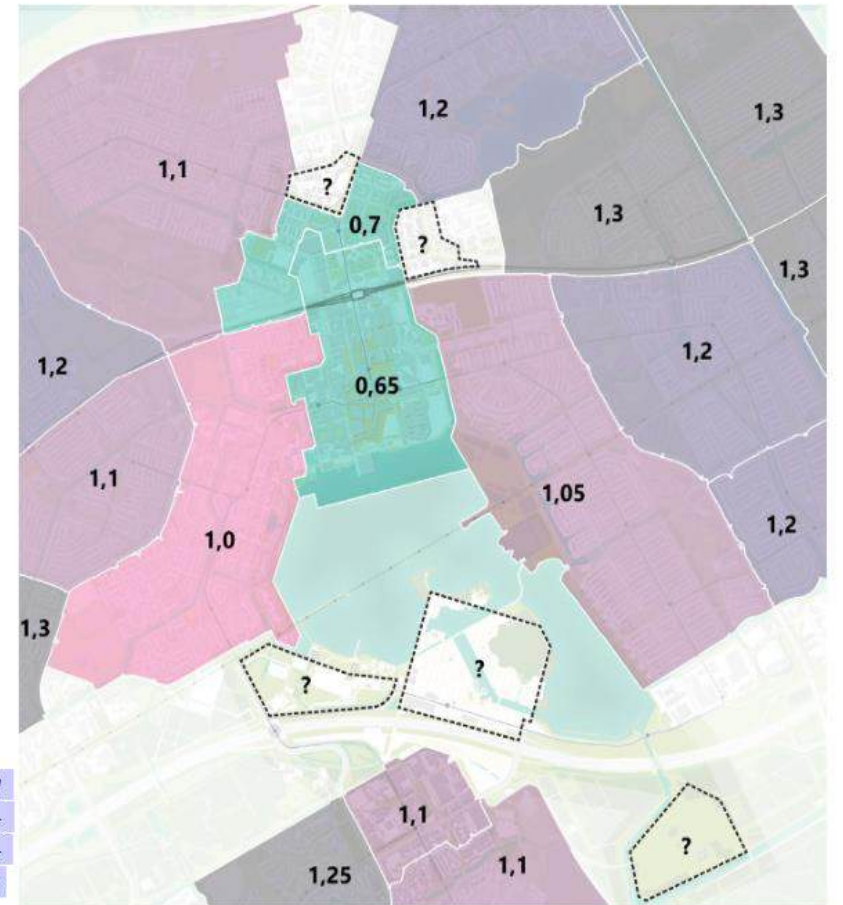
De Steiger

't Oor

Autobezit biedt kansen voor lagere parkeernormen

Het huidige autobezit van Almere is vergelijkbaar met het gemiddelde autobezit in andere sterk stedelijke gemeenten zoals Alkmaar en Amersfoort. In de Binnenstad en het Stationskwartier, waar relatief meer voorzieningen zijn, ligt het gemiddelde autobezit, met 0,65-0,7, fors lager dan in de omliggende buurten. Per woningtype verschilt het autobezit nog, zo is het gemiddelde autobezit voor koopappartementen 0,9 en voor sociale huurwoningen 0,4. Het autobezit komt daarmee overeen met de parkeernormen van de A+ zone in Almere.

Nieuwe gebieden (zoals Hortuswijk, de Steiger en 't Oor), waar nu nog geen woningen staan, zijn bij uitstek geschikt voor invoeren van een nieuw mobiliteitsmilieu en parkeerstrategie passend bij de doelgroepen.



Gemiddeld
Daadwerkelijk
autobezit 2020 per
woning (bron: CBS)



Lagere parkeer-
normen=

parkeer-plaatsen
weghalen=

aantrekkelijke
leefomgeving

Differentiatie naar ruimtelijke milieus

Almere is onder te verdelen in drie ruimtelijke milieus:

- **A-milieu:** hoogste ruimtelijke dichtheden, functiemix, waarbij primaire vervoerwijzen lopen en openbaar vervoer zijn.
- **B-milieu:** woon- werkgebieden waarbij de fiets een hoofdrol speelt in de mobiliteit en de auto vaak te gast is.
- **C-milieu:** woongebieden aan de randen van de stad waar de auto een belangrijke en dominante rol speelt in de mobiliteit. Openbaar vervoer is hier vaak een opgave.

De transformatie van Hart van de Stad zorgt voor een stijging in de stedelijkheidsgraad zeer sterk stedelijk. Deze verschuiving zorgt bij de Binnenstad en het Stationskwartier voor verschuiving in de ruimtelijke en het daarbij passende mobiliteitsprofiel. Lopen, fietsen en openbaar gaan hier meer de hoofdrol spelen. Daarmee is het hanteren van lagere parkeernormen passend voor dit gebied en de nieuwe bewoners en gebruikers.

Het hanteren van lagere parkeernormen heeft een direct effect op de hoeveelheid autoverkeer. Immers: minder auto-parkeerplaatsen veroorzaken ook minder autobewegingen. Daarnaast kan er door het toepassen van lagere normen efficiënt met de ruimte worden omgegaan en een aantrekkelijke leefomgeving worden creëert.

Hoogwaardige fietsstallingen stimuleren het fietsgebruik

Juist bij relatief lage autoparkeernormen zijn hogere fietsparkeernormen nodig. Daarbij gaat het niet alleen om het aantal fietsparkeerplaatsen, maar ook om de kwaliteit van de voorzieningen. Dan gaat het voor bewoners om inpanning, besloten, collectieve parkeerruimtes op maaiveld, automatische deuren en korte Loopafstanden. Fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers zijn openbaar toegankelijk met voldoende sociale controle.



Mobiliteitshub als kans?

Zelf bezitten

Opzet van mobiliteitshubs: stapeling van functies

Bij de ontwikkeling van Hart van de Stad wordt parkeren op afstand en het aanbieden van deelmobiliteit als kans benoemd. Een mobiliteitshub kan deze functie vervullen. De gemeente werkt momenteel aan de uitwerking van het HUB-beleid voor de stad. Een mobiliteitshub is meer dan alleen een parkeergarage. Een parkeergarage is een clustering van voertuigen. Een mobiliteitshub is een clustering van menselijke activiteit en ontmoeting. Daarnaast heeft een HUB diverse voordelen:

- Geclusterde, openbare stallingsvoorzieningen voor auto's van bewoners en bezoekers, voor deelauto's, deel-cargobikes en andere vormen van deelmobiliteit en daarmee efficiënter dubbelgebruik.
- Clustering zorgt voor efficiënter gebruik van laadvoorzieningen en parkeergarages kunnen efficiënter worden ontworpen. De 'mensenkant' van de mobiliteitshub ligt bij voorkeur direct aan de interne voetgangersstructuur en nabij voorzieningen. De 'voertuigenkant' van de mobiliteitshub is bij voorkeur georiënteerd op de randen van het gebied, om onnodig autoverkeer door de buurt te voorkomen.
- Door de mobiliteitshub aan de rand van de wijk te realiseren krijgen de andere vervoerwijzen een betere concurrentiepositie. De maximale afstand die iemand bereid is om te lopen naar een parkeerplaats in ruil voor een verbeterde openbare ruimte is circa 400 m. (bron: doeltgroepenonderzoek deelmobiliteit & mobiliteitshub nieuwe stadswijk, Goudappel, 2021.)



Amerikaanse verkiezingen Hamas-Israël Nederland Economie Wereld Kennis en cultuur

Hans van Tellingen: Het demasqué van de deeleconomie



HANS VAN TELLINGEN 20 juli 2023 | Leestijd: 6 minuten



Felyx-scooter op de Oudezijds Voorburgwal. ANP / Hollandse Hoogte / Egbert Hartman

De deeleconomie lijkt ideaal voor beleidsmedewerkers, maar is niet winstgevend en duurzaam. Mensen hechten aan bezit en deelinitiatieven leiden soms tot huftergedrag en afvalproblemen. Intussen worden initiatiefnemers en vroege investeerders stinkend rijk, schrijft winkelonderzoeker **Hans van Tellingen**.

De deeleconomie is de heilige graal voor de gemiddelde beleidsmedewerker in overheidsdienst. Het geloof erin is diep verankerd, de heilzame werking ervan wordt breed uitmeten. De deeleconomie wordt ook doorgevoerd in bereikbaarheidsplannen (de knip in de Amsterdamse Weesperstraat) en woningbouwplannen (geen parkeren meer nodig). Maar is dat wel terecht? De deeleconomie wordt maar niet winstgevend. En is eigenlijk ook niet duurzaam.

Afname autoverplaat- singen

meer fiets en voet en OV

Meer verplaatsingen te voet, fiets en per openbaar vervoer

Door het toepassen van het mobiliteitsplan met onder andere de netwerkingrepen en het aanpassen van het parkeerbeleid verandert de vervoerwijzekeuze van de bewoners en bezoekers van Hart van de Stad. Meer mensen kiezen de fiets of het OV boven de auto. Het aandeel fiets en OV stijgen beide met 5%-punt. Daarnaast is te zien dat het totaal aantal verplaatsingen afneemt. Dit zijn met name autoverplaatsingen die binnen het Hart van de Stad worden gemaakt en binnen de afstandsklasse 2,5 km vallen. Hier worden 40% minder autoverplaatsingen gemaakt ten opzichte van 2040. Tussen de rest van Almere en Hart van de Stad neemt het aantal autoverplaatsingen met 20% af. De verplaatsingen tussen de regio en Hart van de Stad nemen in mindere mate af.

De afname aan autoverplaatsingen binnen Hart van de Stad zullen naar verwachting mensen zijn die hun reis te voet maken en daardoor niet zichtbaar zijn in het verkeersmodel. De afname in autoverplaatsingen vanuit gebieden buiten Hart van de Stad zijn mensen die naar verwachting een andere bestemming binnen of buiten Almere kiezen.

Minder autoritten ontlasten het wegennet

Door de uitrol van het mobiliteitsplan verplaatsen meer mensen zich per fiets of openbaar vervoer en zijn er in zijn geheel minder verplaatsingen per auto. Dit heeft het effect dat de verkeersintensiteiten op de dreven tussen 5 en 55% afnemen t.o.v. 2040. Daarbij zijn de afnames op de dreven aan de westkant van het centrum groter (15-55% minder) dan op de oostkant (5-15% minder).

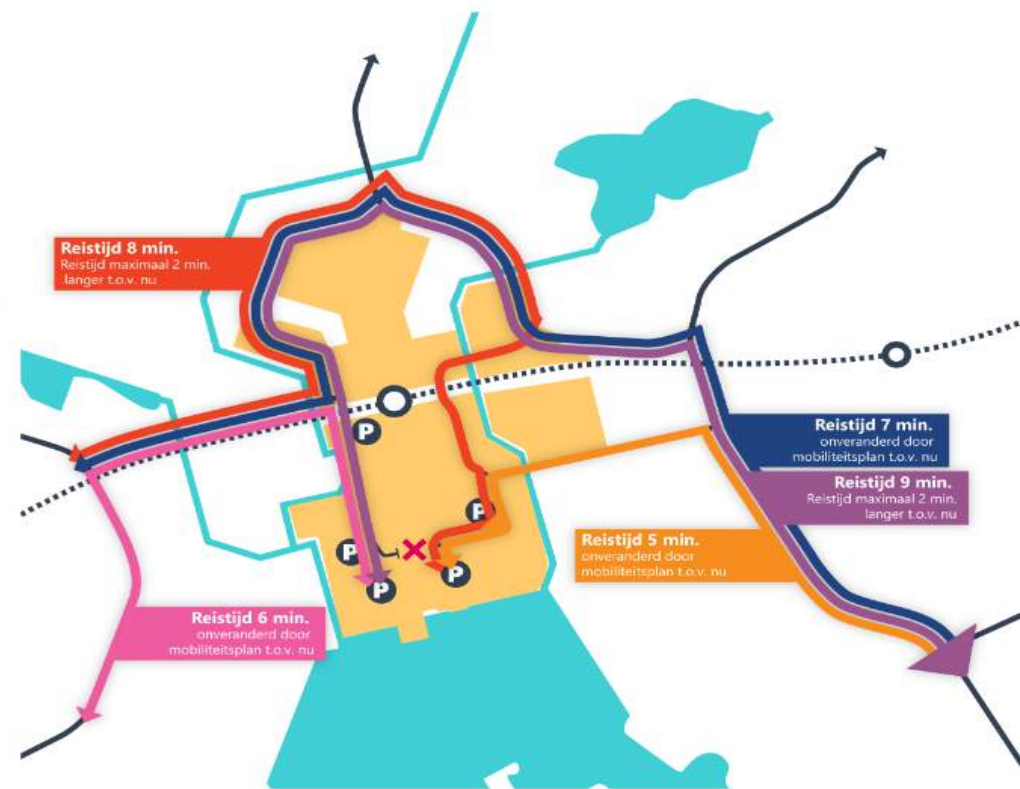
Door het knippen van de Hospitaaldreef ontstaat er ruimte op de Spoordreef, Hospitaaldreef, Landdrostdreef en Landdroststraat om hier stadsstraten te realiseren. Het doorgaande verkeer dat door de Binnenstad reed verschuift naar de centrumring (Spoordreef Noord - Randstaddreef), de Hoge Ring (N702) en de A6.

Ondanks de verschuiving in verkeer is er alleen op de Randstaddreef een beperkte toename van 5% te zien. Daarnaast is ook op de Hoge Ring en de A6 een kleine afname te zien ten opzichte van de referentiesituatie 2040, wat ook voor een verbeterde doorstroming op regionaal niveau zorgt. Indien Betalen naar gebruik wordt ingevoerd is de verwachting dat het autoverkeer naar verwachting met circa 5% extra afneemt.

De afname in autoverkeer zorgt daarnaast ook voor een afname in CO2 uitstoot van 8% binnen het Centrumgebied.

BEPERKT EFFECT OP ROUTES VOOR HET AUTOVERKEER

De verkeersmaatregel op de Hospitaaldreef om het doorgaande autoverkeer te weren, zorgt voor een nieuwe verkeersstructuur in en om de binnenstad. Het is bijvoorbeeld niet meer mogelijk om vanaf de Stedendreef via de binnenstad direct naar de Hospitaalg garage te rijden. Het reistijd effect van deze maatregel is echter beperkt. Dit heeft mede te maken met de andere maatregelen in het maatregelenpakket om de doorstroming op de Centrumring te behouden en extra autoverkeer van de nieuwe ontwikkelingen te beperken. De extra reistijd die het autoverkeer oploopt door de maatregel is maximaal 2 minuten ten opzichte van nu (niet uitgaande van verkeersdrukke of opstoppingen). Het uitgangspunt hierbij is wel dat het Flevoziekenhuis bereikbaar blijft vanuit zowel het oosten als het westen.



Huidige reistijden autoroutes van en naar de binnenstad op basis van Google.maps.

Verkeersmaatregel
Hospitaaldreef
Extra reistijd
oplopen

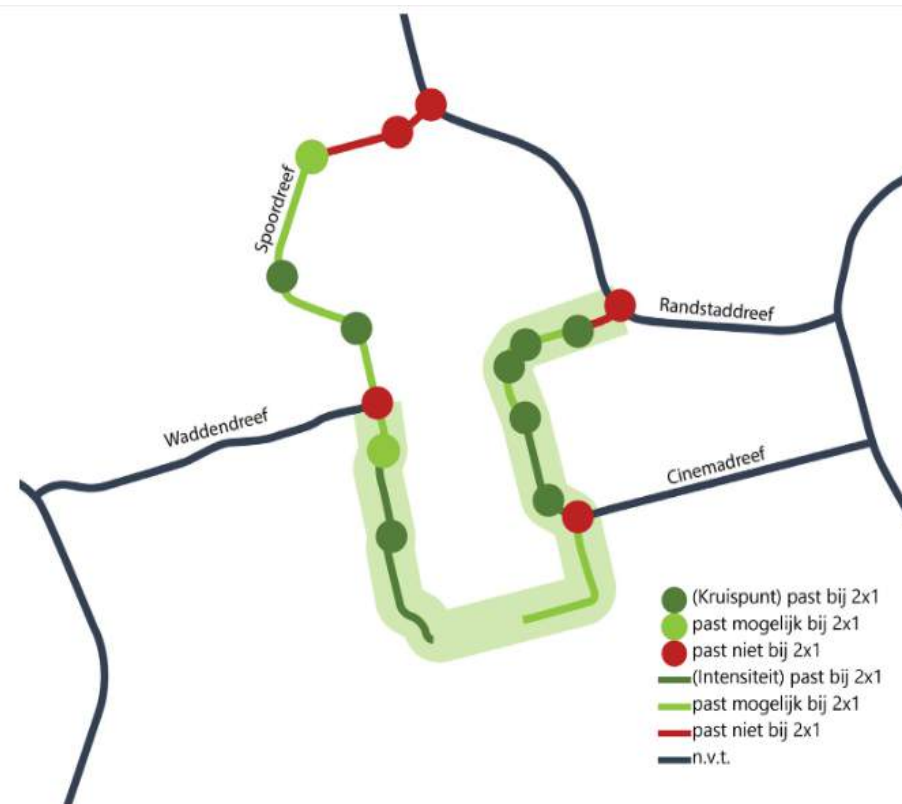
Een andere inrichting van het straatprofiel

Groen
klimaatadaptief
gezond en
duurzaam

Voor de Spoordreef, Hospitaaldreef en Landdrostdreef is gekeken of de vormgeving van 2x1 rijstrook past bij de verwachte intensiteiten na het uitvoeren van de maatregelen uit het mobiliteitsplan. Daarnaast is gekeken naar kruispunten of die passen binnen de beoogde vormgeving van stadsstraat. Hieruit komt naar voren dat het herinrichten naar stadsstraten voor alle drie de dreven past. Een aantal kruispunten kleurt nog rood en past met de verwachte verkeersintensiteiten geen 2x1 inrichting. Dit is niet meteen een showstopper voor het realiseren van de stadsstraten, het geeft echter wel aan dat op deze kruispunten meer ruimte nodig is. Hier dient in het ontwerp rekening mee gehouden te worden.

Stadstraten dragen bij aan de leefkwaliteit

Naast verkeersruimte en een andere inrichting van het straatprofiel biedt het herinrichten naar stadsstraten de kans om de Almeerse doelen op het gebied van groen, klimaatadaptatie en verblijfskwaliteit en duurzame en gezonde mobiliteit te realiseren. Daarnaast neemt de nieuwe inrichting als stadsstraat de barrièrewerking van de dreven weg tussen de nieuwe ontwikkelingen en de rest van de Binnenstad.



Meer ruimte
voor verblijven
en ontmoeten

*verharding
vervangen
door stenen*



Meer ruimte voor verblijven en ontmoeten

Met de maatregelen uit het mobiliteitsplan ontstaat er ruimte in de binnenstad voor de voetganger. Met het herinrichten van de Landdrostdreef, Hospitaaldreef en Spoordreef Zuid naar stadsstraten ontstaan er sociaal veilige en directe oversteekplaatsen en loopverbindingen vanuit de omgeving naar de Binnenstad. Hiermee worden de diverse ontwikkelingen in de Binnenstad een geheel en wordt het omlopen beperkt.

Dit alles draagt bij aan de leefkwaliteit en levendigheid van de stad en rondom de nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast ontstaat er ruimte om verharding te vervangen voor groen en biedt dit onder andere de mogelijkheid voor het realiseren van een Spoordreef Park, waar bewoners en bezoekers kunnen recreëren.



Colofon

Opgesteld door: Goudappel BV
In opdracht van: Gemeente Almere
Documenttitel: Hart van de Stad, mobiliteitsplan Almere 2030-2040

Documentkenmerk: 013077.20230407.R1.06

Status: Definitief

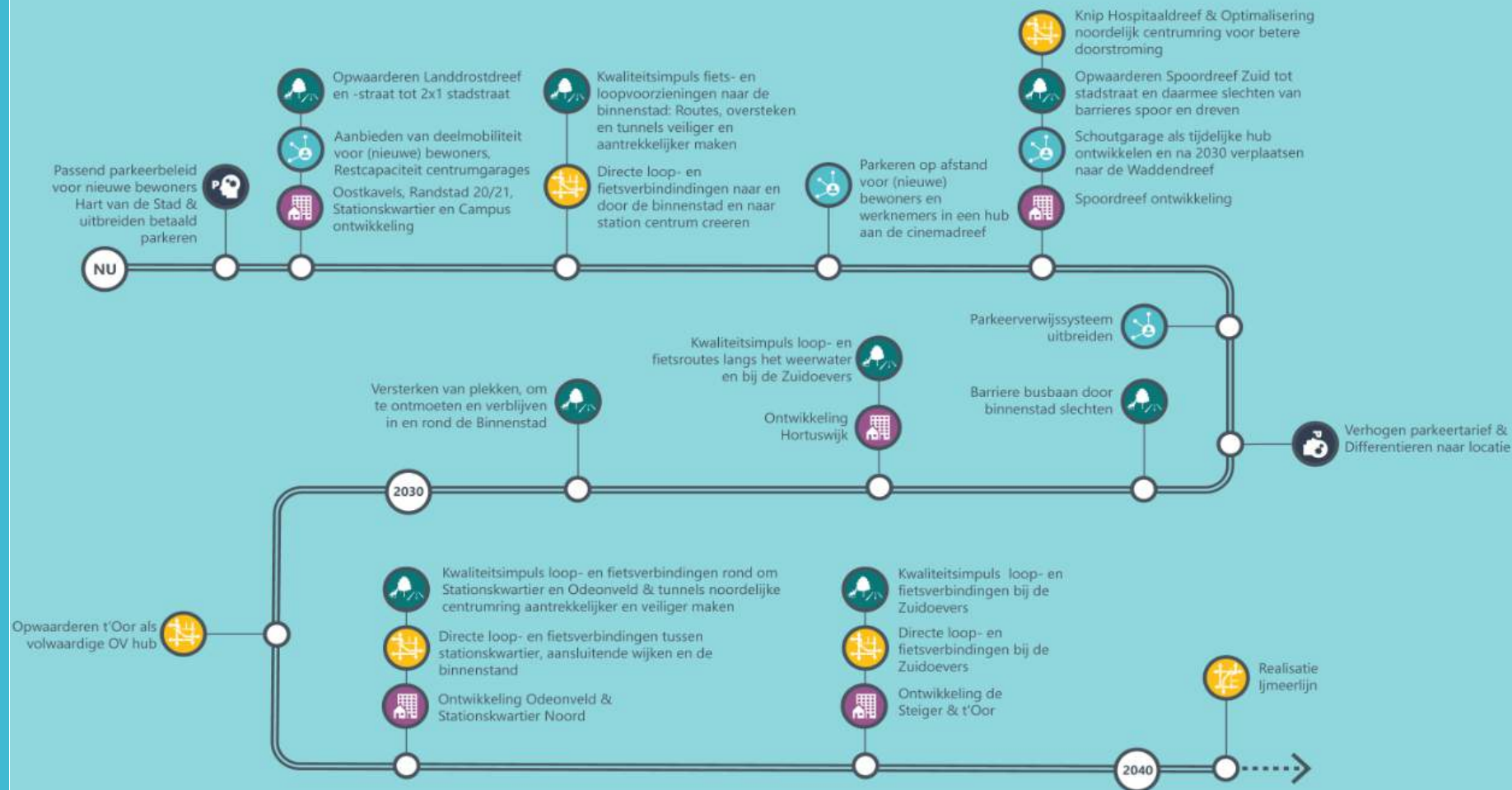
Datum: 16 oktober 2023

Projectteam Goudappel: Lennert Bonnier, Sören Bigalke, Valeria Pessler, Rik Lengers, Bastiaan Possel en Geert-Jan Wolters

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

ROUTEKAART VAN NU TOT 2040



Nationale Omgevings Visie

2021 opgesteld

<https://www.denationaleomgevingsvisie.nl/default.aspx>

Home

Nota Ruimte

NOVEX

Mooi NL

NOVI-conferentie

Samenwerking en uitvoering

Actueel

Publicaties

Zoeken



Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Hoe komt er orde in de ruimte en ruimte in de orde?

Nederland staat aan de vooravond van een grote verbouwing. Er moet veel op een klein oppervlak. Dat vraagt om keuzes, slimme combinaties en innovaties. En om nationale regie op de ruimtelijke ordening. Op een goede verdeling van de ruimte, maar ook op de kwaliteit van de leefomgeving. Zodat we met trots een mooi en duurzaam Nederland kunnen overdragen aan de generaties na ons. De stappen die genomen worden, staan beschreven in het [programma NOVEX](#) en het [programma Mooi Nederland](#). Deze leiden met de aanscherping van de NOVI tot [nieuw nationaal ruimtelijk beleid](#).

Naar een nieuwe Nota Ruimte

Doe en denk mee



Save the Date Webinar Nota Ruimte – 25 januari 2024

Naar een nieuwe Nota Ruimte

Doe en denk mee



Online raadpleging over inrichting Nederland van start



Contourennotitie schetst eerste richtingen voor nieuwe Nota Ruimte

NOVEX gebied

MRA 2050

03-11-2021

Een gezamenlijke koers

Home Nota Ruimte **NOVEX** Metropool NL Dag van de RD Samenwerking en uitvoering Actueel Publicaties Zoeken

→ Aanpak per provincie
→ Aanpak per gebied
→ Amsterdam Noordzeekanaalgebied
→ Schiphol
→ Metropoolregio Amsterdam
→ Zuidelijke Randstad
→ Rotterdamse haven
→ Het Groene Hart
→ Utrecht-Amersfoort
→ Arnhem-Nijmegen-Foodvalley
→ North Sea Port District
→ Stedelijk Brabant
→ De Peel
→ Zuid-Limburg
→ Regio Zwolle
→ Groningen
→ Groningen-Assen
→ Lelystad
→ Provinciale startpakketten
→ Ruimtelijke data
→ Nieuws
→ Agenda

Aanpak per gebied

Aparte aanpak in 16 gebieden

Er zijn zestien NOVEX-gebieden aangewezen waar grote ruimtelijke transities vragen om een apart ontwikkelperspectief. Dit ontwikkelperspectief stellen Rijk en regio samen op. De plannen voor deze zestien gebieden worden opgenomen in het [ruimtelijk voorstel](#) dat de provincies na de zomer opleveren.

Voor de NOVEX-gebieden wordt vervolgens een uitvoeringsagenda met regionale investeringsagenda opgesteld: wie doet wat en wanneer?

Het Rijk zal uitvoeringsorganisaties, gronden, mensen, instrumenten en geld inzetten om het uitvoeren van gebiedsontwikkelingen op weg te helpen of te versnellen. [Lees meer in het programmaplan NOVEX](#)

Noordzee-kanaalgebied	Regio Schiphol	Metropoolregio Amsterdam	Zuidelijke Randstad
Rotterdamse Haven	Groene Hart	Utrecht-Amersfoort	Arnhem/Nijmegen-Foodvalley
North Sea Port District	Stedelijk Brabant	De Peel	Zuid-Limburg
Regio Zwolle	Groningen	Groningen-Assen	Lelystad

METROPOOLREGIO AMSTERDAM

VERSTEDELIJKINGSCONCEPT 2050

METROPOOL VAN GROTE KLASSE MET MENSELIJKE MAAT

november 2021
gezamenlijke koers voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam

metropool regio amsterdam

Start- programma NOVEX

Flevoland 2050

<https://stateninformatie.flevoland.nl/Vergaderingen/Provinciale-Staten>



BOUWEN AAN DE SAMENLEVING

RUIMTELIJK VOORSTEL FLEVOLAND 2050

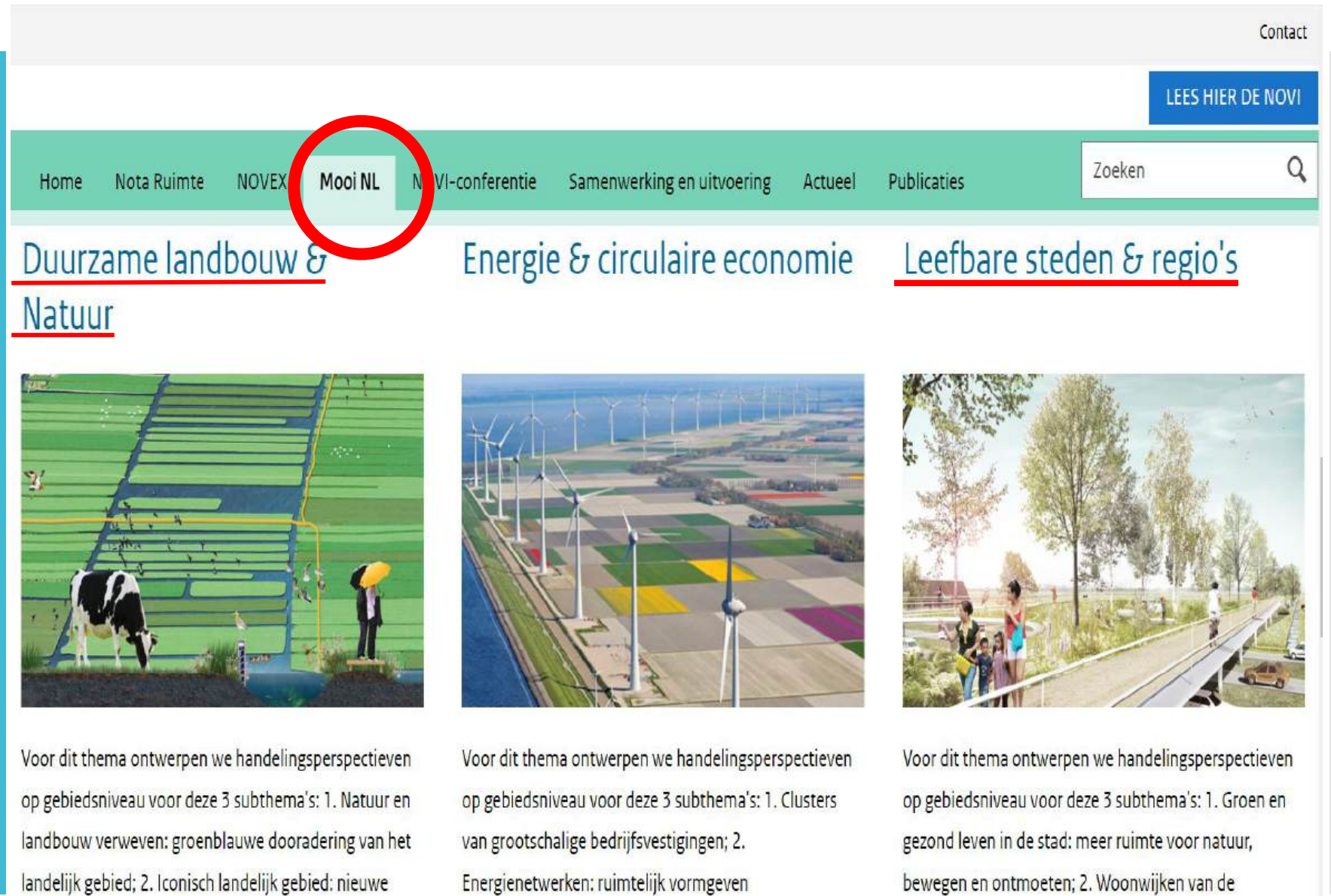
CONCEPT EINDVERSIE



Mooi Nederland

22 nationale programma's

<https://www.denationaleomgevingsvisie.nl/mooi-nl/default.aspx>




Contact

LEES HIER DE NOVI


Home Nota Ruimte NOVEX **Mooi NL** NOVI-conferentie Samenwerking en uitvoering Actueel Publicaties Zoeken

Duurzame landbouw & Natuur




Voor dit thema ontwerpen we handelingsperspectieven op gebiedsniveau voor deze 3 subthema's: 1. Natuur en landbouw verweven: groenblauwe dooradering van het landelijk gebied; 2. Iconisch landelijk gebied: nieuwe

Energie & circulaire economie



Voor dit thema ontwerpen we handelingsperspectieven op gebiedsniveau voor deze 3 subthema's: 1. Clusters van grootschalige bedrijfsvestigingen; 2. Energienetwerken: ruimtelijk vormgeven

Leefbare steden & regio's



Voor dit thema ontwerpen we handelingsperspectieven op gebiedsniveau voor deze 3 subthema's: 1. Groen en gezond leven in de stad: meer ruimte voor natuur, bewegen en ontmoeten; 2. Woonwijken van de

Rapport Water en Bodem Sturend in de Stad (Leefbare Steden & Regio's).pdf

NOVI

Leefbare steden
en regio's

https://www.denationaleomgeving.svisie.nl/mooi+nl/publicaties_mooi+nl/default.aspx#folder=2317892

HandlerDownloadFiles.ashx 5 / 37 123%

Hoogstedelijke knooppunten Woonwijken van de toekomst Groen en gezond leven in de stad

Hoogstedelijke knooppunten kenmerken zich door intensief en meervoudig ruimtegebruik. Hoogwaardige openbaar vervoerscentrumgebieden hebben over het algemeen een combinatie van woningbouw, hoogwaardige werklocaties.

Naast de hoge grondprijs, zijn de gebieden direct in de stationsomgeving gebonden aan technische randvoorwaarden die (bestand zijn tegen geluid en trillingen) in de nabijheid van het OV kan vaak gehanteerd worden.

Voor de druk gebruikte openbare ruimte speelt de vraag hoe de schaarse ruimte het best kan worden ingezet als kwalitatieve route en verbinding. Het is niet alleen boven de grond schaars: onder de grond zijn parkeergarages, fietsenstallingen en veel kabels en leidingen te vinden.

Natuurlijke knooppunten kenmerken zich door de grote nadruk op natuur en groen. Groen-blaue en gezonde netwerken dragen bij aan een leefbare stad. Groen-blaue en gezonde netwerken dragen bij aan een leefbare stad, zowel in bestaand als nieuw. In bestaand en nieuw stad verdicht is er juist ook ruimte voor groen en om de stad minder van hittestress en de biodiversiteit.

me ontwerpen, met ruimte voor. In plaats van geparkeerde auto's, zal ruimte worden gemaakt voor lopen en fietsen, groen en water. Corridors tussen stedelijk groen, buitengebieden en natuur bieden ruimte voor aantrekkelijke fiets- en wandelroutes: groen-blaue netwerken voor mens, plant en dier, die stad, stadsrand en dorp met het buitengebied verbindt.

onderhoud, is de leefomgeving verslechterd. Er is behoefte aan een kwaliteitsimpuls, zowel in de woningen als de openbare ruimte.

Rapport De mobiliteits- transitie 2020

https://www.denationaleomgevingsvisie.nl/mooi+nl/publicaties_mooinl/default.aspx#folder=2317892

Rapport De Mobiliteits-transitie in de stad.pdf



Het is goed om vanuit een visie op de hoofdstructuur van de auto te werken. Waar is het wenselijk om autoverkeer te faciliteren en waar niet? Hoe ziet verkeerscirculatie (voor de wijk) eruit? Kijk waar dat niet het geval is naar de mogelijkheden; kan een straat helemaal afgesloten worden of voor één richting?

Bij veel weerstand voor maatregelen, kunnen deze eerst tijdelijk toegepast worden en effecten gemonitord worden.

Verenigde Naties
1945: CFR+RIIA/Chatham
House

RBF 1940-
klimaatbeweging-GMO-
investeren IT-New Age

Habitat-I 1976
'menselijke nederzettingen'

handboek voor smart city:
https://unhabitat.org/sites/default/files/2023/11/managingsmartcitygvnce_playbook.pdf



Conferences | Habitat

Search

Q

A-Z Site Index

Home Vancouver 1976 Istanbul 1996 New York 2001 Quito 2016 UN Conference



View of a meeting in the conference room during Habitat I in Vancouver. From left to right: Enrique Penaloza Conference Secretary and Adolf Dikborowski, General Rapporteur, June 10, 1976 Vancouver. UN Photo/Mark

**United Nations Conference on Human Settlements - Habitat
Vancouver, Canada, 31 May-11 June 1976**

Municipalities

Buenos Aires, Cordoba, Olavarria, San Miguel (Argentina), Graz, Vienna (Austria), Baku (Azerbaijan), Dhaka (Bangladesh), Brussels (Belgium), Colcapirhua (Bolivia), Caxias do Sul, Recife, Salvador, Tubarão (Brazil), Bafoussam (Cameroun), Edmonton, Hamilton, Kelowna, Toronto (Canada), Beijing, Hangzhou, Shanghai, Shijiazhuang, Suzhou, Xingtai (China), Bogota, Cucuta, Manizales, Medellín (Colombia), Heredia (Costa Rica), Prague (Czech Republic), Aarhus, Albertslund, Favrskov, Frederikshavn, Gladsaxe, Sønderborg, Syddjurs, Tåstrup (Denmark), Haapsalu, Harku, Maardu, Narva, Saue, Tallinn, Tartu, Võru (Estonia), Porvoo, Tampere (Finland), Montpellier, Soissons (France), Banjul (Gambia), Ahrensburg, Augsburg, Dortmund, Freiburg, Gütersloh, Iserlohn, Metropolregion Rhein-Neckar, Zwickau (Germany), Kumasi (Ghana), Dehradun (India), Tehran (Iran), Tel Aviv (Israel), Florence, Genova, Messina, Prato (Italy), Johor Bahru (Malaysia), Maputo (Mozambique), Amsterdam (Netherlands), Ramallah (Palestine), Gdynia (Poland), Cascais, Porto (Portugal), Alba Lulia (Romania), Bratislava (Slovakia), Durban (South Africa), Algeciras, Bilbao, Burgos, Gavà, Gijón, Logroño, Madrid (Spain), Bern, Luzern, Winterthur, Yverdon-les-Bains (Switzerland), Tunis (Tunisia), Milton Keynes, Perth (United Kingdom), Long Beach, Louisville, Mesa, New York City, Peachtree Corners, Portland, San Antonio (United States of America)

Organizations

Red de Innovación Local (Argentina), Austrian Institute of Technology (Austria), ADA University (Azerbaijan), European Commission, Technopolis (Belgium), Federal University of Pernambuco, Fundação Getulio Vargas (Brazil), Canadian Urban Institute (Canada), Alexandra Institute (Denmark), Ain Shams University (Egypt), Deloitte, Gartner, ICLEI – Local Governments for Sustainability, Stiftung Digitale Chancen, Urban Catalyst, (Germany), citizen.is (Iceland), GovTech Lab (Lithuania), Congresul Autorităților Locale din Moldova (Moldova), Capgemini (Netherlands), Association of the Units of Local Self-Government, Nalas - Network of associations of local authorities of South-East Europe (North Macedonia), United Nations University (Portugal), Open City Lab, University of Cape Town (South Africa), Future Islands (Tunisia), KnowNow Information, University of Plymouth, UrbanDNA (United Kingdom), National League of Cities (United States of America).

Managing smart city governance

A playbook for local and
regional governments



Vancouver
Declaration on
Human
Settlements
1976

Rockefeller schrijft
voorwoord

The Vancouver Declaration On Human Settlements

Uncontrolled urbanization and consequent conditions of overcrowding, pollution, deterioration and psychological tensions in metropolitan regions;

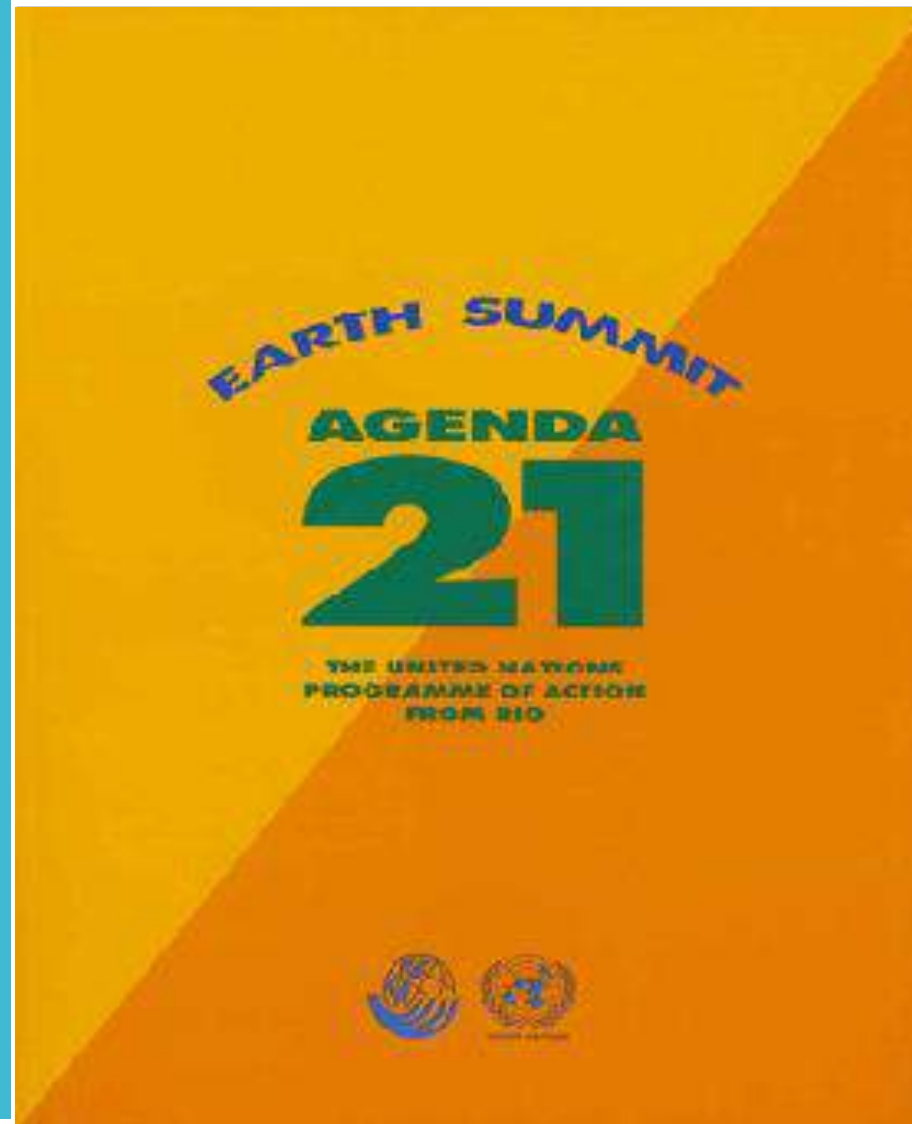
*Habitat I encouraged the appropriate use of
science and technology*


From the report of Habitat: United Nations Conference on Human
Settlements, Vancouver, Canada, 31 May to 11 June 1976

VN 1945 Agenda 21 1992

Klimaatverdrag
start in de 1960-1970
vanuit de Rockefeller ea

<https://sdgs.un.org/sites/default/files/publications/Agenda21.pdf>



	
United Nations Conference on Environment & Development Rio de Janeiro, Brazil, 3 to 14 June 1992	
AGENDA 21	
CONTENTS	
Chapter	Paragraphs
1. Preamble	1.1 - 1.6
SECTION I. SOCIAL AND ECONOMIC DIMENSIONS	
2. International cooperation to accelerate sustainable development in developing countries and related domestic policies	2.1 - 2.43
3. Combating poverty	3.1 - 3.12
4. Changing consumption patterns	4.1 - 4.27
5. Demographic dynamics and sustainability	5.1 - 5.66
6. Protecting and promoting human health conditions	6.1 - 6.46
7. Promoting sustainable human settlement development	7.1 - 7.80
8. Integrating environment and development in decision-making	8.1 - 8.54
SECTION II. CONSERVATION AND MANAGEMENT OF RESOURCES FOR DEVELOPMENT	
9. Protection of the atmosphere	9.1 - 9.35
10. Integrated approach to the planning and management of land resources	10.1 - 10.18
11. Combating deforestation	11.1 - 11.40
12. Managing fragile ecosystems: combating desertification and drought	12.1 - 12.63
13. Managing fragile ecosystems: sustainable mountain development	13.1 - 13.24
14. Promoting sustainable agriculture and rural development	14.1 - 14.104
15. Conservation of biological diversity	15.1 - 15.11
16. Environmentally sound management of biotechnology	16.1 - 16.46
17. Protection of the oceans, all kinds of seas, including enclosed and semi-enclosed seas, and coastal areas and the protection, rational use and development of their living resources	17.1 - 17.136
18. Protection of the quality and supply of freshwater resources: application of integrated approaches to the development, management and use of water resources	18.1 - 18.90
19. Environmentally sound management of toxic chemicals, including prevention of illegal international traffic in toxic and dangerous products	19.1 - 19.78
20. Environmentally sound management of hazardous wastes, in hazardous wastes	20.1 - 20.46
21. Environmentally sound management of solid wastes and sewage-related issues	21.1 - 21.49
22. Safe and environmentally sound management of radioactive wastes	22.1 - 22.9
SECTION III. STRENGTHENING THE ROLE OF MAJOR GROUPS	
23. Preamble	23.1 - 23.4
24. Global action for women towards sustainable and equitable development	24.1 - 24.12
25. Children and youth as sustainable development	25.1 - 25.17
26. Recognizing and strengthening the role of indigenous people and their communities	26.1 - 26.9
27. Strengthening the role of non-governmental organizations: partners for sustainable development	27.1 - 27.13
28. Local authorities' initiatives in support of Agenda 21	28.1 - 28.7
29. Strengthening the role of workers and their trade unions	29.1 - 29.14
30. Strengthening the role of business and industry	30.1 - 30.30
31. Scientific and technological community	31.1 - 31.12

Habitat III
2014



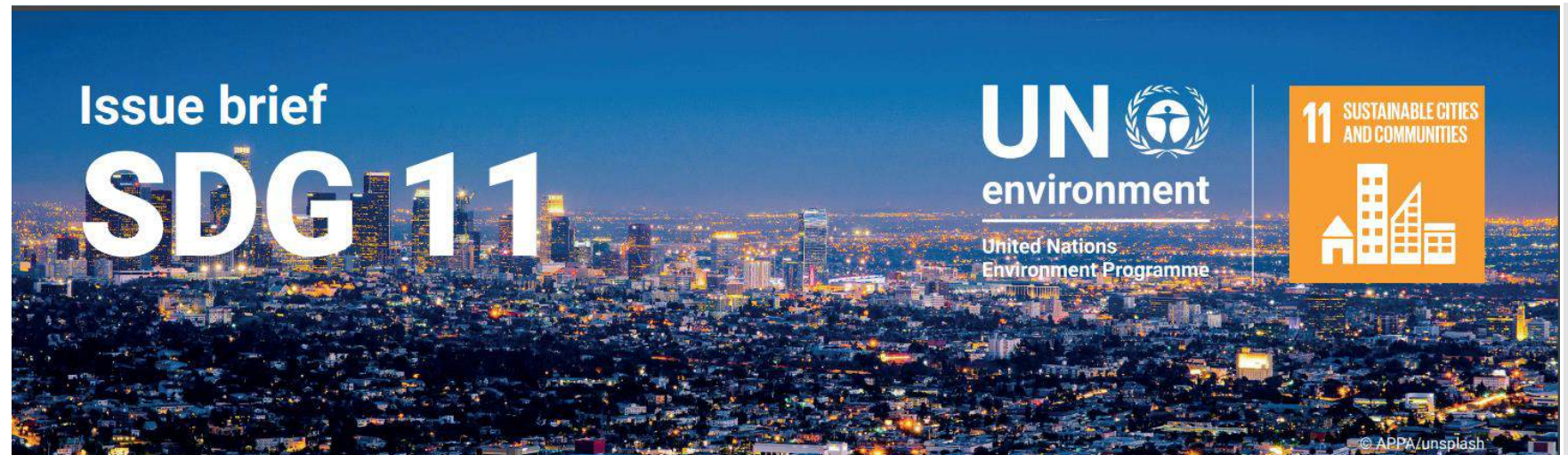
New Urban
Agenda
2016



Agenda 2030

SDG 11 & 13

Duurzame
steden én
klimaat
samen



MAKE CITIES AND HUMAN SETTLEMENTS INCLUSIVE, SAFE, RESILIENT AND SUSTAINABLE

Inclusieve, veilige, veerkrachtige en duurzame steden. Daarover gaat Sustainable Development Goal 11 (SDG 11). Een uitdaging, want de helft van de wereldbevolking woont in de stad, en het wordt alleen maar drukker. Maar een kans is het ook. Want juist in die stad zit veel innovatie en komen heel veel **Sustainable Development Goals** (SDG's) samen.

De wereld verstedelijkt in sneltreinvaart. De verwachting is dat het aantal stadsbewoners, nu vijftig procent, rond 2030 nog eens met tien procent gestegen zal zijn. Des te meer reden om actief in te zetten op duurzame groei van die steden. Ze moeten leefbaar worden en/of blijven. Iedereen moet er goed, gezond en duurzaam kunnen leven. Daar is van alles voor nodig, zoals goede huisvesting, gezonde lucht, gezond water, genoeg groen en goede toegang tot openbaar vervoer.

Agenda Stad 2015

31 City Deals



Agenda Stad

Home City Deals Actueel Evenementen Over Agenda Stad Europese Agenda Stad Toolbox

City Deals

In City Deals worden concrete samenwerkingsafspraken tussen steden, Rijk, andere overheden, bedrijven en moeten leiden tot innovatieve oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken en/of maatregelen bevatten regio("s) te versterken. Hieronder vindt u een overzicht van de City Deals in idee fase, ontwikkeling en uitvoering kunt zoeken op een van de 11 thema's, op steden of op City Deals zelf. Onder de kaart vindt u een overzicht van

Nieuwe City Deals en Town Deals

Op de pagina [City Deals in voorbereiding](#) leest u welke City Deals momenteel in ontwikkeling zijn. In 2023 hebben ontwikkeld. Gebaseerd op de City Deal-aanpak, zijn Town Deals samenwerkingsverbanden van en met kleine sector en maatschappelijke organisaties. De eerste Town Deal, Sterke Streken, richt zich op het aantrekkelijk inwoners. Een zogeheten Impactpool van externe experts ondersteunt de Town Deal. Lees meer over de [Town Deals](#)

Alle City Deals van Agenda Stad

Hieronder staan alle concepten en City Deals van Agenda Stad

Alle thema's

Energieke wijken, duurzaam en sociaal in uitvoering

📍 Rotterdam, Den Bosch, Arnhem, Groningen, Utrecht, Nijmegen, Weert, Zeist, Tilburg, Amsterdam



RESETTING CITIES

GROEIENDE CONCURRENTIEKRACHT IN HET PERSPECTIEF VAN
VERNIEUWING EN LEEFBAARHEID

POSITION PAPER G4 AGENDA STAD
MEI 2015



Investeringsagenda digitale infrastructuur + dienstenontwikkeling*.

Nederland was altijd een gidsland op digitale infrastructuur en herbergt vele (inter)nationale spelers op diensteninnovatie. Willen we onze ambities rond 3dprinting, robotisering enz. waarmaken dan is een optimale digitale infrastructuur randvoorwaardelijk. Op de lijstjes voor infrastructuur zakken we wat weg en van de potentie op diensteninnovatie profiteren we niet optimaal. We willen met het Rijk een nationaal digitaal investeringsplan maken. M.b.t. infrastructuur, maar ook met betrekking tot standaardisatie van Smart City aanpak, benutten van grote hoeveelheden data, openstellen van (overheids)data, coalitievorming tussen regio's, etc.

NL Smart City Strategie

25-01-2017

https://digitalestedenge.nda.nl/wp-content/uploads/2017/01/NL_Smart_City_Strategie_Executive_Summary.pdf

De minister-president
Minister van Algemene Zaken
Postbus 20001
2500 EA Den Haag



Den Haag



Stedennetwerk
G32

Den Haag, 25 januari 2017

Excellentie, geachte heer Rutte,

In de zomer van 2016 heeft u met een ondernemende groep bestuurders van steden en bedrijven gesproken over het perspectief van Smart Cities voor Nederland. Over internationale concurrentiekracht en kwaliteit van leven. U heeft hen toen uitgedaagd met een visie te komen over de richting van Smart Cities in Nederland. Een visie met input vanuit de steden, vanuit de praktijk.

De afgelopen maanden is er met ruim 140 stakeholders aan deze uitdaging gewerkt. Dit proces heeft geresulteerd in een strategie met een bloemlezing aan mogelijkheden. Een strategie die in beweging blijft en die we in de toekomst als steden met elkaar zullen blijven doorontwikkelen. Deze brief is enerzijds een intentieverklaring voor de steden onderling en anderzijds een oproep aan u om ons daarbij te helpen. We geven met deze brief aan welke acties wij gaan ondernemen én wat we nodig hebben om in goede samenwerking de Nederlandse Smart Cities tot de top van de wereld te brengen.

Waarom Smart Cities en de rol van de stad

Globale ontwikkelingen zoals verstedelijking, klimaatverandering, arbeidsparticipatie, digitalisering, mobiliteit en de uitdaging van grondstoffen zetten maatschappelijke systemen volledig op z'n kop. De druk op steden om voor deze grote verschuivingen oplossingen te vinden, neemt snel toe. De ontwikkeling van Smart Cities is voor alle Nederlanders relevant. Of het nu gaat over zorg, onderwijs of mobiliteit: technologie gaat een steeds grotere rol spelen. Maar ook vanuit economisch perspectief zijn investeringen in de intelligentie van het stedelijk systeem van groot belang voor de toekomst. Voor bedrijven, kennisinstellingen, ondernemers en andere belanghebbenden die in Nederland actief zijn, maar zeker ook voor hen die overwegen activiteiten naar Nederland te verplaatsen of hier te ontwikkelen.

De G5 en G32 hebben een belangrijke rol als aanjagers van de innovatie in de steden en de regio's. Samen met bedrijven en kennisinstellingen. Samen met onze partners kunnen wij dit, want:

- we beschikken over realisatievermogen en financiering;
- we staan dichtbij bewoners, bedrijven en bezoekers;
- we hebben ervaring met en expertise in regionale en lokale samenwerking.

De Smart City agenda vraagt grote verandering in rollen, verantwoordelijkheden en leiderschap: voor alle stakeholders. Integraal, silo-overstijgend, met nieuwe business- en governance-modellen. Doordat wij gezamenlijk het thema Smart City actief agenderen en het bijbehorende gedrag vertonen, geven we het goede voorbeeld.

NL Smart City Strategie

The future of living



Topsectoren: Topsectoren worden verbonden met stedelijke, cross-sectorale opgaven. De nieuwe economie vereist een andere verdeling van budgetten; voor Smart City projecten. Dat kan als aparte pijler over alle sectoren heen. Dit zal Topconsortia voor Kennis en Innovatie dichterbij de samenleving, de burger, brengen.



- > Nieuws
- > Documenten
- > Activiteiten
- > Vraag en antwoord

- > Afspraken voor Elektriciteit
- > Afspraken voor Gebouwde omgeving
- > Afspraken voor Industrie
- > Afspraken voor Landbouw en landgebruik
- > Afspraken voor Mobiliteit
- > Samenhang tussen sectoren
- > Organisatie
- > Hoe het Klimaat Akkoord tot stand kwam

In 2030 moet de CO₂-uitstoot in Nederland met ten minste 55% zijn gedaald, als opmaat naar een klimaatneutraal Nederland in 2040(!) en dit geeft 0,00003% minder opwarming.

Klimaat Akkoord 28-06-2019

Europese Unie

Miljarden

Meerjarig Financieel Kader 2021-2027	1.210,9
NextGenerationEU	806,9
Totaal Uitgaven EU (2021-2027)	2.017,8
30% van 2.017,8 naar klimaat	605,3
Per jaar	86,5

Agenda Stad

Almere

City Deal

<https://agendastad.nl>

Platform31

The screenshot shows the 'Agenda Stad' website. At the top, there is a navigation bar with 'Home', 'City Deals', 'Actueel', 'Evenementen', 'Over Agenda Stad', 'Europese Agenda Stad', and 'Toolbox'. The main content area is titled 'City Deals' and contains a paragraph explaining that these deals are concrete cooperation agreements between municipalities, the national government, other authorities, businesses, and social organizations. Below this, there is a section for 'Nieuwe City Deals en Town Deals' which states that on the 'City Deals' page, users can see which deals are currently in development. It mentions that in 2023, Agenda Stad developed the 'Town Deals' instrument, based on the 'City Deal' approach, for cooperation between municipalities, the national government, the private sector, and social organizations. The first 'Town Deal', 'Sterke Streken', focuses on supporting smaller municipalities (potential residents). An 'Impactpool' of external experts supports the 'Town Deal'.

Below the text, there is a section titled 'Alle City Deals van Agenda Stad'. It includes a filter for 'Almere' and a list of four deal categories:

- Circulair en Conceptueel** (afgerond): Bouwen. Locations: Leiden, Den Haag, Almere, Utrecht, Leeuwarden, Nijmegen, Dordrecht, Venlo, Alphen aan den Rijn, Eindhoven, Amersfoort, Zaanstad, Amsterdam, Boxtel, Purmerend. Stedelijke transformatie.
- Circulaire stad** (afgerond): Amsterdam, Apeldoorn, Rotterdam, Venlo, Dordrecht, Utrecht, Haarlemmermeer, Almere, Den Haag, Circulaire stad.
- Gezonde en duurzame voedselomgeving** (in uitvoering): Almere, Amsterdam, Den Haag, Ede, Groningen, Haarlem, Rotterdam, Tilburg, Utrecht, Venlo, Wageningen, Provincie Zuid-Holland.
- Voedsel op de stedelijke agenda** (afgerond): Den Haag, Ede, Groningen, Leeuwarden, Den Bosch, Venlo, Helmond, Utrecht, Oss, Rotterdam, Amsterdam, Almere, Gezonde stad en leefbaarheid.

At the bottom, there is a section for 'Zorg voor Veiligheid in de Stad' (afgerond) with locations: Almere, Breda, Tilburg, Maastricht, Nijmegen, Zoetermeer, and 'Sociale arrangementen'.



LNV, namens deze de directie Plantaardige Agroketens en Voedselkwaliteit, zet zich in voor een integrale werkwijze waarbij gezond en duurzaam samengaan bij veranderingen in voedselomgeving en voedselgedrag. De Schijf van Vijf en de Richtlijn Eetomgevingen van het Voedingscentrum vormen daarbij een belangrijke leidraad en praktische richtingaanwijzers. Daarnaast laat LNV waar nodig kennis- en innovatievragen uitzoeken via de Kennis- en Innovatieagenda Landbouw, Water, Voedsel van het missiegedreven Topsectoren- en Innovatiebeleid. Waar relevant zal LNV zich inspannen voor verbinding met programma's als Jong Leren Eten, lokaal voedsel uit korte ketens, relatie tussen burger en boer, en lopende pilots binnen enkele Regio Deals op het gebied van gezonde voeding, balans in consumptie van dierlijke en plantaardige eiwitten en voedselgedrag. Daarnaast richt LNV zich op de leereffecten van ervaringen die tijdens de pilots worden opgedaan met aanpassingen in aanbod van en vraag naar voedsel inclusief het betrekken van stakeholders, waarbij LNV zich inzet voor het oplossen van knelpunten en de opgedane kennis betreft in toekomstig beleid. Ook faciliteert LNV gezamenlijk met VWS de bijdrage van het Voedingscentrum als kennispartner in de City Deal. Tot slot draagt LNV met behulp van zijn netwerk bij aan de doelen van deze City Deal.

Platform31

URBACT IV

Platform31 zet zich in ter ondersteuning van Agenda Stad met betrekking tot de kwartiermakersfase van deze City Deal. Hiernaast draagt zij gedurende de looptijd bij via kenniscocreatie en -verspreiding en door inhoudelijke bijdragen aan Community of Practice- en themabijeenkomsten. Ook spant Platform31 zich in om relevante kennis- en leerervaringen vanuit de City Deal verder te verspreiden binnen haar netwerk, onder andere in G4, G40- en M50-verband, en om waar mogelijk / relevant verbindingen te leggen met haar eigen thema's en activiteiten.

PLATFORM31

kennis en netwerk voor stad en regio

Nieuwe subsidieronde Driving Urban Transitions: ruim 4 miljoen euro beschikbaar

voor duurzame ontwikkeling in Nederlandse steden

6 september 2024 | Leestijd: 2 minuten

Het Europese partnerschap Driving Urban Transitions heeft op 2 september 2024 de derde aanvraagronde geopend. Onderzoeksthema's waar geld voor beschikbaar is, zijn onder andere de energietransitie, de circulaire stad en duurzame mobiliteit.

Auteur(s)

[Roos Marinissen](#)

Het Europese partnerschap Driving Urban Transitions to a Sustainable Future (DUT) is gericht op het bevorderen van transnationale projecten die stedelijke uitdagingen aanpakken, met als doel steden te helpen bij de overgang naar een duurzamere toekomst. Thema's van deze oproep zijn de stedelijke energietransitie, mobiliteit en circulaire economie. Vanuit Nederland doen [Regieorgaan SIA](#) en [NWO](#) mee als financier in het DUT-partnerschap.

DUT biedt gelegenheid aan gemeenten om hun duurzaamheidsvragen verder te onderzoeken

Onderwerpen ▾

Wat zoek je?



De energietransitie (Positive Energy Districts)

1. lokale PED's in een perspectief op meerdere niveaus
2. op weg naar een klimaatneutrale stad: PED's, systeemintegratie en stedelijke strategieën
3. databeheer en beslissingsondersteunende systemen

[Meer lezen](#)



De circulaire stad

1. stedelijke watercycli
2. stedelijke ruimte voor biodiversiteit
3. monitoring en beheer van de circulaire stedelijke economie

[Meer lezen](#)



Duurzame mobiliteit (de 15 minuten stad)

1. innovaties voor inclusieve en op jongeren gerichte mobiliteitssystemen
2. systeeminnovatie en nabijheidsbeleid voor duurzame stadsregio's
3. gegevens en indicatoren voor effectieve besluitvorming

[Meer lezen](#)

URBACT IV 2021-2027

<https://research-and-innovation.ec.europa.eu>

EUR
86.769.000

URBACT Co-funded by the European Union

URBACT IV 2021-2027

Since 2002, URBACT helps cities to develop an integrated set of actions for sustainable urban development in Europe.

Our method for cities

Co-production of strategies with local stakeholders. Integration of different policies and governance levels. Action-oriented.

Our activities

Capacity building activities & tools. Knowledge uptake and sharing.

Three types of city networks

Co-produce an Integrated Action Plan. Share and adapt a Successful Good Practice. Adapt the experience of an Urban Innovative Actions project.

Our calls for networks

2023 January-March	2024 January-March	2025 April-June	2026 April-June
Call 1 Action Planning Networks	Call Innovation Transfer Networks	Call Transfer Networks	Call 2 Action Planning Networks

Our beneficiaries

Mainly municipalities from the EU, Switzerland, Norway, Albania, Bosnia & Herzegovina, Montenegro, North Macedonia, Serbia, Moldova, Ukraine.

Our support

- URBACT Secretariat
- URBACT Experts
- National URBACT Points

Co-financed by the European Regional Development Fund with EUR 79 769 000; the Instrument for Pre-Accession Assistance with EUR 5 000 000; the Neighborhood, Development and International Cooperation Instrument with EUR 2 000 000; and EU Member/Partner States.

Co-funded by the European Union

Search About us Help & contact In my country Create a

Portico Urban themes Knowledge & practices Urban Panorama Our community News & events

Sub thematic areas

Digital transition Local production Mobility Transportation and logistics systems Sustainable tourism Circular Economy

Job creation and entrepreneurship Research and Innovation

Digital transition

Digitalisation is a major transformative, cross-sectoral trend affecting all dimensions of sustainable urban development (New Leipzig Charter). For cities, this involves integrating digital technologies and processes to enhance operations and services, aligned with public needs.

Cities are harnessing the power of data and digital technology transformation to become more adaptive, responsive, and sustainable in addressing urban challenges. Solutions include smart city initiatives, digital economies, and innovative digital platforms and applications.

Resources cover how cities can adopt advanced digital solutions – such as digital artificial intelligence, data protection management, and GDPR compliance – in ways that optimise urban management, promote efficiency, and improve quality of life for all. Emphasizing data security and data privacy, cities can ensure that digital communications and data digital processing are aligned with EU GDPR regulations. This approach helps prevent data leakage and data loss, ensuring robust data privacy and security measures are in place.

Kuiper
Compagnons:

Land met een Plan



PERSPECTIEF 2121

LAND MET EEN PLAN

1 / DEC 2021



**Veranderend
landschap**
The changing
landscape

**Ontwerpen voor
de toekomst**
Designing for
the future

Kuiper
Compagnons:
*Land met een
Plan*

7 december 2021
gesprek PPP:

<https://www.kuipercompagnons.nl/projecten/land-met-een-plan>



**LAND MET
EEN PLAN**
PERSPECTIEF 2121

Werk- conferentie Land met een plan

PPP

Platform31/raad
van toezicht



7 December 2021 vond de online werkconferentie Land met een plan plaats. Onder leiding van Helga van Leur vonden er diverse gesprekken plaats over de toekomst van Nederland. Aan tafel schoven de volgende personen aan; Gijs van den Boomen - directeur KuiperCompagnons, Peter Glas - Deltacommissaris, Fransesco Veenstra - Rijksbouwmeester, Tim van Hattum - programmaleider Klimaat Wageningen University & Research, Chris Zevenbergen - hoogleraar Delta Urbanism TU Delft, Annie van de Pas - netwerkdirecteur Natuur en Milieufederaties, Aniek Moonen - voorzitter Jonge Klimaatbeweging, Carla Moonen - bestuursvoorzitter Koninklijke NL ingenieurs en lid Eerste Kamer, Desiree Uitzette - voorzitter NEPROM en directeur gebiedsontwikkeling BPD, Lidwin van Velden - voorzitter directie Nederlandse Waterschapsbank, Annemieke Nijhof - managing director Deltares en Jan Rotmans - hoogleraar transitiekunde Erasmus universiteit.

An aerial view of a city with a mix of greenery and urban buildings. The image is overlaid with numerous semi-transparent icons representing various themes: renewable energy (wind turbines, solar panels), nature (trees, leaves), digital technology (gears, circuitry), and social aspects (people, accessibility). A central green box contains the main title text.

Groen en digitaal: de Twin Transitie

Minerale olie
uit de
aardkorst

Abiotisch

The Great Oil Conspiracy: It has been known since the end of WWII that oil is not a fossil fuel; it is abiotic

BY RHODA WILSON ON OCTOBER 1, 2023 • (35 COMMENTS)



Listen to this article now

-13:47

Powered by [Trinity Audio](#)



There are two basic theories for the origin of crude oil: biotic and abiotic.

The origin of petroleum or natural gas may seem like a strange debate to have but determining whether this fuel is a fossil fuel or not is important.

If these fuels are truly fossil fuels, then they are limited in supply and alternative energy resources would need to be created at some point.

If they are not fossil fuels and are created through some form of abiogenesis – a natural process from non-living matter – then the need to develop alternative fuels is diminished.

The biotic theory is that oil and gas drilled out of the earth come from the remains of plants and animals trapped underground millions of years ago. These "fossil fuels" took aeons to form and we are using

MINERALE OLIE IS DE JUISTE BENAMING VOOR AARDOLIE

"Fossiel = Afkomstig van levende organismen (planten, dieren, schimmels etc.)
Mineraal = Onderdeel van de aardkorst, gemaakt uit materiaal van de aardkorst, en gevormd door (soms extreme) verhitting en afkoeling bij hoge tot zeer hoge drukken.

Er zijn wetenschappers die wat dieper hebben doorgedacht dan hun collega's en de vraag hebben gesteld of alle brandstoffen die gevonden worden in de aardkorst wel van een natuurlijke biologische afkomst zijn? Er zijn vele aanwijzingen die bevestigen dat aardolie ook uit de elementen C (koolstof) en H (waterstof) gemaakt kan worden bij hoge temperatuur en druk. Daarbij moet bedacht worden dat op geologische tijdschaal gesteenten van boven naar beneden stromen in de aardkorst. Op die reis gebeurt er chemisch van alles onderweg. Gesteentes smelten, mengen, reageren met elkaar. Zo ontstaan nieuwe stollingsgesteenten, gesmolten sedimentgesteentes (marmer!) en dus wellicht ook aardolie en gas. Deze mineralen bewegen zich in de aardkorst omhoog omdat ze nu eenmaal licht zijn (laag soortelijk gewicht in vergelijking met de meeste gesteenten). De reis naar boven stopt als er een ondoordringbare aardlaag zich aandient. Daar blijven olie en gas dus gevangen. Als dit gebeurt op een beperkte diepte b.v. minder dan 5 km dan kunnen we erbij. We prikken een gaatje in de ondoordringbare laag waardoor olie en gas hun reis naar de oppervlakte kunnen vervolgen om dan boven op slinkse wijze in gasleidingen en supertankers te eindigen.

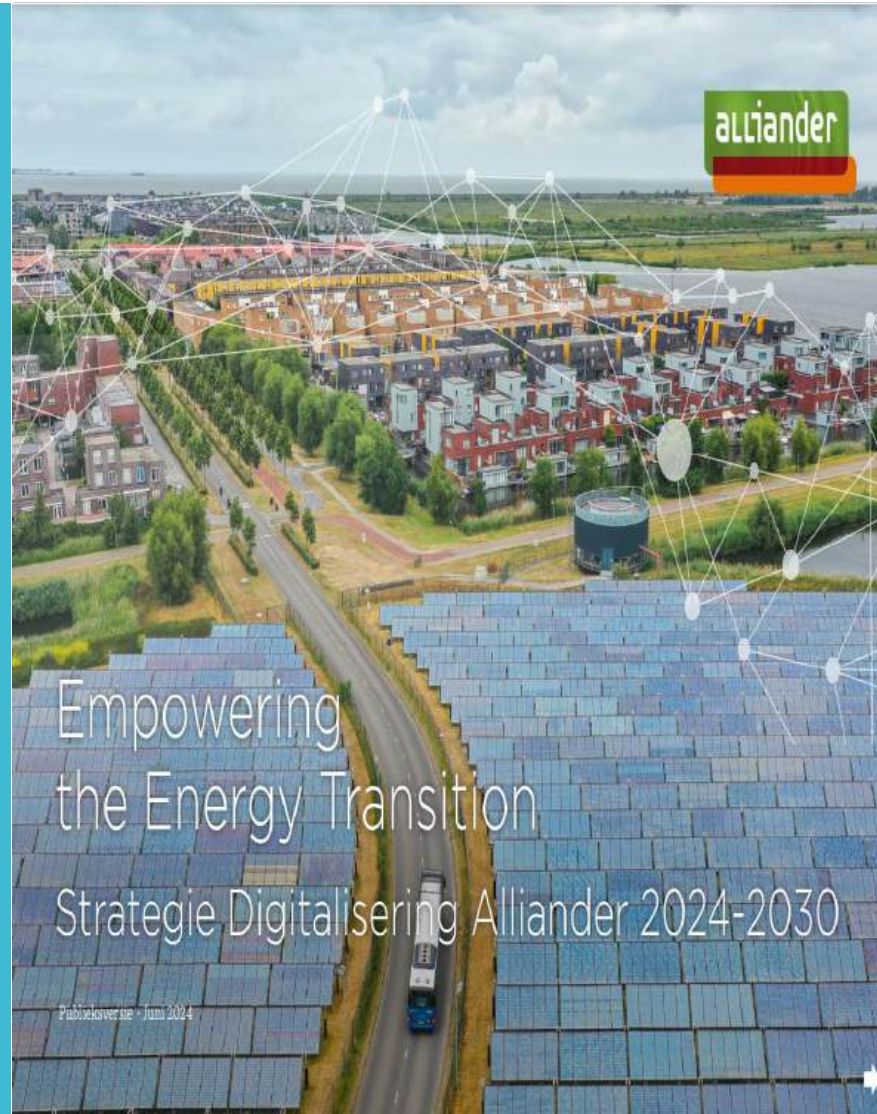
In deze visie is er, menselijk gesproken, een nog bijna oneindige voorraad olie en gas beschikbaar op grotere diepten, waaruit nog heel lang te putten is. Het is bekend dat in oude gasvelden na het stoppen van de productie de druk in het reservoir weer langzaam oploopt. Er wordt dan gesproken van Abiotische olie, zie noot.

Wat ik me al een hele tijd afvraag is waarom je in aardolie nooit een spoor van levend materiaal terugziet. Macroscopisch niet, microscopisch niet, maar **zelfs ook moleculair niet!** Het zijn gewoon koolwaterstoffen met regelmatig een vleugje zwavel.

Toch nog iets opgezocht (zie tabel). Dus ook nog een beetje stikstof en zuurstof, alhoewel mij op voorhand niet duidelijk is of dit organisch gebonden is of b.v. alleen maar opgelost. En ook nog een minimale hoeveelheid metalen, maar wat mij dan weer opvalt is dat nikkel, koper en vanadium niet met "leven" geassocieerd kunnen worden. Alleen bij ijzer kan ik nog aan hemoglobine denken. Een metaal wat ik wel verwacht had, maar in dit rijtje ontbreekt, is Magnesium (bladgroen!).

Digitalisering van de energietransitie

<https://www.alliander.com/content/uploads/dotcom/Strategie-Digitalisering-Alliander-2024-2030-publieksversie.pdf>



Empowering the Energy Transition

Alliander staat voor een grote maatschappelijke opgave: het mogelijk maken van de energietransitie. We merken dat we door alleen maar harder te werken onze doelen niet gaan halen. We zijn ook niet bezig met een sprint, maar met een lange marathon die bovendien steeds ingewikkelder wordt. Daarom is het belangrijk te reflecteren op wat ons hierbij het meest gaat helpen. Hoe we dit op de juiste manier moeten aanpakken én kunnen volhouden. Om dat duidelijk te krijgen, is het strategieproces een uitstekend middel.

“In alle werkpakketten van de energietransitie zit digitalisering. Digitalisering is van cruciaal belang om de energietransitie te faciliteren.”

Van Green Deal naar de gemeente

2019

<https://cor.europa.eu/en/engage/Documents/Glocal%20Declaration%20towards%20COP28.pdf>



Declaration " EU Green Deal: from local to global"

This declaration aims to contribute to the LGMA COP28 Roadmap

We, local and regional authorities from the all over the world, following the works of the UNFCCC COP27, acknowledge the efforts of the Parties to reach an agreement to align the climate ambition and to support a just transition that includes energy security. However, without the full engagement of their subnational governments the path to climate neutrality and a resilient future will take longer.

We therefore call on UNFCCC to:

- Reinforce the formal recognition of the role of subnational governments in the fight against climate change, starting from a formal inclusion of Regionally and Locally Determined Contributions (RLDCs) as a complement to Nationally Determined Contributions (NDCs), National Adaptation Plans (NAPs) and to include a section on climate commitments, actions and achievements undertaken by subnational governments in the national inventory reports of the Paris Climate Agreement transparency framework.

EU-lijsttrekker Sander Smit van de BBB claimt dat het klimaatpakket van de Europese Unie, de Green Deal, **jaarlijks 1556 miljard euro** kost en dat dit tien keer meer is dan de schade die ermee voorkomen wordt. 30 mei 2024

5.1.1. Ondersteunen van overheden

Het steunprogramma voor structurele hervormingen (en de opvolger ervan, het steunprogramma voor hervormingen) zal de lidstaten technische ondersteuning bieden bij het vormgeven en uitvoeren van hervormingen om zowel de klimaat- als de digitale transitie te bewerkstelligen. Beperkte administratieve capaciteit, beperkt bewustzijn en beperkte duurzaamheidsexpertise van overheidsdiensten op nationaal, regionaal en lokaal niveau in de lidstaten zijn de belangrijkste belemmeringen voor investeringen in duurzame infrastructuur en milieubescherming. Het programma zal helpen om het potentieel van investeringen in schone energie te identificeren, of acties om het tempo van de investeringen in energie-efficiëntie van gebouwen te verhogen. Via het steunprogramma voor hervormingen ondersteunt de Commissie de lidstaten ook bij het opstellen van actieplannen voor circulaire economie, groene budgettering of duurzame financiering en investeringen.

Just Transition Fund

InvestEU Fund
<https://www.pianoo.nl>

Sustainable Europe Investment Plan

Ambition

The European Green Deal: a new growth strategy that aims to transform the EU into a fair and prosperous society, with a modern, resource-efficient and competitive economy

Why



Private sector

Who



EU budget



National budgets

Investment needs

€260 billion per year additional for 2030 climate and energy targets. Additional needs for environmental targets and social transition. Enable a pipeline of sustainable projects

What

How

fund...

- 1 trillion in investment
- At least 25% of EU budget contributes to climate investment
- InvestEU guarantee de-risks private sustainable investment
- EIB as climate bank

enable...

- Renewed Sustainable Finance Strategy and taxonomy
- Public investment to do its share (including national budgets)
- Public policies to incentivise (European Semester)
- Make sustainable impact visible (sustainability proofing, green budgeting)

execute...

- Support in planning and execution to public authorities
- Support to project promoters
- Establish link between investors and project promoters

... and leaving no one behind: **Just Transition Mechanism**

Green Deal Zero Emissie Zone

14 gemeenten starten op 01-01-2025

<https://www.opwegnaarzes.nl/over-zes/green-deal-zes>



ZERO EMISSIE
STADSLOGISTIEK

Bedrijven

Gemeenten

Actueel

Over ZES



Translate

VAN GREEN DEAL ZES NAAR UITVOERINGSAGENDA

Aanleiding

In 2014 sloten bedrijven, overheden en kennisinstellingen een convenant om de stadslogistiek efficiënter en duurzamer te maken: de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES). Deze Green Deal leidde de afgelopen jaren tot diverse regionale pilots, gericht op het verminderen, veranderen en verduurzamen van de logistiek. Daarbij ging het bijvoorbeeld om overslag aan de randen van de stad (zoals logistieke ontkoppelpunten en 'hubs'), de inzet van Light Electric Vehicles (LEV), vervoer over water en nieuwe samenwerkingsvormen binnen de logistieke keten.

Er was afgesproken de periode tot 2020 vooral te gebruiken om te 'experimenteren' met kleine, vaak lokale, projecten. Om veel te verkennen en te leren, en de opgedane kennis en ervaring met elkaar te delen. Pilots mochten mislukken. Niet om daarna te stoppen, maar vooral om te kijken waar het niet goed ging en hoe het beter kon. 'Li genoemd.

Facts & figures

- De Green Deal ZES heeft een loop
- In november 2014 waren er 50 de ondernemers (vervoerders en verl. belangenvetegenwoordigers en k
- In 2020 (ondertussen zijn ruim 200 ervaringen geëvalueerd om vervol
- 2025 is het jaar dat stadslogistiek



De planning

Voordat het verkeersbesluit over de ZE-zone wordt genomen, zijn er nog een paar tussenstappen:

- Effectonderzoek (zomer 2024)
- Start inspraak (najaar 2024)
- Nota van beantwoording (voorjaar 2025)
- Verkeersbesluit door burgemeester en wethouders (halverwege 2025)

Zero emissiezone Almere 01-01-2028

Almere Stad- Haven-Buiten

Home > Verkeer en vervoer

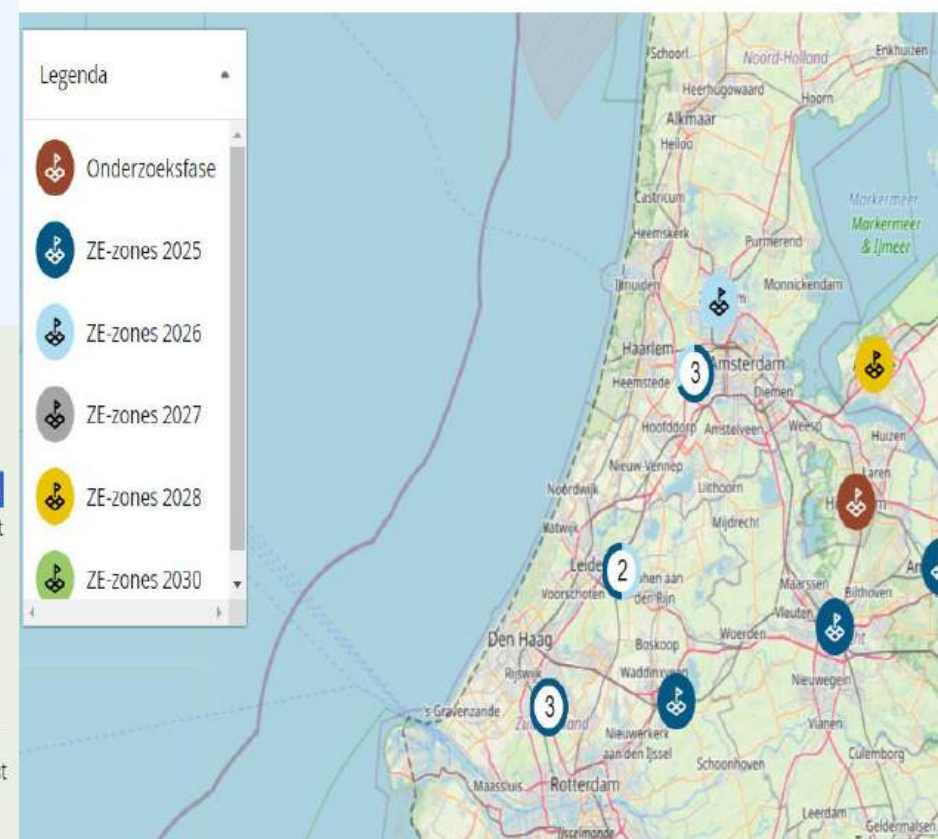
Zero-emissiezones

Vanaf 1 januari 2028 voert de gemeente Almere zero-emissiezones (ZE-zones) in. De ZE-zones gelden straks in de (winkel)centra van Almere Stad, Haven en Buiten.

Almere voert vanaf 1 januari 2028 zero-emissiezones (ZE-zone) in de centra van Almere Stad, Almere Haven en Almere Buiten. Een ZE-zone is een gebied zonder uitstoot van schadelijke stoffen. Zo zorgen we ervoor dat de centrumgebieden van Almere gezonder en prettiger zijn om in te wonen, werken en verblijven. Het invoeren van de ZE-zones betekent dat vanaf dat moment alleen bestel- en vrachtauto's zonder uitstoot van fossiele brandstoffen in de toekomst de ZE-zone in mogen.

Rijd je met een bestel- of vrachtauto naar of door de winkelcentra van Almere Stad, Haven en Buiten? Dan krijgt je vanaf 1 januari 2028 met de ZE-zones te maken. Het is belangrijk om je alvast voor te bereiden op deze maatregel die vanaf 1 januari 2028 in Almere gaat gelden. Vanaf dat moment mogen er alleen vrachtauto's en bestelbussen zonder uitstoot de zone in. Dat is best een overstap.

geroepen of doen daar onderzoek naar. De ingangsdatum van de
gemeente verschillen. De ingangsdatum staat in het onderstaande





ZES

SPES Project

Scanauto's

<https://www.opwegnaarzes.nl/kennisbank>

- [Handreiking voor Scanauto voor handhaving](#)

De handhaving van de toekomstige Zero Emissiezone is voor veel gemeenten een uitdaging. In diverse steden worden al ANPR-camera's (kentekenherkenningcamera's) ingezet, bijvoorbeeld voor parkeerhandhaving met scanauto's. In deze handreiking wordt dieper ingegaan op de vraag: Kan een scanauto in de toekomst ook worden ingezet voor de handhaving van de zero-emissiezone en is het een werkbaar en succesvol alternatief voor een vaste cameraopstelling? Hiervoor doet de gemeente Tilburg momenteel een pilot. Deze pilot levert waardevolle learnings voor andere gemeenten die een ZE-zone invoeren.

Op dit moment loopt de pilot nog en bevat de handreiking de aanleiding, aanpak en eerste lessons learned. De pilot zal afgerond zijn in Q4. Deze handreiking zal dan aangevuld worden met de definitieve uitkomsten en het oordeel van het CVOM rondom deze wijze van handhaving.

- [SPES-project: Verkenning zero-emissie zone Hilversum](#)

SPES-project: praktijkervaringen bij het invoeren van een (ZE)-zone

Veel gemeenten werken aan de totstandkoming van een milieu- en/of zero-emissiezone. Het delen van ervaringen die ze daarbij opdoen, is ook voor andere gemeenten waardevol. De gemeente Haarlem heeft met ondersteuning van SPES een reeks van vijftien praktijkverhalen op laten tekenen door RoyalHaskoningDHV. De ervaringen van Haarlem zijn aangevuld met ervaringen van de gemeenten Den Haag, Leiden, Assen en Amsterdam.

- [SPES-project: Mogelijkheid van een regionale zero-emissiezone](#)
- [Op de foto: voorkant of achterkant, in- of uitrijden? – gemeente Haarlem](#)
- [ANPR-beelden naar de politie: goed afspreken – gemeente Den Haag](#)
- [Eigen wagenpark: gelijke monniken, gelijke kappen – gemeente Leiden](#)
- [Gratis ontheffingen op de valreep voorkomen - gemeente Haarlem](#)
- [Vrijstelling voor organisatie én kenteken – gemeente Den Haag](#)
- [ANPR: doen wat nodig is – gemeente Haarlem](#)
- [ANPR-handhaving: niet alles tegelijk, dus slim plannen – gemeente Haarlem](#)
- [Twaalf tips voor een succesvolle aanbesteding van ANPR – gemeente Haarlem e.a.](#)

Scan-auto

handhaving zero emissie zone

ANPR

brickyard

CAMERAHANDHAVING

SCANAUTO

PARKEERHANDHAVING

DESKTOP ENFORCEMENT

OVER BRICKYARD

CONTACT

🇳🇱

+31 (0)20 - 70 288 00

TOEPASSINGSMOGELIJKHEDEN VAN EEN SCANAUTO

Naast fiscale handhaving biedt de scanauto aan de gemeente ook de mogelijkheid voor Mulder handhaving zoals:

- Signalering fout parkeren op: taxi standplaatsen
- Korte-parkeerduur plekken zoals kiss & ride parkeerplaatsen, laden & lossen
- Parkeerplaatsen voor gehandicapten
- Controle blauwe zone
- Handhaving van milieuzones (Pilot)
- Handhaving van parkeerplaatsen bedoeld voor opladen van volledig elektrische voertuigen
- Stilstaan op het trottoir, voetpad, fietspad, fiets/bromfietspad of het ruiterspad (feitcode R315b)

MET HULP VAN SCANAUTO'S KUNNEN VERGUNNINGEN WORDEN GECONTROLEERD

De scanwagens kan worden gebruikt om vergunningen voor gehandicapten, bewoners en andere vergunningen en – of speciale parkeerregelingen te controleren en overtredingen op te sporen.

HANDHAVING VAN MILIEUZONES MET EEN SCANAUTO (PILOT)

Met behulp van Brickyard-software kunnen scanauto's worden gebruikt door de gemeente om te controleren of voertuigen, zowel auto's als vrachtwagens, toegang hebben tot een milieuzone.

Een voorbeeld: In **Tilburg** wordt als eerste stad in Nederland, de milieuzone gehandhaafd met een scanauto! Brickyard levert hier het integrale softwareplatform voor zowel de fiscale- als de milieuzone handhaving.



FVD vraag ZES 09-01-2024

Geen onderzoek naar ZES

Forum voor Democratie
t.a.v. mevrouw K. de Potter

Beantwoording schriftelijke vragen van Forum voor Democratie over Zero Emissie zones

Geachte mevrouw De Potter,

Op 15 januari 2024 heeft u ons college schriftelijke vragen gesteld over Zero emissie zones. Hieronder treft u onze antwoorden aan.

- In het plan van aanpak duurzame stadslogistiek wordt een melding gemaakt van een landelijk evaluatiemoment om te bepalen of de afspraken reëel zijn en blijven, waarbij de beschikbaarheid én de betaalbaarheid van uitstoot vrije voertuigen wordt gemonitord. In ogenschouw nemend dat de zero emissie zones als onderdeel van het plan verduurzamen van stadslogistiek als speerpunt in het huidige coalitieakkoord staan. Wanneer uit dit evaluatiemoment blijkt dat de afspraken niet meer reëel zijn, gaat Almere zijn plannen dan bijstellen of annuleren?**

Bij het invoeren van de zero-emissiezones sluit het college aan bij de toegangseisen, zoals deze in landelijk verband worden bepaald. Belangrijke reden hiervoor is dat er dan een uniform toegangsbeleid is voor alle zero-emissiezones in Nederland, waarmee de duidelijkheid voor ondernemers wordt vergroot en het speelveld overzichtelijk blijft. **Als uit het evaluatiemoment blijkt dat de landelijke toegangseisen wijzigen, dan stelt het college deze uitgangspunten voor Almere ook bij.** Het bijstellen of annuleren van de invoering is niet aan de orde.

- Zelfde vraag als hierboven; indien een nieuw kabinet gevormd wordt die mogelijk niet dezelfde doelen gaat nastreven, zoals nu vastgesteld in het klimaatakkoord?**

Op dit moment valt nog niet te zeggen hoe het kabinet eruit komt te zien en is het beantwoorden van deze vraag speculeren. Op dit moment gaan wij ervan uit dat de invoering van de zero-emissiezones kan plaatsvinden met de huidige vastgestelde landelijke kaders.

Datum

13 februari 2024

Uw brief van/kenmerk

16854001

Ons kenmerk

Bijlage(n)

Schriftelijke vragen

Datum

Dinsdag 9 januari 2024

Aan de voorzitter van de raad

Onderwerp

Zero Emissie zones

Vragen

Het college wordt verzocht de volgende vragen mondeling/schriftelijk te beantwoorden:

- In het plan van aanpak duurzame stadslogistiek wordt een melding gemaakt van een landelijk evaluatiemoment om te bepalen of de afspraken reëel zijn en blijven, waarbij de beschikbaarheid én de betaalbaarheid van uitstoot vrije voertuigen wordt gemonitord. In ogenschouw nemend dat de zero emissie zones als onderdeel van het plan verduurzamen van stadslogistiek als speerpunt in het huidige coalitieakkoord staan. Wanneer uit dit evaluatiemoment blijkt dat de afspraken niet meer reëel zijn, gaat Almere zijn plannen dan bijstellen of annuleren?
- Zelfde vraag als hierboven; indien een nieuw kabinet gevormd wordt die mogelijk niet dezelfde doelen gaat nastreven, zoals nu vastgesteld in het klimaatakkoord?
- In het plan van aanpak duurzame stadslogistiek bij punt "Verkeersbesluiten" staat dat het SPES-onderzoek wat nodig is om het verkeersbesluit te onderbouwen. Men praat over eventueel onderzoek dat aan de grondslag moet liggen van de zone. Betekent dit dat men een besluit heeft genomen tot het instellen van zero emissie zones zonder eerst onderzoek te doen naar de effectiviteit en de noodzaak ervan? En dat men het onderzoek gaat doen gericht om het genomen besluit te justifiëren? Indien dit niet de juiste weergave is en er wel onderzoeken gedaan zijn die de noodzaak en de effectiviteit van een zero emissie zone aangeven willen wij die graag ontvangen. Graag ontvangen wij ook de onderzoeken die aangeven wat de effectiviteit is bij verschillende weertypes. Wat gebeurt er bijvoorbeeld bij wind waarbij de uitstoot zich niet houdt aan ingestelde zones?**
- In Duitsland heeft Amazon zijn wagenpark weer omgebouwd van elektrisch naar diesel omdat elektrisch rijden toch niet praktisch uitvoerbaar bleek. Hoe kijkt het college aan tegen de mogelijkheid dat ondernemers niet kunnen/willen overgaan op elektrisch rijden en daardoor de bewoners in de zero emissie zones bijvoorbeeld geen onderhoudsmonteurs meer kunnen krijgen?
- Hoe denkt de gemeente de snellaadlocaties die ook toegankelijk zijn voor zwaar verkeer te kunnen realiseren terwijl er tot 2029 nog sprake zal zijn van netwerkcongestie? Ter indicatie, 1 snellader kan 350 kW per uur leveren, 1 woning verbruikt ongeveer 30kW per dag.
- Het financiële aspect. Almere kan vanuit het Rijk € 380.000 per jaar krijgen wat voor 90% moet aangewend worden voor personele inzet. Hoe zit het met de kosten waar de ondernemers mee te maken krijgen? Voor zover het al mogelijk is om een elektrische bus of vrachtwagen te kopen die de benodigde trekkracht heeft, zijn de extra kosten die daarmee gemoeid zijn astronomisch hoog en niet te dragen voor een kleine ondernemer.

Toelichting

In 2019 heeft Almere de 'Green Deal Zero Emission Stadslogistiek' ondertekend. In 2020 heeft Almere het Schone Lucht Akkoord ondertekend. In het coalitieakkoord 2022-2026 is een gezond leef- en woonklimaat als één van de speerpunten opgenomen. Door deze standpunten te omarmen heeft Almere zich als stad geëngageerd om zero emissie zones te implementeren. Dit commitment lijkt een politieke beslissing die niet op onderzoek is gestoeld.

