



Regionaal Mobiliteitsprogramma

NAAM REGIO

Dummy 1.0

4 november 2019

Regionaal Mobiliteitsprogramma

Dummy 1.0



4 november 2019

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en achtergrond	4
1.2	Regionaal Mobiliteitsprogramma	4
1.3	Totstandkoming	5
1.4	Leeswijzer	5
2.	Regionale ambities en kenmerken	6
2.1	Regio-indeling	6
2.2	Ambitie en doelstellingen	6
2.3	Analyse van de regio	6
3.	Programma	8
3.1	Inleiding	8
3.2	Verminderen: slimmer reizen	9
3.3	Veranderen: anders reizen	9
3.4	Verduurzamen: schoner reizen	11
3.5	Monitoring & Evaluatie	13
3.6	Overzicht	14
4.	Organisatie, planning en middelen	15
4.1	Organisatie	15
4.2	Partners	15
4.3	Fasering en planning	15
4.4	Capaciteit en middelen	15
4.5	Communicatie	15

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergrond

Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid, toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd. Zo is mobiliteit een belangrijk middel, maar geen doel op zich.

Het realiseren van dit streefbeeld is een forse uitdaging. De vraag naar mobiliteit verandert, verduurzaming van mobiliteit gaat niet vanzelf en diverse functies concurreren om dezelfde ruimte in de fysieke leefomgeving. Het voorzien in de mobiliteitsvraag van de toekomst en het reduceren van emissies vergt dan ook een fundamentele systeemverandering: een transitie naar een duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem.

1.2 Regionaal Mobiliteitsprogramma

De transitie naar een duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem vergt een integrale aanpak en regionaal maatwerk. Integraal, omdat mobiliteit onlosmakelijk verbonden is met andere aspecten van de leefomgeving, zoals wonen, economie en leefbaarheid. Regionaal maatwerk, omdat iedere regio anders en de regio hét schaalniveau is voor het realiseren van concrete oplossingen. Een krimpgebied kent bijvoorbeeld hele andere opgaven en kenmerken dan een snelgroeiend stedelijk gebied. Het is zaak om hier recht aan te doen en gebruik te maken van de regionale uitvoeringskracht.

Daarom hebben overheden in het klimaatakkoord (zie kader) afgesproken om een landsdekkend geheel van zogenaamde *Regionale Mobiliteitsprogramma's* te ontwikkelen. Het Regionale Mobiliteitsprogramma is een *instrument* om op regionaal schaalniveau toekomstbestendige bereikbaarheidsoplossingen te realiseren die bijdragen aan de transitie naar een duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem.

Klimaatakkoord (ligt nog voor bij provincies en gemeenten)

Op 28 juni 2019 is het Klimaatakkoord gepresenteerd. Dit is de Nederlandse uitwerking van internationale klimaatafspraken om de opwarming van de aarde te beperken en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Doelstelling van het klimaatakkoord is om te komen tot 49% CO₂-reductie in 2030 en 95% CO₂-reductie in 2050. Om deze doelstelling te realiseren bevat het klimaatakkoord een uitgebreid pakket van afspraken en maatregelen op het gebied van mobiliteit, gebouwde omgeving, elektriciteit, industrie en landbouw en landgebruik.

Mobiliteit is verantwoordelijk voor circa 20% van de totale CO₂-uitstoot in Nederland (exclusief internationale lucht- en scheepvaart). In het Klimaatakkoord hebben bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden afspraken gemaakt over maatregelen om de CO₂-uitstoot van mobiliteit te reduceren. Voor 2050 is het streven dat de CO₂-uitstoot tot nagenoeg nul is teruggebracht.

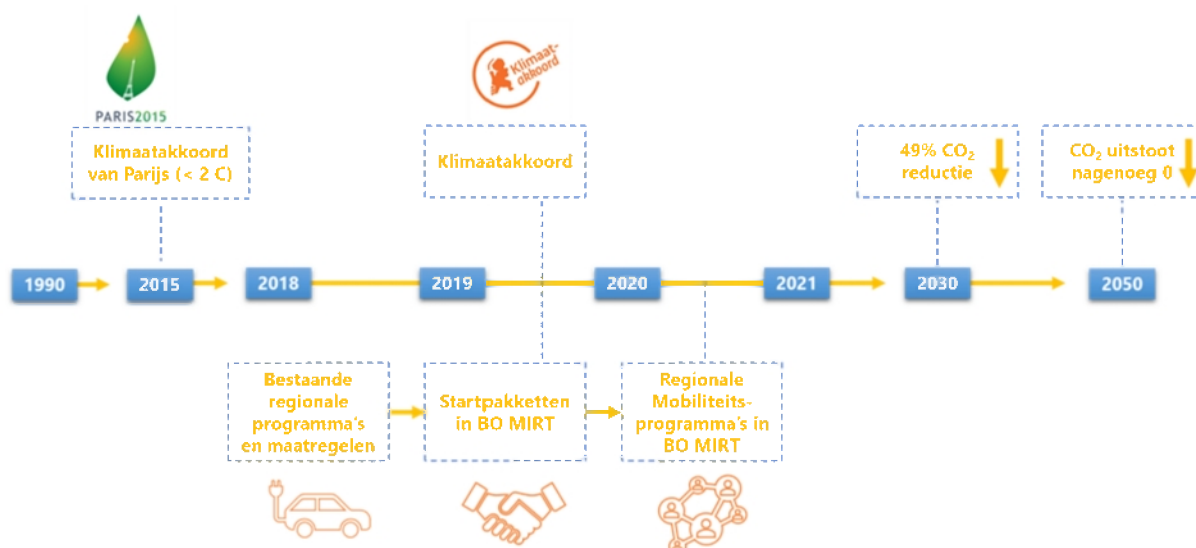
Dit is het Regionale Mobiliteitsprogramma van [PM naam regio].

Centrale ambitie van de regio is [PM ambitie regio].

Daarbij wordt de verbinding gelegd met andere regionale opgaven zoals [PM regionale opgaven].

1.3 Totstandkoming

Dit Regionale Mobiliteitsprogramma is opgesteld door de provincie en gemeenten, in nauwe samenwerking met regionale partners zoals bedrijven en maatschappelijke organisaties. Vooruitlopend hierop heeft de regio in het BO MIRT van het najaar 2019 eerste afspraken gemaakt met het Rijk over verduurzamingsmaatregelen op het gebied van mobiliteit, onder de noemer van startpakketten. De startpakketten borduren voort op bestaande regionale verduurzamingsmaatregelen.



In dit Regionale Mobiliteitsprogramma heeft de regio bestaande maatregelen in samenhang beschreven, de startpakketten nader uitgewerkt en – passend bij haar eigen ambities en kenmerken – nieuwe maatregelen geïnventariseerd en geformuleerd die bijdragen aan de verduurzaming van mobiliteit en de leefbaarheid, bereikbaarheid en gezondheid van gebieden. Zo bevat dit Regionale Mobiliteitsprogramma zowel maatregelen die alleen door de regio worden uitgevoerd (waaronder PM) als maatregelen waarover de regio afspraken wil maken met het Rijk, bijvoorbeeld op het gebied van financiering, organisatie of wet- en regelgeving.

Het Regionale Mobiliteitsprogramma is adaptief van aard. Dat betekent dat het programma en onderliggende projecten en activiteiten kunnen worden aangepast op basis van voortschrijdende inzichten. Daarom maken gezamenlijke kennisontwikkeling en monitoring en evaluatie een belangrijk onderdeel uit van het programma. Zo kan opgedane kennis en ervaring worden ingezet om in te spelen op veranderende omstandigheden en het programma continu te verbeteren.

1.4 Leeswijzer

In dit document beschrijft de regio wat de regionale ambities en doelen zijn op het gebied van duurzame mobiliteit in relatie tot de bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid van gebieden én hoe de regio samenwerkt om deze ambities en doelen te realiseren. Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- Regionale ambities en kenmerken (H2)
- Programma (H3)
- Organisatie, planning en middelen (H4)

2. Regionale ambities en kenmerken

2.1 Regio-indeling

De regio bestaat uit [PM: indeling] en werkt bij de ontwikkeling van de uitvoering van het Regionale Mobiliteitsprogramma samen met bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. Belangrijke regionale partners zijn [PM: regionale partners].

2.2 Ambitie en doelstellingen

De regio heeft de ambitie om: [PM: regionale ambitie op het gebied van duurzame mobiliteit]

Deze ambitie is vertaald naar de volgende doelstellingen voor de korte en middellange termijn: [PM: regionale doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit]

2.3 Analyse van de regio

Om te komen tot dit regionale mobiliteitsprogramma is een beknopte analyse gemaakt van de regio. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de belangrijkste kenmerken van de regio, het startpunt op het gebied van duurzame mobiliteit en andere belangrijke regionale opgaven.

Kenmerken van de regio

De regio kenmerkt zich door: [PM: belangrijkste kenmerken van de regio]

Startpunt duurzame mobiliteit

Om te komen tot een gerichte en passende regionale aanpak voor de verduurzaming van regionale mobiliteit heeft de regio het startpunt in beeld gebracht. Dit heeft de regio gedaan aan de hand van de volgende indicatoren: [PM: indicatoren]

Belangrijke trends, ontwikkelingen en samenhangende opgaven

Het Regionale Mobiliteitsprogramma is toekomstgericht: er wordt gezocht naar toekomstbestendige oplossingen die bijdragen aan de transitie naar een duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem. We weten niet precies hoe het mobiliteitssysteem er in 2030 of 2050 uit zal zien. De richting – naar duurzame en zorgeloze mobiliteit – is duidelijk, maar de route er naar toe kent diverse onzekerheden, onder meer op het gebied van technologie en gedrag. Nieuwe technologieën (zoals zelfrijdende voertuigen) en nieuwe vervoerconcepten (zoals Mobility as a Service) zullen naar verwachting de komende jaren versneld worden toegepast. Deze ontwikkelingen kunnen grote gevolgen hebben voor het mobiliteitssysteem en het reisgedrag van mensen. Daarbij kunnen technologische ontwikkelingen de CO₂-uitstoot aanzienlijk terugbrengen. Het is daarom van belang in te spelen op – nu bekende – trends en ontwikkelingen die mede de toekomst bepalen. De belangrijkste trends en ontwikkelingen zijn [PM]

Daarbij is verduurzaming van mobiliteit nauw verbonden met andere regionale opgaven. De provincie en een groeiend aantal gemeenten hebben een omgevingsvisie opgesteld. Daarnaast zijn er diverse bestaande structuurvisies, beleidsdocumenten en programma's met daarin aandacht voor mobiliteit en de samenhang met

andere regionale opgaven. Belangrijke opgaven die voortvloeien uit de bestaande (regionale) visies, beleidsdocumenten zijn: PM

Bij het ontwikkelen en uitvoeren van maatregelen in dit regionale mobiliteitsprogramma wordt zo veel mogelijk de verbinding gelegd met deze opgaven. Dit doet de regio door [PM].

3. Programma

3.1 Inleiding

Om haar ambities en doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit in relatie tot de bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid van gebieden te realiseren voert de regio een samenhangend pakket van maatregelen uit. Daarbij borduurt de regio voort op bestaande afspraken. Daarnaast heeft de regio in het BO MIRT van 21/22 november 2019 – onder de noemer van startpakketten - eerste afspraken gemaakt over het uitvoeren van maatregelen in het klimaatakkoord (zie bijlage 1). Deze afspraken zijn dan ook opgenomen en nader uitgewerkt in dit Regionale mobiliteitsprogramma.

In dit hoofdstuk benoemt de regio drie typen maatregelen, in lijn met de trias mobilica die in de praktijk door veel regio's wordt gebruikt bij het verduurzamen van mobiliteit (zie kader). Toepassing van de trias mobilica betekent dat bij het kiezen van mobiliteitsmaatregelen eerst wordt gekeken naar de duurzaamste vorm (minder reizen), dan naar het veranderen van mobiliteit (naar een meer duurzame vorm) en tot slot naar het verduurzamen van bestaande mobiliteiten (naar zero emissie voertuigen). De trias mobilica is afgeleid van de trias energetica¹, die vuistregels bevat voor duurzaam energiegebruik. Voor verduurzaming van mobiliteit is het van belang dat de benodigde energie uiteindelijk ook volledig duurzaam wordt opgewekt.

1. Verminderen: slimmer reizen

Het verminderen van het aantal gereisde kilometers, zowel voor goederen- als personenvervoer. Dit kan bijvoorbeeld door het efficiënt plannen van vervoersstromen, slimme ruimtelijke ontwikkeling en een hoge bezettingsgraad van voertuigen.

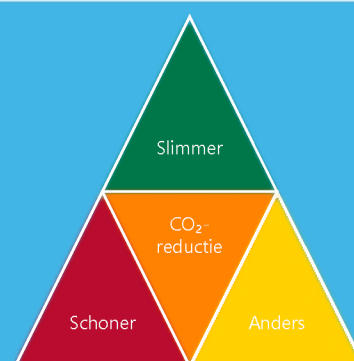
2. Veranderen: anders reizen

Het veranderen van de vraag naar mobiliteit door het stimuleren van het gebruik van efficiëntere en duurzamere alternatieven. Daarbij gaat de voorkeur steeds uit naar de duurzaamste vorm van mobiliteit: lopen en fietsen. Daarna is het openbaar vervoer de schoonste optie.

Indien deze vormen van mobiliteit geen optie zijn, bijvoorbeeld door beperkte OV-dekking in een bepaalde regio, dan komt de auto in beeld. Slimme mobiliteitsdiensten (bijvoorbeeld autodelen rond hubs) en de introductie van zelfrijdende voertuigen bieden nieuwe mogelijkheden voor de integratie van auto's in mobiliteitsketens.

3. Verduurzamen: schoner reizen

Het verduurzamen van voertuigen en de infrastructuur. Hierbij gaat het om het stimuleren van het gebruik van de schoonste brandstof of energiedrager en duurzaam materiaalgebruik. Dit kan bijvoorbeeld door het inrichten van zero-emissie zones, het stimuleren van zero emissie voertuigen (zoals elektrische auto's en waterstofbussen) en de ontwikkeling van laadinfrastructuur en waterstof tankstations. Daarnaast gaat het om zuiniger gebruik van energie en grondstoffen, bijvoorbeeld door zuinig rijgedrag, juiste bandenspanning en het hergebruik van materialen voor infrastructuur.



¹ De trias energetica kijkt eerst naar het bestaande energieverbruik en de mogelijkheden die te beperken. Na de optimalisatie van dit verbruik wordt gekeken naar duurzame energie en energie uit reststromen. Pas tijdens de laatste stap worden fossiele brandstoffen, op een efficiënte manier, ingezet.

Per maatregel wordt ingegaan op de volgende aspecten:

- Wat is het beoogde resultaat?
- Hoe wordt dit gerealiseerd?
- Wie zijn daarvoor verantwoordelijk? Wie werkt mee?
- Wanneer moet het zijn gerealiseerd?
- Welke middelen worden hiervoor aangewend?
- Op welke wijze worden de voortgang en resultaten gemonitord?

3.2 Verminderen: slimmer reizen

Mobiliteitsgedrag is – naast technologische ontwikkelingen in de aandrijving van vervoersmiddelen of de brandstoffen die daarvoor worden gemaakt – een belangrijke sleutel tot CO₂-reductie. Het zijn uiteindelijk de keuzes die reizigers maken die de uitstoot bepalen. Door niet of minder te reizen en, door voor de schoonste vorm van de verschillende modaliteiten te kiezen, verduurzamen we ons reisgedrag en verminderen we de CO₂-uitstoot. Om slimmer reizen te stimuleren of mogelijk te maken voert de regio de volgende maatregelen uit:

Regionale maatregel X

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

Regionale maatregel Y

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

Regionale maatregel Z

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

Naast deze maatregelen geeft de regio ook nog invulling aan de volgende maatregelen uit het klimaatakkoord:

C.2.6 Acht miljard zakelijke (auto) kilometers minder in 2030

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

3.3 Veranderen: anders reizen

Naast slimmer reizen kan ook anders reizen bijdragen aan verduurzaming van mobiliteit. Anders reizen gaat over het stimuleren van reizigers of organisaties om te kiezen voor de meest duurzame vorm van vervoer. Hierbij gaat onder meer om (elektrische)fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. De regio voert op dit gebied de volgende maatregelen uit:

Regionale maatregel X

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

Regionale maatregel Y

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

Regionale maatregel Z

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

Naast deze maatregelen geeft de regio ook nog invulling aan de volgende maatregelen uit het klimaatakkoord:

C.2.6 Normering voor werkgevers

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.6 Fietsparkeernormen

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.6 Multimodale hubs en fietsmaatregelen in lopende MIRT-trajecten

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.6 Fietsenstalling bij OV-knooppunten

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.6 Tour de Force

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.6 Hyperspits en onderwijsinstellingen

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.6 capaciteitsuitbreiding en optimalisatie van de dienstregeling

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.6 Mobility as a Service (MaaS): stimuleren deelconcepten

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.6 Mobility as a Service (MaaS): standaardtaal en protocollen

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

3.4 Verduurzamen: schoner reizen

Onder schoner reizen wordt het verduurzamen van bestaande modaliteiten verstaan. Dat vraagt enerzijds om de ontwikkeling van de hiervoor benodigde infrastructuur, zoals een netwerk van laadpalen en waterstoftankstations. Anderzijds gaat het om het stimuleren van duurzaam vervoer, bijvoorbeeld via concessies en inkoop. Om mobiliteit te verschonen voert de regio de volgende maatregelen uit:

Regionale maatregel X

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

Regionale maatregel Y

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

Regionale maatregel Z

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

Naast deze maatregelen geeft de regio ook nog invulling aan de volgende maatregelen uit het klimaatakkoord:

C.2.3 Alternatieve tank- en laadinfrastructuur, inclusief opslag

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.3 versnellen tank- en laadinfrastructuur duurzame energiedragers

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.3 stimuleren waterstof

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.3 verduurzaming eigen vloot

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.3 Zero Emissie Bus (BAZEB)

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.3 Zero Emissie Doelgroepenvervoer (BAZED)

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.3 Zero Emissie Reinigingsvoertuigen

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.3 Duurzame energie voor duurzaam transport

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.4 Aanbestedingsvoordeel voor bedrijven met duurzaam wagenpark

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.4 Regionale stimuleringsmaatregelen voor EV

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.4 Gedifferentieerde parkeertarieven

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.4 Elektrificeren autodelen

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.4 Elektrificeren van tweewielers

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.4 Nationale Agenda Laadinfrastructuur

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.5 Zero-emissie zones stadslogistiek

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.5 Zero emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.5 Klimaatneutrale en circulaire GWW

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

C.2.6 Inkoop vervangingsbanden voor eigen wagenpark

[PM regionale uitwerking: resultaat, aanpak, partners, planning, middelen en monitoring]

3.5 Monitoring & Evaluatie

Om de voortgang van het Regionale Mobiliteitsprogramma te bewaken en continu inzicht te hebben in de werking van maatregelen maakt monitoring & evaluatie een belangrijk onderdeel uit van het programma. Monitoring en evaluatie vindt plaats op twee schaalniveaus.

Op het niveau van de regio als geheel gaat het om:

- PM regionale indicatoren (zoals de ontwikkeling van emissies van regionale mobiliteit)

Op het niveau van individuele maatregelen is het niet altijd mogelijk en zinvol om inzicht te verkrijgen in kwantitatieve effecten, zoals de gerealiseerde CO₂-reductie. Voor veel maatregelen geldt bijvoorbeeld dat ze randvoorwaardelijk zijn (denk aan de ontwikkeling van laadinfrastructuur) of dat CO₂-reductie lastig meetbaar is (bijvoorbeeld omdat de effectiviteit van een maatregel samenhangt met diverse andere inspanningen of factoren). Daarom is de monitoring & evaluatie van individuele maatregelen vooral gericht op het verkrijgen van inzicht in de werking van de maatregelen. De kernvragen zijn steeds:

- Hoe werkt de maatregel in de praktijk?
- Wat is de voortgang en welke resultaten zijn gerealiseerd?
- In hoeverre is het aannemelijk dat de maatregel bijdraagt aan CO₂-reductie en de bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid van gebieden?

PM: regionale uitwerking van aanpak monitoring & evaluatie

3.6 Overzicht

Diverse maatregelen zijn al in uitvoering, terwijl voor andere maatregelen geldt dat de uitvoering op een later moment start. Het onderstaande overzicht geeft inzicht in welke maatregelen wanneer worden uitgevoerd.

	2020	2021	2022	2023	2024
Verminder: slimmer reizen					
C.2.6 8 miljard zakelijke (auto) kilometers minder in 2030					
...					
Veranderen: anders reizen					
C.2.6 8 miljard zakelijke (auto) kilometers minder in 2030					
C.2.6 Normering voor werkgevers					
C.2.6 Fietsparkeernormen					
C.2.6 Multimodale hubs en fiets in MIRT-trajecten					
C.2.6 Fietsenstalling bij OV-knooppunten					
C.2.6 Tour de Force					
C.2.6 Hyperspits en onderwijsinstellingen					
C.2.6 capaciteitsuitbreiding en optimalisatie					
C.2.6 MaaS: stimuleren deelconcepten					
C.2.6 MaaS: standaarden en protocollen					
...					
Verduurzamen: schoner reizen					
C.2.3 Tank- en laadinfra duurzame energiedragers					
C.2.3 Stimuleren waterstof					
C.2.3 Verduurzaming eigen vloot					
C.2.3 Zero Emissie Bus (BAZEB)					
C.2.3 Zero Emissie Doelgroepenvervoer (BAZED)					
C.2.3 Zero Emissie Reinigingsvoertuigen					
C.2.3 Duurzame energie voor duurzaam transport					
C.2.4 Aanbestedingsvoordeel voor bedrijven met					
C.2.4 Regionale stimuleringsmaatregelen voor EV					
C.2.4 Gedifferentieerde parkeertarieven					
C.2.4 Elektrificeren autodelen					
C.2.4 Elektrificeren van tweewielers					
C.2.4 Nationale Agenda Laadinfrastructuur					
C.2.5 Zero-emissie zones stadslogistiek					
C.2.5 Zero emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen					
C.2.5 Klimaatneutrale en circulaire GWW					
...					
Monitoring & Evaluatie					
Uitvoeren monitoring & evaluatie					
Kennisontwikkeling – en kennisdeling					

4. Organisatie, planning en middelen



4.1 Organisatie

Het realiseren van de regionale ambities op het gebied van duurzame mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid is een forse opgave. Bij de ontwikkeling en uitvoering van het Regionale Mobiliteitsprogramma werken de provincie en gemeenten nauw samen met partners in de regio: bedrijven, inwoners en maatschappelijke partners.

Uitvoering van de diverse maatregelen vraagt capaciteit, middelen, coördinatie en samenwerking. Hiervoor heeft de regio de volgende organisatie ingericht, inclusief heldere verdeling van taken, rollen en verantwoordelijkheden:

[PM: regionale organisatie/governance]

4.2 Partners

Diverse onderdelen van het Regionale Mobiliteitsprogramma's vragen om samenwerking met regionale partners. Belangrijke regionale partners zijn: [PM: regionale partners]



4.3 Fasering en planning

De regio hanteert de volgende fasering en planning voor de ontwikkeling en uitvoering van het Regionale Mobiliteitsprogramma: [PM: fasering en planning]



4.4 Capaciteit en middelen

Voor de ontwikkeling en uitvoering van het Regionale Mobiliteitsprogramma heeft de volgende raming van benodigde capaciteit en middelen gemaakt [PM: raming van benodigde capaciteit en middelen]



4.5 Communicatie

Het is van belang met enige regelmaat te communiceren over de voortgang en resultaten van het Regionale Mobiliteitsprogramma. Daarbij dient het voor de omgeving helder te zijn wanneer en op welke wijze zij een bijdrage kan leveren aan het programma als geheel of individuele maatregelen. Daarom besteedt de regio specifiek aandacht aan de communicatie over het programma. Belangrijke doelgroepen zijn [PM: doelgroepen].



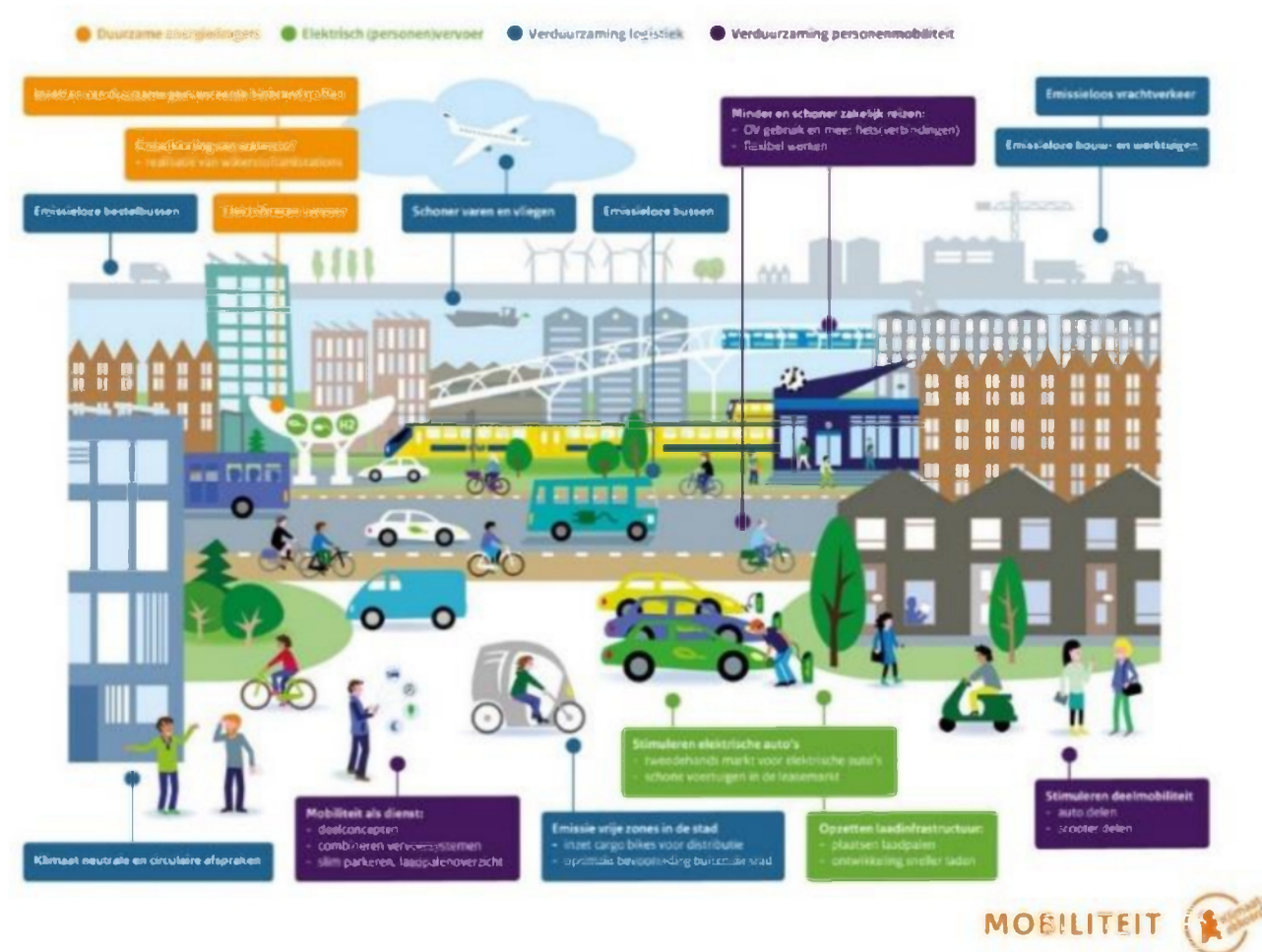
Voor deze doelgroepen maakt de regio gebruik van de volgende communicatiekanalen en -middelen: [PM: communicatiekanalen en -middelen].

The background of the top half of the page is a photograph of a sunset. The sky is a mix of orange, yellow, and dark blue. A bright sun is visible on the horizon. In the foreground, there is a silhouette of a person riding a bicycle from left to right. To the right, there is a silhouette of a windmill with a lattice-patterned sail.

Regionaal Mobiliteitsprogramma

Bijlage

Bijlage 1: index klimaatakkoord



Hoofdstuk Klimaatakkoord	Onderwerpen klimaatakkoord	Pagina	Regionale acties
C.2.3	Energiedragers	49-50	Integraal plan voor alternatieve tank- en laadinfra (in verlengde van AFID) (p. 50 lid i) Versnellen concessieverlening infra voor duurzame energiedragers voor onderliggend wegennet (p. 50 lid j)
C.2.3	Waterstof	50	Convenant stimulering waterstofmobiliteit (p. 51 lid a)
C.2.3	Duurzaam inkopen, bussen, doelgroepenvervoer, reinigingsvoertuigen	51-52	Verduurzaming eigen vloot decentrale overheden (p. 51 lid a) BAZEB (bussen) (p. 51 lid b) BAZED (doelgroepen vervoer) (p. 51 lid c)

			Convenant reinigingsvoertuigen (p. 52 lid d) In RES-en voorzien in behoefte duurzame energie voor duurzaam transport (p. 52 lid e)
C.2.4	Normeren van elektrische voertuigen	53-54	Voordeel bij aanbestedingen voor bedrijven die wagenpark hebben vernieuwd (eisen, gunningcriteria) (p. 53 lc) Stimuleringsmaatregelen voor EV (p. 54 lh) Inkoop eigen wagenpark (p. 54 lh) Duurzame inkoop doelgroepenvervoer (p. 54 lh) Inkoop van opdrachten (p. 54 lh) Afweging over toepassing gedifferentieerde parkeertarieven in parkeerbeleid i.c.m. andere maatregelen (p. 54 li-2)
C.2.4	Flankerende maatregelen	54-58	Openstellen van deelauto's van gemeenten, overheidsdiensten en bedrijven voor gebruik buiten kantooruren door burgers (p. 57 llp) Vaste parkeerplekken voor deelauto's met vaste standplaats (p. 57 llq-1) Voor deelauto's zonder vaste standplaats mogelijkheden voor gemeentebrede en wederzijds erkende parkeervergunningen onderzoeken (p. 57 llq-2) Onderzoeken van mogelijkheden van een campagne autodelen Aansluiting zoeken bij centrale campagne over de voordelen van elektrisch rijden (p. 57 llr) Onderzoek naar de mogelijkheden voor het beschikbaar stellen van parkeerplekken voor elektrische 2- of 3-wielers met bijbehorende laadinfrastructuur (p. 58, bovenaan)
C.2.4	Nationale agenda laadinfrastructuur	58-60	Zie separate lijst die nog wordt gemaakt (22 acties) (p. 58 III)
C.2.5	Verduurzaming logistiek	65-70	Middelgrote zero-emissie zones stadslogistiek in 30-40 grotere gemeenten in 2025 (1,0 Mton) (p. 65)

			Opstellen uitvoeringsagenda deelsectoren stadlogistiek. (p. 66, lid a) Incentives voor ingroei ZE-voertuigen (komt terug in uitvoeringsagenda) (p. 66, lid d) Realiseren organisatorische en IT-randvoorwaarden om invoering van ZE-zones vanaf 2025 mogelijk te maken. Duurzame logistiek stimuleren door vergunningverlening, inkoop en aanbesteding. Infrastructurele aanpassingen (fietsinfrastructuur en publieke laadinfrastructuur) (p. 66, lid f) Challenge Klimaatneutrale Bouwplaats (relatie met GD Het nieuwe draaien) (p. 67, lid a) Opnemen van Het nieuwe draaien in inkoopprocessen. Toevoegen landbouwwerktuigen aan de green deal (p. 67, lid b) Bij Grond-, Weg- en Waterwerken (GWW) zal de Rijksoverheid met regionale overheden de inkoopkracht vergroten en uiterlijk in 2020 afspraken maken om in 2030 zoveel mogelijk klimaatneutraal en circulair te werken (werktuigen, materiaalketens), inclusief aanbestedingen en standaardisatie van uitvragen (p. 68, lid a/b)
C.2.6	Werkgeversaanpak	70-74	8 miljard zakelijke (auto)kilometers minder in 2030 door koploperbeleid werkgevers (p. 70) Betrekken regionale netwerken van werkgevers (p. 71, lid b) Zorgen voor een goede afstemming tussen landelijke en regionale inspanningen ten einde de administratieve lasten voor werkgevers beperkt te houden. Met name worden afspraken gemaakt over het opzetten en uitvoeren van een eenduidige, uniforme en onafhankelijke monitoring (p. 71, lid c) Werkgeversaanpak: Onderzoeken collectief aansluiten van deelnemers KA aan coalitie anders reizen (p. 71 onderaan) Uitbreiding Coalitie Anders Reizen (p. 71 onderaan)

			Mee-ontwikkelen normstelling CO ₂ werkgerelateerd vervoer en handhaving organiseren (p. 72, lid d)
C.2.6	Versnellen en ondersteunen	74-79	Gemeentelijk beleid (ruime fietsparkeernormen bij bedrijven en woningen) (p. 75, lid j-k) Regionale aanpak (p. 75, lid m) MIRT-programma's slim benutten (maatregelen voor fiets en multimodale hubs) (p. 76, lid n)
C.2.6	Fiets	77	Fiets: Fietsenstallingen bij OV-knooppunten (p. 77, bovenaan)
C.2.6	Hyperspits	77-78	Hyperspits (p. 77, lid o)
C.2.6	Mobility as a Service	78-79	Mobility as a Service (MaaS) (p. 78, lid p)
C.2.6	Banden	79	Inkoop en aanbesteden: Alleen nog beste banden inkopen (p. 79, lid q)
C.2.6	Auto delen	79	Autodelen (Green Deal Autodelen II en Citydeal e-deelmobiliteit) (p. 79, lid r)