# Eerste concept Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland

Versie 24 augustus 2020

**Inhoudsopgave**


**1. Inleiding ..... 2**
**2. Context, urgentie, ambitie, doelen RMP ..... 4**
2.1 Context en urgentie van handelen ..... 4
2.2 Ambitie en doel RMP ..... 5
2.3 Waarom een programma? ..... 6
**3. Programmalijnen, Subdoelen en maatregelen ..... 10**
3.1 Subdoelen ..... 10
3.2 Programmalijn 1. Ruimtelijk Beleid ..... 13
3.3 Programmalijn 2. Reguleren en Beprijzen ..... 15
3.4 Programmalijn 3. Gedrag, Kennis en Werkgevers ..... 16
3.5 Programmalijn 4. Eigen organisatie en Inkoop ..... 18
3.6 Programmalijn 5. Investeren in duurzame mobiliteitssystemen ..... 20
3.7 Faciliteren/Ondersteuning programmalijnen ..... 22
**4. Governance, Financiering en monitoring ..... 24**
4.1 Governance ..... 24
4.2 Financiën ..... 27
4.3 Monitoring/effectmeting ..... 28
4.4 Vervolg programma op korte termijn ..... 28
4.5 Vervolg programma op lange termijn ..... 29
4.6 Risicobeheersing ..... 30
4.7 Communicatie ..... 31
**Bijlage 1 Maatregelenlijst ..... 32**
**Bijlage 2 Indicatief reductiepad ..... 37**
**Bijlage 3 Nulmeting $CO_2$-emissies Mobiliteit Noord-Holland en Flevoland ..... 38**

# 1. INLEIDING

*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.*[1]

Dit beeld streven we in Nederland na met het in 2019 gesloten Klimaatakkoord. Bij succes realiseren we de afspraken van de 'Overeenkomst van Parijs' (2015), om de opwarming van de aarde tot maximaal 2 graden Celsius ten opzichte van pre-industriële waarden te beperken. Het streven van dat akkoord is om dit tot maximaal anderhalve graad te beperken.[2] Tegelijkertijd is onze leefomgeving dan schoner, de verkeersveiligheid groter, het kunnen reizen toegankelijker en zijn bedrijven beter in staat om in de mobiliteit concurrerend te blijven.

In de provincies Noord-Holland en Flevoland werken overheden, private organisaties en inwoners samen aan de benodigde omschakeling naar een samenleving vrij van uitstoot van broeikasgassen en een bijbehorend mobiliteitssysteem. Hiermee dragen we ook bij aan het halen van de doelen van het Nederlandse Klimaatakkoord uit 2019.

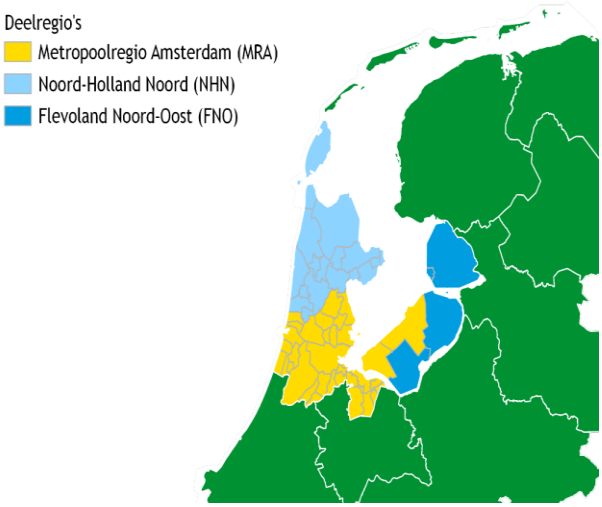
In het Klimaatakkoord is afgesproken de regionale uitwerking voor het domein mobiliteit vorm te geven door "regionale mobiliteitsprogramma's", vanaf nu RMP genoemd. Daar waar mogelijk en wenselijk wordt aangesloten bij bestaande structuren, zoals in de MRA het bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. In het RMP voor de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam staat hoe de regio de specifieke mobiliteitsmaatregelen van het Klimaatakkoord gaat uitwerken en hoe we verder invulling geven aan de beperking van $CO_2$-uitstoot in de mobiliteit.[3] Uit onderzoek blijkt namelijk dat de mobiliteit met circa 18% een groot aandeel in de totale Nederlandse $CO_2$-uitstoot heeft. Dit is exclusief de lucht- en zeevaart, omdat die in internationaal verband verduurzaamd worden. Dit RMP is ons regionale antwoord in deze missie en ons pad naar een verbeterde leefomgeving.[4]

*Leeswijzer*
In hoofdstuk 2 staan de urgentie van handelen, de ambitie en de doelstelling van het RMP beschreven. Wat betekent het Klimaatakkoord – hoofdstuk mobiliteit - voor onze provincies, vervoerregio en gemeenten en wat willen we in 2030 bereikt hebben? Dat soort vragen worden in hoofdstuk 2 beantwoord.

De subdoelen, programmalijnen en geclusterde maatregelen die duidelijk maken hoe we gaan verduurzamen zijn te vinden in hoofdstuk 3. De maatregelen worden in de regio's (Noord-Holland Noord, Metropoolregio Amsterdam (MRA), en Noordoost Flevoland) in onderlinge afstemming

[1] Klimaatakkoord, hoofdstuk Mobiliteit, 2019, pagina 45.
[2] In 2020 bedraagt de wereldwijde opwarming meer dan 1 graden Celsius. Volgens het PBL vraagt de anderhalve graden opwarming doelstelling een jaarlijkse wereldwijde $CO_2$-emissie reductie van 7%. Tot op heden stijgt de $CO_2$-uitstoot nog steeds.
[3] Procesmatig is het RMP NH-FL (vanaf nu RMP) ondergebracht in het gebiedsgerichte Rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA (SBaB). In dit programma werken Rijksoverheid, regio en bedrijfsleven samen aan een betere bereikbaarheid met een aantal deelprogramma's. Het RMP hangt nauw samen met het deelprogramma 'duurzame bereikbaarheid'. Het RMP dat in SBaB opgesteld wordt, gaat echter niet alleen over de MRA maar over de gehele twee provincies Noord-Holland en Flevoland. In hoofdstuk vier staat meer informatie over hoe het RMP georganiseerd is.
[4] Noord-Holland en Flevoland hebben samen 1 RMP opgesteld omdat de provincies qua mobiliteit onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Met de Metropoolregio Amsterdam die in beide provincies ligt en belangrijke verkeersaders die door onze gebieden lopen, van Houtribdijk tot Stichtse brug, vormen de provincies één geheel.

opgesteld, met mogelijke verdere uitsplitsing naar een kleiner deelregionaalniveau (zie onderstaande kaart).




Figuur 1: Het gebied van het RMP Noord-Holland en Flevoland met de drie hoofdregio's.

Klimaatbeleid vraagt om een lange adem en constant bijsturen in het licht van nieuwe feiten en technologische ontwikkelingen. De doorlooptijd van het RMP is 10 jaar, van 2021 tot 2030. De invulling van deze periode wordt door de regionale partners vormgegeven. Doordat de periode t/m 2030 niet volledig in te schatten is en er veel afhankelijkheden zijn, krijgt het RMP jaarlijks een update. Hierdoor werkt de regio elk jaar gericht aan de verduurzaming van de mobiliteit. De precieze uitwerking hiervan staat in hoofdstuk 4.

# 2. CONTEXT, URGENTIE, AMBITIE, DOELEN RMP

## 2.1 Context en urgentie van handelen

We hebben gezamenlijk de maatschappelijke verantwoordelijkheid om de $CO_2$-uitstoot te verminderen. Deze wereldwijde doelstelling van het Klimaatakkoord van Parijs is vastgelegd in beleidsplannen, akkoorden, verdragen en wetgeving op verschillende niveaus.

**Europese Unie (EU)**

Op Europees niveau heeft de EU doelstellingen voor vermindering van de $CO_2$-uitstoot geformuleerd. Zo is er onder andere het programma *Clean Energy for all Europeans* uit 2019. De verwachting van de Europese Commissie is dat dit leidt tot een 45% $CO_2$-reductie in 2030.[5] Met de Europese Klimaatwet wordt gericht op 50% - 55% reductie in 2030. De uitvoering daarvan gaat onder andere via de EU Green Deal (uitwerking in 2020). Eind 2020 komt de Europese Commissie ook met een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit.

**Nederland**

In Nederland is de afgelopen jaren de verplichting de $CO_2$-uitstoot te reduceren beleidsmatig en juridisch vastgelegd en bekrachtigd. Dit vormt de basis voor het RMP.

*Energieakkoord*

Het Energieakkoord uit 2013 vormt de minimale basis voor de $CO_2$-reductie in de mobiliteit. In het Energieakkoord is voor mobiliteit een verplicht reductiedoel afgesproken: maximaal 25 megaton $CO_2$-uitstoot in 2030 in Nederland (circa 20% reductie t.o.v. het niveau van 1990 (31 megaton) en minimaal 60% reductie in 2050 (t.o.v. 1990). De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal Overleg (IPO) hebben dit akkoord ondertekend namens gemeenten en provincies.

*Klimaatwet*

In de Klimaatwet van 2019 staat een reductiedoelstelling van 49% in 2030, met een 95% reductieverplichting in 2050, allemaal t.o.v. 1990. Deze doelstelling geldt voor alle sectoren samen. Voor mobiliteit is geen specifieke reductiedoelstelling opgenomen.[6]

*Klimaatakkoord*

In het Klimaatakkoord van 2019 is vervolgens afgesproken hoe de sectoren deze reductie gaan realiseren. Afgesproken is om dit regionaal te vatten in het RMP. VNG en IPO hebben dit akkoord ondertekend namens gemeenten en provincies.

*Juridische uitspraken*

In 2019 zijn er ook twee belangrijke juridische uitspraken gedaan die dit dossier raken. Allereerst was dat de Urgenda uitspraak van de Hoge Raad (2019). Daarin is bepaald dat de Staat minimaal 25% $CO_2$ reductie in 2020 moet realiseren t.o.v. 1990. Dit komt vanwege het feit dat internationale verdragen en toezeggingen juridisch afdwingbaar zijn door de verplichting tot bescherming van het leven en welzijn van burgers in Nederland.

De uitspraak van de Raad van State uit 2019 over het Programma Aanpak Stikstof leert ons dat opgaven die over de lange termijn gaan ook op korte termijn moeten worden aangepakt met concrete maatregelen.

---

[5] Zie Klimaatplan, Min. EZK. 01-04-2020, p.12
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/beleidsnotas/2020/04/24/klimaatplan-2021-2030

6 Met andere woorden, 49% reductie in 2030 is geen expliciete doelstelling per sector, maar voor alle sectoren gezamenlijk. Het Energieakkoord is het enige vastgestelde reductiepad voor mobiliteit. Echter, hoe meer er voor 2030 gereduceerd wordt, hoe gemakkelijker het traject na 2030 gaat zijn. Tevens hoeven andere sectoren minder te besparen hoe dichter mobiliteit naar 49% $co_2$-besparing komt.

*Aanvullend*
In verschillende Green Deals hebben overheid en private partijen zich sectoraal gecommitteerd aan reductiedoelstellingen en reductie-aanpakken.

Regionale urgentie Noord-Holland/Flevoland
In de provincies Noord-Holland en Flevoland dragen we ons steentje bij aan de nationale en wereldwijde doelstellingen, getuige ook de vele klimaat- en energiedoelen van decentrale overheden in onze regio. In ons RMP laten we zien wat we bijdragen, vanuit onze eigen specifieke situaties. De mogelijkheden tussen partijen in de regio verschillen namelijk. Maatregelen vragen daarom om afgestemd (regionaal) maatwerk.

Uit onderzoek blijkt dat Noord-Holland en Flevoland samen 15% van de Nederlandse $CO_2$-emissies van de mobiliteit uitstoten. In tonnen $CO_2$ bedroeg dit 5,4 megaton in 2017. Dit was 5,0 megaton in 1990 (zie ook het kader en de figuur op pagina 8).[7]

## 2.2 Ambitie en doel RMP

De provincies, Vervoerregio Amsterdam, en gemeenten in Noord-Holland en Flevoland hebben verschillende doelstellingen geformuleerd wanneer en in hoeverre $CO_2$-neutraliteit bereikt moet worden. Vanuit dit brede scala aan ambities, zijn er ook overeenkomsten:

1. We streven allemaal naar klimaat- of $CO_2$-neutraliteit.
2. Hoe we daar gaan komen, wisselt per partij en is vaak nog niet uitgewerkt voor mobiliteit.
3. We zijn allemaal akkoord gegaan met het Energie- en het Klimaatakkoord.

Door samenhang aan te brengen in deze verscheidenheid kan gemakkelijker gezamenlijk opgetreden worden. Daarom hanteren we in het RMP de volgende gezamenlijke ambitie voor het regionale proces. We willen in Noord-Holland en Flevoland een:

*Transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem dat doelen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid verenigt, waarbij de focus ligt op $CO_2$-reductie in Noord-Holland en Flevoland, met regionale samenhang en gezamenlijke uitvoeringskracht.*

Om concreet naar deze ambitie toe te werken en te garanderen dat we handelen in lijn met de Nederlandse ontwikkelingen is de ambitie vertaald in een regionale doelstelling. De regionale doelstelling houdt rekening met het feit dat:

- er akkoorden gesloten zijn waar we ons minimaal aan moeten houden;
- de regionale partners verschillende snelheden willen hanteren in de verduurzaming;
- de mogelijkheden om maatregelen te treffen verschillen tussen het stedelijk en het landelijk gebied, en
- er de komende jaren nog onvoorziene technologische ontwikkelingen plaats gaan vinden die de mobiliteitstransitie gaan beïnvloeden.

[7] Zie ook de nulmeting $CO_2$-uitstoot mobiliteit Noord-Holland en Flevoland die als bijlage is toegevoegd aan het RMP.

Daarom hanteert het RMP in Noord-Holland en Flevoland een tweetrapsraket met een minimumdoel en een streefdoel.

*Doelstelling RMP Noord-Holland en Flevoland*
Inhoudelijk doel:
***Vermindering van CO2 -uitstoot naar een maximale uitstoot van 4,2 megaton voor de sector mobiliteit en transport voor heel Noord-Holland en Flevoland samen in 2030.***[8] *Het streven is nadrukkelijk om de CO2 -uitstoot te reduceren tot minder dan 4,2 megaton in 2030.*

*Voor de langere termijn zal de $CO_2$-uitstoot door mobiliteit nog aanzienlijk verder teruggebracht moeten worden om een substantiële bijdrage te leveren aan de doelstelling uit het Klimaatakkoord om de $CO_2$-uitstoot tot 2050 te reduceren met 95% gemiddeld over alle sectoren ten opzichte van 1990.*

Procesmatig doel:
***Ontwikkelen van een concreet, adaptief meerjarig programma, met SMART subdoelen en maatregelen, dat uiteindelijk zicht biedt op realisatie van deze doelen.***
*Elke partij draagt naar vermogen en draagkracht bij aan de uitvoering en ieder is medeverantwoordelijk voor het behalen van de doelen.*

## 2.3 Waarom een programma?

We zijn op verschillende terreinen hard aan de slag om $CO_2$-uitstoot te reduceren. Echter, de inzet is vaak nog versnipperd en de maatregelen zijn vaak nog onvoldoende op elkaar afgestemd. Daarom willen we het RMP gebruiken om de regio een instrument te geven waarin overzichtelijk verwerkt is wat we doen om de mobiliteit te verduurzamen, hoe de maatregelen samenhangen en waar slimme connecties te maken zijn. Zo kunnen we met elkaar een groter effect bereiken.

Het RMP in Noord-Holland en Flevoland heeft te maken met een bijzondere context. Aan de ene kant ligt Amsterdam, de grootste gemeente van het land, binnen de grenzen, met een zeer verstedelijkte regio er omheen, waaronder het sterk groeiende Almere. Aan de andere kant bestaat de regio uit kleine gemeenten en landelijke gebieden. We zien de multinationals van de Zuidas en de overwegend MKB-bedrijven daarbuiten. Dit zorgt voor onevenwichtigheid in de aandacht die aan verduurzaming van de mobiliteit geschonken wordt in de regio, terwijl de gebieden niet zonder elkaar kunnen. Daarbij beperkt, vooral in kleinere gemeenten, het capaciteitsgebrek en een groot tekort aan inzetbare middelen de gemeentelijke inzet voor duurzame mobiliteit. Belangrijk is daarom om de eerste jaren de basis voor de verduurzaming te leggen, zodat doorgepakt kan worden op momenten dat er financieel meer ruimte komt.

Het RMP stelt een governancestructuur voor, waarbinnen elke organisatie kan bijdragen aan de verduurzaming van de mobiliteit op een wijze en tempo die passen bij de eigen aard en mogelijkheden. Zo bouwen we samen aan duurzame mobiliteit. Door kennis te delen, effectberekeningen uit te voeren, praktische communicatietools en tips & tricks aan te leveren, en voorstellen te doen, helpt het RMP de gemeenten en andere partners om versneld de mobiliteit te verduurzamen. Het RMP ondersteunt daarbij de inzet van provincies, gemeenten en private partners.

*Hoe gaan we het programma gebruiken?*
We gebruiken een uitvoeringsprogramma om stap voor stap naar het doel in 2030 toe te werken (zie paragraaf 2.2). Omdat het nemen van maatregelen een wisselende doorlooptijd kent en sommige maatregelen pas na een tijd effect laten zien, zijn de grootste $CO_2$-reductie effecten op een later moment te verwachten. Door maatregelen op tijd in te regelen zijn de veranderingen voor

[8] Landelijk 25 megaton, geschaald naar de regio op basis van het aandeel in de $CO_2$-uitstoot door mobiliteit.

de samenleving geleidelijk en is er minder risico op negatieve effecten of ineffectieve maatregelen waardoor harder ingegrepen moet worden ter compensatie.

De primaire verantwoordelijkheid van de verduurzaming rust bij provincies, gemeenten en bij private partners aangesloten bij het Klimaatakkoord en/of het RMP. Uitvoering van maatregelen gebeurt door de partners van het RMP. Bestaande verduurzamingsprogramma's zoals het programma Zero Emissie van de Vervoerregio Amsterdam worden daarom opgevoerd in het RMP. De RMP-programmaorganisatie is verantwoordelijk voor het uitvoeringsprogramma, maar gaat zelf geen maatregelen uitvoeren. Ook gaat het RMP geen reeds lopende programma's "overnemen" of plotseling coördineren.

Het RMP monitort de uitvoering van de afspraken van het Klimaatakkoord, faciliteert kennisverspreiding, stimuleert partners om extra verduurzamingsmaatregelen te nemen, en zorgt voor overzicht in de maatregelen die genomen worden ter verduurzaming van de mobiliteit. Het RMP is daarmee een kennisplatform, een aanjagend programma voor nieuwe (typen) duurzame maatregelen, en een programma dat multiplierefferten realiseert door projecten en programma's aan elkaar te koppelen en op te schalen. Door het totaaloverzicht te hebben van alle duurzame mobiliteitsmaatregelen in de regio, is het RMP in staat om deze connecties tussen de maatregelen te leggen en zo meerwaarde voor de regio te creëren.

Deelgebieden en werkagenda's

Het RMP in Noord-Holland en Flevoland omvat een groot gebied. Voor sommige vraagstukken is die schaal adequaat, zoals modal shift beleid van weg naar water, maar voor veel vraagstukken is een regionale schaal effectiever. Het RMP bestaat daarom uit een breed regionaal traject, en drie trajecten op deelregio niveau. De deelregio's zijn Noord-Holland Noord, Metropoolregio Amsterdam, en Flevoland Noordoost. Tussen deze gebieden is er in het RMP afstemming over de progressie van het programma en grensoverschrijdende maatregelen (en kennisdeling). Op maatregelniveau ligt de focus op het gebied van de deelregio.

Per deelregio wordt een werkagenda opgesteld. Daarin bepaalt de deelregio haar scope qua verduurzaming en maken partners afspraken over regionale mobiliteitsvraagstukken, zoals hoe ze omgaan met de mobiliteitsvraag die voortkomt uit woningbouwprojecten. Hierdoor versterken maatregelen elkaar of kunnen ze op grotere schaal uitgerold worden waardoor de impact groter is. De eerste werkagenda's worden in 2021 opgebouwd.

Rol van overheden in het RMP

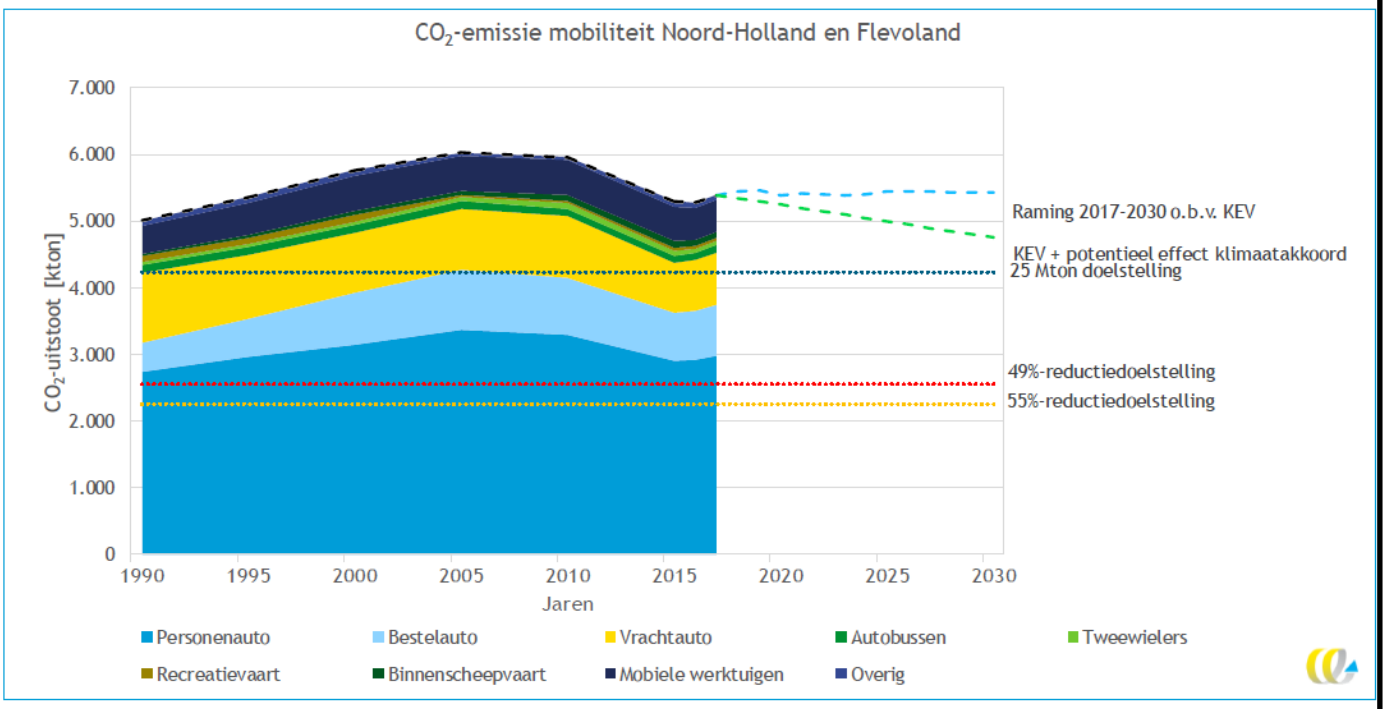
Het RMP bestaat uit verschillende soorten organisaties die allemaal gezamenlijk werken aan de verduurzaming van de mobiliteit. Decentrale overheden vormen een belangrijk onderdeel van deze transitie. Zij kunnen door hun bevoegdheden en investeringen maatregelen mogelijk maken, innovaties stimuleren, en vervuilende activiteiten terugdringen.

Decentrale overheden hebben zich via ondertekening van het Klimaatakkoord gecommitteerd aan de ambitie en concrete maatregelen en ingestemd met opstelling en deelname aan een RMP. De vorm en inhoud van het RMP bepaalt de regio zelf. Dit voorgestelde RMP is de uitkomst van het regionale afstemmingsproces dat in 2019 gevoerd is. De decentrale overheden wordt daarom gevraagd om in te stemmen met de vorm en inhoud van het RMP zodat gestart kan worden met het vervolgproces.

**Kader nulmeting $CO_2$-uitstoot mobiliteit Noord-Holland en Flevoland.**

Feitelijke situatie: nulmeting $CO_2$-uitstoot mobiliteit

Onderzoeksbureau CE-Delft heeft onderzocht wat de $CO_2$ -uitstoot in de mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland is en hoe die zich in verschillende scenario's ontwikkelt. De conclusie is dat de maatregelen van de EU en het Rijk de groei van de $CO_2$ -uitstoot beperken tot maximaal 1% groei t/m 2030.[9] De doorrekening op basis van de Klimaat- en Energieverkenning van het PBL van het ingezette beleid laat voor Noord-Holland en Flevoland dus nog een groei van de $CO_2$ -uitstoot zien waar een reductie nodig is. Wordt het Klimaatakkoord volledig uitgevoerd, dan zorgt dat weliswaar voor een significante beperking van de groei van de $C0_2$-uitstoot, maar die is onvoldoende om de doelstellingen te halen in onze provincies. Extra inzet is dus nodig om de $CO_2$ -uitstoot voldoende te laten dalen.




Figuur 2: $CO_2$-emissie mobiliteit Noord-Holland en Flevoland.[10]

Figuur 2 geeft het niveau en de ontwikkeling van de $CO_2$-emissies van de mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland aan (zie voor meer informatie bijlage 3, de eindrapportage van de nulmeting $CO_2$-uitstoot mobiliteit Noord-Holland en Flevoland van CE Delft). De verschillende stippellijnen geven de ramingen en doelstellingen aan. De bovenste twee lijnen betreffen de ontwikkeling van de $CO_2$-emissies door ingezet Europees en nationaal beleid (lichtblauwe lijn) en het extra effect van de volledige uitvoering van het Klimaatakkoord (groene lijn).

De middelste (donkerblauwe) lijn is de regionale vertaling van de doelstelling van het Energieakkoord van 25 megaton $CO_2$ in 2030. Deze lijn moeten we minimaal halen in 2030. De één na onderste (rode) lijn is het niveau van een reductie van 49% t.o.v. 1990. Dat is het niveau dat alle sectoren samen moeten behouden en is in Nederland geen expliciet doel voor mobiliteit. Wel willen we in onze regio zo ver mogelijk naar die lijn toe, zodat we na 2030 minder hoeven te reduceren en we andere sectoren minder zwaar belasten met extra reductieverplichtingen. De onderste lijn is de algemene 55% doelstelling waar het Rijk in de EU op in zet als doelstelling en wat mogelijk in de EU Klimaatwet verankerd wordt.

[9] Raming 2017-2017 o.b.v. Klimaat- en Energieverkenning van het PBL

[10] Nulmeting $CO_2$-emissie Noord-Holland en Flevoland, CE Delft, 2020. KEV staat voor Klimaat- en Energieverkenning. Hierin wordt door het PBL jaarlijks verslag gedaan van het gevoerde klimaatbeleid van Nederlanden de verwachtingen. Voor meer informatie zie: https://www.pbl.nl/kev

De volledige uitvoering van het Klimaatakkoord wat betreft mobiliteit zorgt voor een additionele reductie van $CO_2$. Landelijk komt het niveau in 2030 uit op 27,7 megaton. De doelstelling van 25 megaton wordt daarmee niet gehaald. Vertaald naar de provincies is dat 25 megaton 4,2 megaton voor Noord-Holland en Flevoland tezamen, gecorrigeerd voor een sterker dan landelijke bevolkingsgroei in de twee provincies.

De belangrijkste cijfers uit deze figuur zijn de volgende:

| **Jaar** | **$CO_2$-uitstoot** | **Toelichting** |
|---|---|---|
| 1990 | 5,0 megaton | $CO_2$-uitstoot in 1990. Dit is het referentiegetal. |
| 2017 | 5,4 megaton | $CO_2$-uitstoot in 2017. |
| 2030 | 5,4 megaton | Verwachte $CO_2$-uitstoot zonder Klimaatakkoord. |
| 2030 | 4,7 megaton | Verwachte $CO_2$-uitstoot met volledige uitvoering Klimaatakkoord |
| 2030 | 4,2 megaton | Doelstelling Energieakkoord voor Noord-Holland en Flevoland. Dit is het minimale te behalen doel van het RMP. |
| 2030 | < 4,2 megaton | Het nadrukkelijke streefdoel van het RMP is om minder dan 4,2 megaton $CO_2$ uit te stoten in 2030. |
| 2030 | 2,5 megaton | De $CO_2$-uitstoot horend bij een 49% reductiepad. Het gat tussen dit getal en het in 2030 behaalde getal moeten andere sectoren meer of minder reduceren. |
| 2030 | 2,2 megaton | De $CO_2$-uitstoot horend bij een 55% reductiepad waar in de onderhandelingen over de EU Green Deal gesproken wordt. |

De ontwikkeling in Noord-Holland en Flevoland is anders dan elders in het land. Landelijk wordt rekening gehouden met een autonome daling van de $CO_2$-uitstoot door Rijks- en EU-beleid van 7% in 2030. In onze regio groeit de uitstoot met 1%. Dit komt doordat de bevolking en de mobiliteit van Noord-Holland en Flevoland hard groeit en er daardoor meer $CO_2$-uitstoot gaat zijn. Vooral een grote groei van het autoverkeer met tientallen procenten zorgt voor een toename van de $CO_2$-uitstoot. In mindere mate groeit ook het vrachtverkeer.

Een extra reductie tot 49-55% overeenkomstig de landelijke reductiedoelstelling lijkt niet realistisch voor 2030 in NH-FV, wel kan een doorkijk gegeven worden naar wat wel haalbaar is in 2050. Regionaal beleid kan deze gaten wel voor een groot deel dichten. Met dit RMP maken we deze reductieopgave en de regionale bijdrage verder inzichtelijk, ook voor de periode na 2030.

# 3. PROGRAMMALIJNEN, SUBDOELEN EN MAATREGELEN

## 3.1 Subdoelen

Om tot effectieve vermindering van de CO2-uitstoot te komen is het belangrijk het algemene hoofddoel te vertalen naar SMART subdoelen. Hiermee wordt de opgave beter behapbaar en kan beter inzichtelijk worden gemaakt welke bijdrage de verschillende maatregelen leveren aan de opgave.

Verminderen van $CO_2$-uitstoot kan door het verminderen van vervuilende mobiliteit, te veranderen naar gebruik van duurzamere vervoerswijzen en door het verduurzamen/verschonen van de modaliteiten. Hieruit kunnen subdoelen worden afgeleid.

Op basis van de afspraken uit het Klimaatakkoord en input uit de werksessies zijn er subdoelen gedefinieerd. Deze moeten in het vervolgproces nog verder worden uitgewerkt op het vlak van realisatiemogelijkheden, meetbaarheid en tijdigheid/tijdsgebondenheid van het subdoel. Ook kunnen er bij doorontwikkeling van het RMP subdoelen worden toegevoegd.

De subdoelen worden in de programmalijnen van maatregelen voorzien die bijdragen aan de realisatie van de subdoelen. Maatregelen in het RMP worden vanuit de programmalijnen opgebouwd, om het brede, integrale gesprek te kunnen voeren en zo de kansen die de verschillende invalshoeken bieden te gebruiken om de mobiliteit te verduurzamen.

In de tabel hieronder staan de subdoelen, voorzien van een beschrijving en een indicatie op welke manier het subdoel inspeelt op de verduurzaming van de mobiliteit (via het verminderen van mobiliteit, het veranderen van modaliteit, of het verduurzamen van de modaliteit).

| Subdoel | Beschrijving | Verminderen | Veranderen | Verduurzamen |
|---|---|---|---|---|
| Daling bezit en gebruik van fossiele brandstofpersonenauto's | Fossiele brandstofpersonenauto's veroorzaken meer dan 50% van de $CO_2$-uitstoot in mobiliteit in onze provincies. Belangrijk is dat reizigers goede alternatieven hebben voor de fossiele brandstofauto.<br>De andere subdoelen dragen veelal bij aan realisatie van dit subdoel. | X | X | X |
| Toename aandeel schone vervoersmiddelen en mobiele werktuigen | Vervanging van voertuigen, vaartuigen en mobiele werktuigen op fossiele brandstoffen door exemplaren die worden aangedreven door duurzame energie vermindert de $CO_2$-uitstoot effectief. Aandachtspunten blijven de bereikbaarheidsknelpunten, ruimtebeslag en verkeersveiligheid. | | | X |
| Vergroten nabijheid | Door nabijheid van functies die mensen en organisaties in het dagelijks leven gebruiken (voorzieningen, werklocaties, woonlocaties, recreatieve locaties, grondstoffen en halffabricaten), hoeven mensen en goederen minder afstand te reizen. Bovendien komen functies binnen het bereik van actieve modaliteiten (wandelen, fietsen) of kleine(re) elektrische auto's.<br>De ultieme vorm van nabijheid is wanneer verplaatsingen overbodig zijn. Denk bijvoorbeeld aan thuis werken, video vergaderen, 3D-printen e.d. Daarbij moet echter niet vergeten worden dat verplaatsingen ook een sociaal-maatschappelijke en sociaaleconomische functie hebben. | X | X | |
| Groter aandeel van de fiets in de modal split | De fiets is als gezond, actief, klein en flexibel vervoersmiddel ideaal voor de korte en middellange afstanden. Veel reizen die met de auto gemaakt | | X | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | worden, kunnen vervangen worden door de (elektrische) fiets. Het vervangen van deze autoritten door fietsritten levert $CO_2$-reductie op, vermindert het ruimtebeslag van mobiliteit en verbetert de verkeersveiligheid. | | | |
| Groter aandeel van OV in de modal split | OV is een duurzaam en ruimte-efficiënt alternatief voor de auto. Met name op de drukkere vervoerrelaties kan één OV-rit een groot aantal autoritten vervangen. | | X | |
| Groei deelmobiliteit | Deelmobiliteit zorgt voor effectiever ruimtegebruik, effectiever voertuiggebruik en verhoogt de flexibiliteit voor de bewoners. Deelmobiliteit is in belangrijke mate complementair aan OV. Ook zijn deelmobiliteitsvoertuigen vaak nieuwer dan voertuigen in persoonlijk bezit en zijn ze minder vervuilend. Bij voorkeur wordt ingezet op elektrische deelauto's. Door het hoge kilometrage ten opzichte van privéauto's worden de hogere investeringskosten van elektrische voertuigen snel terugverdiend. | X | X | X |
| Effectievere goederenstromen | Goederen vormen de bloedsomloop van het stedelijke gebied. Steden zijn echter dichtbevolkt en bevoorrading leidt soms tot hinder in de steden (luchtvervuiling, ruimtelijke hinder, geluidsoverlast, congestie). Door goederenstromen te bundelen, o.a. via digitalisering en samenwerking, kunnen we met minder en met minder belastende vervoersstromen uit. | X | | |
| Verduurzamen mobiliteit van opdrachtnemers en leveranciers | Via duurzaamheidseisen voor inkoop en aanbesteding kan de $CO_2$-uitstoot van de eigen bedrijfsvoering worden verminderd. Rechtsreeks door bijvoorbeeld goederen en diensten van dichterbij af te nemen en duurzaam vervoer van leveranciers en opdrachtnemers te bevorderen. Indirect kan duurzaam inkopen een impuls geven aan de markt voor investering in duurzame vervoermiddelen. Ten slotte is ook de voorbeeldfunctie van belang: hoe kan je van anderen verwachten dat ze verduurzamen als je dit zelf niet doet? | X | X | X |
| Verduurzamen mobiliteit eigen organisatie | Ook in eigen HR-beleid kunnen overheden en partners duurzaam gedrag stimuleren, zowel onder eigen werknemers als door hun activa ook door derden te laten gebruiken. Ook hierbij is de voorbeeldfunctie van belang. | X | X | X |
| Voldoende veilige infrastructuur voor modal shift. | Om duurzame mobiliteit te bevorderen is randvoorwaardelijk dat duurzame alternatieven beschikbaar zijn in de vorm van een goed infrastructureel netwerk van de gewenste modaliteit. Dus voldoende veilige fietspaden, een betrouwbaar OV-netwerk en efficiënte locaties voor goederenoverslag. | | X | |
| Duurzaam aanleggen en beheren van infrastructuur | Onder andere via de Green Deal GWW wordt gewerkt aan het verduurzamen van de aanleg en het beheer van infrastructuur. Het is belangrijk om ook in de aanlegfase $CO_2$ te besparen. Dit gaat verder dan de gebruikte machines. Ook het ontwerp en materiaalgebruik van de infrastructuur heeft effect op het gebruik en dus een $CO_2$-effect. | | | X |
| Goede overstappunten | Actieve mobiliteit en OV hebben de voorkeur, m.n. binnen stedelijke gebieden en tussen woon- en werkgebieden. Voor werkenden en bezoekers zijn hubs nodig, plekken waar gemakkelijk overgestapt kan worden op een andere modaliteit. | | X | |
| Modal shift goederenvervoer | Er zit verschil in de uitstoot per modaliteit. Veel goederen worden nu met de vrachtwagen vervoerd, waar mogelijk een modal shift naar duurzame binnenvaart minder uitstoot en congestie veroorzaakt. | | X | X |

<u>Programmalijnen</u>

Voor het totaaloverzicht zijn alle maatregelen thematisch geordend in programmalijnen. Door aansluiting bij de verschillende vakdisciplines binnen de diverse organisaties fungeert de indeling in programmalijnen als hulpmiddel voor de verduurzamingsopgave. De programmalijnen hebben

betrekking op de totale mobiliteit, dus zowel van personen als goederen. Door het incrementele karakter van het RMP groeit het pakket aan maatregelen met de tijd. De thematische clustering zorgt ervoor dat mobiliteit in het RMP vanuit een brede blik bekeken wordt. Hierdoor komen ook additionele $CO_2$-reducerende maatregelen in zicht die niet in het Klimaatakkoord staan. Ook kan zo de relatie worden gelegd met al lopende trajecten in de regio.

Er zijn zes programmalijnen geformuleerd.

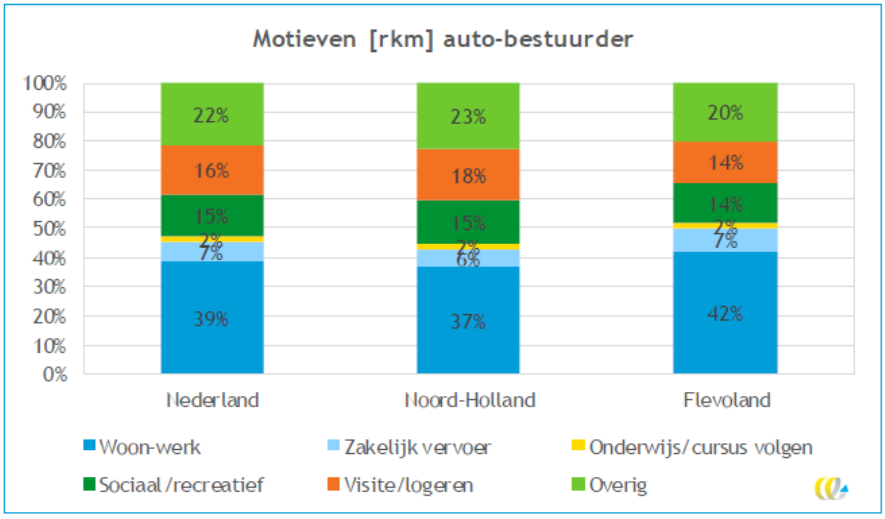
1. Ruimtelijk beleid
2. Reguleren en beprijzen
3. Gedrag, kennis en werkgevers
4. Eigen organisatie en inkoop
5. Investeren in duurzaam mobiliteitssysteem
6. Faciliterende en ondersteunende maatregelen en programma's. Dit betreft maatregelen en programma's die niet rechtstreeks leiden tot reductie van CO2-uitstoot, maar indirect wel bijdragen door andere maatregelen mogelijk te maken of te ondersteunen.

Elke programmalijn bestaat uit subdoelen die helpen om de RMP-doel te halen. Tevens bestaat de programmalijn uit geclusterde maatregelen. Deze maatregelen vormen de basis van de RMP-aanpak om de subdoelen te halen.

**Kader: Personenauto's en $CO_2$-uitstoot**

Uit de nulmeting CO-2 uitstoot mobiliteit uitgevoerd door CE-Delft (zie figuur 2 op pagina 8 of de volledige rapportage in bijlage 3), komt naar voren dat in onze regio de personenauto's 55% van alle $CO_2$-uitstoot veroorzaken. Zonder klimaatmaatregelen groeit dit aandeel naar 61% in 2030. De absolute uitstoot van de personenauto's in onze regio is in 2030 hoger dan in 2017. De grootschalige omslag naar zero-emissie personenvervoer is cruciaal voor het realiseren van duurzame mobiliteit. De potentie van maatregelen op dat vlak is daarom ook groot. Doordat deze opgave zo groot is, is ook een brede focus op verduurzaming in de mobiliteit noodzakelijk om de transitie te realiseren.

Daarbij is het belangrijk om zowel te focussen op werk- en onderwijs gerelateerd verkeer als op recreatief verkeer. Figuur 3 laat zien dat ongeveer de helft van alle autokilometers werk- en onderwijs gerelateerd is en de andere helft wordt gereden om recreatieve, sociale en andere vrije-tijdsredenen. Woon-werk maatregelen zijn waarschijnlijk effectiever wanneer ze ook gecombineerd worden met maatregelen voor het recreatieve verkeer.




Figuur 3: Verplaatsingsmotieven van autobestuurders in Noord-Holland in Flevoland als percentage van het totaal aantal ritkilometers. [11]

11 Nulmeting $CO_2$-emissie Noord-Holland en Flevoland, CE Delft, 2020.

## 3.2 Programmalijn 1. Ruimtelijk Beleid

Toelichting programmalijn

Ruimtelijk beleid is van grote invloed op het aantal verplaatsingen, de verplaatsingsafstanden en de wijze van vervoeren. Daarmee is dit een belangrijke knop voor het verduurzamen van de mobiliteit. In het Klimaatakkoord is een groot aantal afspraken gemaakt over maatregelen, waarvan een deel betrekking heeft op ruimtelijk beleid. In Noord-Holland en Flevoland doen we, op dit vlak, echter meer dan wat in het Klimaatakkoord staat. Door de inzet van ruimtelijk beleid kan milieuvervuilende mobiliteit in de kern beperkt worden, zodat er achteraf minder gereduceerd/verduurzaamd hoeft te worden. Net als bij energie geldt: alles wat we niet verbruiken hoeven we niet te verduurzamen.

Binnen deze programmalijn is een aantal maatregelen ondergebracht die vooral door planvorming en beleidsuitvoering door overheden kan worden aangestuurd (integrale bestemmingsplannen, integrale gebiedsontwikkeling). Door inhoudelijke koppeling van de verschillende maatregelen binnen de ruimtelijke ordening die gezamenlijk het mobiliteitsgedrag beïnvloeden, is het lastig om exact aan te geven wat het effect is van individuele maatregelen in deze programmalijn op de benodigde $CO_2$-reductie. Omgekeerd geldt dat door een integrale aanpak van planvorming en gebiedsontwikkeling (lokaal, corridors, provinciaal) een hoog beleidseffect mogelijk is.

Aandachtspunten programmalijn 1

- Veel maatregelen binnen programmalijn 1 zijn beleids- en inrichtingsprincipes waarmee rekening gehouden moet worden bij beleidsuitvoering. Het is lastig om deze maatregelen concreet uit te werken naar individuele uitvoerbare en toetsbare RMP-maatregelen. Bijvoorbeeld woningbouw concentreren bij OV-knooppunten. Om die reden is in de gehanteerde clustering gekozen voor een aantal samenhangende maatregelen die bij integrale planvorming en gebiedsontwikkeling in samenhang gerealiseerd kunnen worden. Dit zal met name in al lopende projecten en programma's gebeuren (bijvoorbeeld MIRT-verkenningen, bestemmingsplannen gemeenten, corridorplannen provincie-NS etc.);
- Sommige maatregelen dienen om effectief te zijn door de uitvoerende partners gebundeld te worden om te komen tot integrale planvorming (wonen-werken-mobiliteit-sociaal), die getoetst wordt aan het duurzaamheidsdoel/$CO_2$-reductie. Er is sprake van extra uitvoeringskracht als alle overheden dit afgestemd doen, onder andere op corridorniveau (wonen-werken-OV). Ruimtelijk beleid is een belangrijk onderdeel van RMP gelet op het potentieel relatief hoog effect op de $CO_2$-reductie;
- Specifieke aandacht kan gaan naar integrale benutting/gebiedsontwikkeling van stationsgebieden, bij voorkeur met een koepelplan op schaalniveau van de OV-corridors in NH/FLV om meters te maken. Ook het bundelen van goederen- en/of mensenstomen via logistieke en personenhubs kan effectief zijn.
- Het ontmoedigen van autogebruik is in buitengebieden op dit moment vaak ongewenst of niet goed haalbaar, vanwege het gebrek aan alternatieven. Waar ontmoediging niet mogelijk is, moet daarom vooral gekeken worden naar aanvullende, lokale duurzame maatregelen in ruimtelijk beleid;
- Zoek meerwaarde in publiek-private samenwerking (bijvoorbeeld via de coalitie Anders Reizen, of de planvorming NS voor OV-corridors).

Beschrijving maatregelen programmalijn 1

De programmalijn ruimtelijk beleid is op te delen in maatregelen die in het Klimaatakkoord zijn opgenomen en additionele maatregelen. In totaal zijn er drie clusters van maatregelen te onderscheiden, die hieronder kort toegelicht worden. Voor een totaaloverzicht van alle maatregelen die onder deze programmalijn vallen, zie ook bijlage 1.

*Cluster parkeerplaatsen en stimuleren deelconcepten (onderdeel Klimaatakkoord)*

- Dit cluster gaat over het vergroten van de parkeermogelijkheden voor schone(re) vervoerswijzen zoals de (elektrische) (deel)auto en de fiets. In het Klimaatakkoord staat

dat het de taak van gemeenten is om te zorgen voor vaste parkeerplaatsen voor standplaatsgebonden deelauto´s. Ook staat in het Klimaatakkoord dat in de fysieke ruimte, o.a. dicht bij OV-locaties, parkeergelegenheid en laadmogelijkheden op worden genomen in bestemmingsplannen. Daarnaast maken ruime fietsparkeernormen bij bedrijven en woningen ook deel uit van dit cluster. Ook het delen van laadruimte, o.a. door vergaande digitalisering van de sector, in de logistiek is een effectieve maatregel om $CO_2$ te besparen.

*Cluster ruimtelijke maatregelen voor stimuleren vervoerswijze (additioneel)*

- Dit cluster stimuleert de meest gewenste vervoerswijze per locatie. Per gemeente en kenmerken van een gebied kan dit verschillen. Stimuli kunnen bijvoorbeeld zijn het bevoordelen van de fiets (wegontwerp) of het gebruik van lage parkeernormen in gebieden waar ook geschikte duurzame alternatieven zijn. Ook het verlagen van de maximumsnelheid in een gebied valt hieronder, omdat dit de veiligheid van fietsen in een omgeving vergroot.

*Cluster functiemenging (additioneel)*

- De komende jaren zal de relatie tussen wonen, werken en mobiliteit steeds nauwer worden. Een kans ligt daarom bij functiemenging. Het kan hier gaan om het concentreren van woningbouw en werklocaties nabij OV-knooppunten. Dit geldt ook voor grootschalige publiekstrekkers. Ook kan in een (meer stedelijk) gebied woningbouw met andere functies (winkels, voorzieningen) gecombineerd worden, zodat de afstand die je moet afleggen vermindert.

| Cluster Maatregelen | $CO_2$ reductie effect (laag, middel, hoog) | Termijn grootschalig effect<br>Kort: tot 2025<br>Middel:2025-2040<br>Lang: vanaf 2040 | Voorbeeld; wat zijn de best practices? Welke partijen hebben al goede voorbeelden?<br><br>*Disclaimer: voorbeelden, niet uitputtend* | Wat is er aanvullend nodig? |
|---|---|---|---|---|
| Cluster parkeer-mogelijkheden en stimuleren deelconcepten | Middel | Kort | - Amsterdam is al langere tijd bezig met deelautoconcepten, o.a. bij (her)ontwikkellocaties<br>-Velsen werkt aan beleid om laadpalen excl. te reserveren voor elektrische deelauto´s en biedt gratis parkeervergunningen aan (ook in Beverwijk).<br>- Haarlem: stimuleren en faciliteren van auto-en fietsdeelconcepten staat opgenomen in SOR.<br>- Er wordt bij nieuwbouw rekening gehouden met deelconcepten en dit mee te nemen in VVE-constructie, o.a. in Heerhugowaard, Zaanstad, Volendam en BEL.<br>-Amstelveen: fietsparkeernormen in nieuwe parkeernormennotitie Amstelveen. | Regionale werkgroep voor maken gezamenlijke visie deelmobiliteit. Daarnaast kennis delen goede voorbeelden. |
| Cluster ruimtelijke maatregelen | Middel | Middellang | - OD IJmond: VRIs geven prioriteit aan fiets en bus.<br>- Heerhugowaard: in het kader van het omgevingsprogramma wordt nagedacht om autostructuur zo te maken dat het aantal auto km zo min mogelijk is.<br>- Provincie Noord-Holland: Programma OV-Knooppunten stimuleert verdichting rond OV-knopen. | Kennis over succesvolle pilots |
| Cluster functiemenging | Hoog | Middellang, Lang | - MRA-sleutelgebieden wordt aandacht gegeven aan concentreren woningbouw en kantoor/werklocatie bij OV-knooppunten.<br>- Station Beverwijk is gericht op gemengde functies.<br>- Haarlem: transformatie buurten op loopafstand van binnenstad naar geliefde woonplekken met creatieve industrie. | Integratie klimaatdoelstellingen in woningbouwbeleid. |

Tabel 1: Maatregelclusters programmalijn 1.

Relevante subdoelen programmalijn 1

De maatregelen uit deze programmalijn dragen met name bij aan de volgende subdoelen:

- Daling bezit en gebruik van fossiele brandstofpersonenauto's
- Vergroten nabijheid
- Groter aandeel van de fiets in de modal split
- Groter aandeel van OV in de modal split
- Groei deelmobiliteit
- Effectievere goederenstromen
- Modal shift goederenvervoer

## 3.3 Programmalijn 2. Reguleren en Beprijzen

Toelichting programmalijn 2

Op basis van onderzoek in meerdere regio's blijkt dat het inzetten van regulerings- en beprijzingsmaatregelen in de mobiliteit een erg groot effect heeft op het mobiliteitsgedrag van mensen. Beprijzen en reguleren kan op verschillende schaalniveaus en/of door verschillende overheden worden toegepast. Op Europees niveau gaat het over $CO_2$-normering, op Rijksniveau over fiscale maatregelen en toegangsbeleid tot infrastructuur, en op regionaal-lokaal niveau over motorrijtuigenbelasting, milieu- en zero-emissiezones, voetgangersgebieden, en parkeerregimes.

Aandachtspunten programmalijn 2:

- Maatregelen m.b.t. beprijzen en reguleren raken vele reizigersgroepen en goederenstromen en vragen om een stevige regie (beleid, handhaving) vanuit de overheden. Uit de werksessies blijkt dat deze maatregelen maatschappelijk en politiek gevoelig liggen. Het draagvlak is daarmee bij voorbaat laag en vraagt intensief overleg over de wijze van invoering.
- Maatregelen op het gebied van beprijzen en reguleren zijn – mits goed opgetuigd- in veel gevallen erg effectief om een bijdrage te leveren aan de gewenste $CO_2$-reductie mobiliteit. Vanwege de politieke gevoeligheid is wel maatwerk noodzakelijk per gebied(stype). Beprijzen op lokaal niveau heeft met name zin als onderdeel van een samenhangend parkeerbeleid. Op landelijk niveau zijn er meer mogelijkheden. Ingrijpen aan de regulerende kant kan echter veel andere maatregelen overbodig maken door het grote effect.
- Regionale reguleringsmaatregelen en regionale beprijzingsmaatregelen zijn alleen zinvol als reizigers keuzes kunnen maken voor een alternatief; hiervoor zijn vooral de Metropolitane/Hoogstedelijke en Stedelijke gebieden interessant.
- Een samenhangend pakket aan maatregelen voor zero-emissiezones op grootstedelijk – lokaal niveau is kansrijk mits afgestemd tussen alle overheidslagen.
- Er is winst te behalen in het meer gebundeld vervoeren van mensen en/of goederen. Door regulerings en beprijzings/beloningsbeleid kan dit gestimuleerd worden.

Beschrijving maatregelen programmalijn 2

De programmalijn beprijzen en regulieren gaat deels over maatregelen die al specifiek in het Klimaatakkoord zijn opgenomen, deels over additionele maatregelen die regionaal kunnen worden opgepakt. Er zijn twee clusters van maatregelen te onderscheiden. Voor een totaaloverzicht van alle maatregelen die onder deze programmalijn vallen, zie bijlage 1.

*Cluster parkeertarieven en vergunningen (deels Klimaatakkoord)*

- Via differentiatie van parkeertarieven en van parkeervergunningen kan de aanschaf van een schoner voertuig worden gestimuleerd. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het makkelijker uitgeven van (gemeentebrede en wederzijds erkende) parkeervergunningen voor (elektrische) deelauto's zonder vaste standplaats. Bovendien kan er worden gedacht aan gedifferentieerde parkeertarieven, waarbij bezitters van schone voertuigen relatief een lager bedrag betalen.

- Het cluster gaat daarnaast om het minder aantrekkelijk maken van parkeren voor minder schone auto's, door bijvoorbeeld het invoeren of uitbreiden van vergunningparkeren of het verhogen van parkeertarieven. Voorwaarde hierbij is wel dat er een alternatief moet zijn, anders levert dit mogelijk vervoersarmoede op.

*Cluster selectieve toegang tot gebieden (deels Klimaatakkoord)*

- Het gaat hier specifiek om het selectief toegang verlenen tot een gebied, vaak het centrumgebied. In het Klimaatakkoord staat al beschreven dat dit o.a. kan met het instellen van Zero-emissie zones voor stadslogistiek voor de wat grotere gemeenten. Daarnaast kan er ook voor een autoluw centrum worden gekozen of voor zero-emissie zones voor personenvervoer voor de bebouwde kom. Tot dit cluster van maatregelen valt ook het verruimen van venstertijden voor schone bestel- en vrachtauto's, waardoor bedrijven een groter tijdslot voor bevoorrading hebben en op die manier congestie kunnen verminderen. Ook is een betere spreiding goed voor het aantrekkelijker maken van het gebied op bepaalde tijden voor fietsers en wandelaars.

| Cluster Maatregelen | $CO_2$ reductie effect (laag, middel, hoog) | Termijn grootschalig effect<br>Kort: tot 2025<br>Middel: 2025-2040<br>Lang: vanaf 2040 | Voorbeeld; wat zijn de best practices? Welke partijen hebben al goede voorbeelden?<br><br>*Disclaimer: voorbeelden, niet uitputtend* | Wat is er aanvullend nodig? |
|---|---|---|---|---|
| Cluster parkeertarieven en vergunningen | Middel | Kort | - In o.a. Velsen en Beverwijk zijn er al gratis parkeervergunningen voor deelauto´s | Delen goede voorbeelden. |
| Cluster selectieve toegang tot gebieden | Hoog | Middellang | - Greendeal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES)<br>- OD IJmond: er loopt in 2020 een onderzoek om te zien wat er nodig is om ZES in de regio aan te jagen. | Opschalen bestaande initiatieven naar meer gemeenten. Meenemen resultaten onderzoek OD IJmond. |

Tabel 2: Maatregelclusters programmalijn 2.

Relevante subdoelen programmalijn 2

De maatregelen uit deze programmalijn dragen met name bij aan de volgende subdoelen:

- Daling bezit en gebruik van fossiele brandstofpersonenauto's
- Toename aandeel schone vervoermiddelen en mobiele werktuigen
- Groter aandeel van de fiets in de modal split
- Groter aandeel van OV in de modal split
- Groei deelmobiliteit
- Effectievere goederenstromen
- Modal shift goederenvervoer

## 3.4 Programmalijn 3. Gedrag, Kennis en Werkgevers

Toelichting programmalijn 3

De keuze in modaliteit, het aantal bewegingen tussen herkomst en bestemming en de hoeveelheid reisbewegingen zijn uitingen van het verplaatsingsgedrag of reisgedrag van mensen. Reisgedrag is gewoontegedrag. De eerste keuze wordt voornamelijk gestuurd door de bereikbaarheid van noodzakelijke locaties, met in het bijzonder de woon-werk beweging, maar is ook afhankelijk van keuzes die men maakt in woonlocatie, de aanschaf van een auto en leefstijlkeuzes met betrekking tot huishouden, werk en vrije tijd en door kennis van en houding ten opzichte van alternatieven. Als een keuze eenmaal gemaakt is, dan is verandering van vervoerswijze lastig.

Om reisgedrag te beïnvloeden moet het vanuit zowel psychologisch, economisch en geografisch perspectief worden bezien. Gedacht kan worden aan maatregelen die duurzaam gedrag stimuleren en maatregelen die ongewenst gedrag ontmoedigen.

In het Klimaatakkoord staat een aantal maatregelen beschreven die door middel van gedragsbeïnvloeding een reductie in $CO_2$ beogen. Naast maatregelen of activiteiten vanuit de overheid, zoals campagnes, stimulering op verschillende modaliteiten en maatregelen gericht op brandstofbesparing in logistiek en transport, kunnen met name werkgevers het reisgedrag van hun werknemers beïnvloeden (zie ook programmalijn 4).

Aandachtspunten programmalijn 3

- Om gedragsmaatregelen effectief te laten zijn, moeten de infrastructuur of de vervoersalternatieven daarvoor voldoende op orde zijn (zie ook programmalijn 5).
- In samenhang met het voorgaande punt kunnen we in het algemeen concluderen dat kansen worden gezien, maar dat deze sterk gebiedsafhankelijk zijn.
- Tevens is geconcludeerd dat maatregelen in het kader van thuiswerken en fietsstimulering extra benadrukt worden door de omstandigheden rondom de COVID-19 crisis. Dat biedt ook kansen voor de periode na deze crisis, uiteraard met oog op de kwetsbaarheden die thuiswerken meebrengt. Verschillende partners in de regio werken reeds aan programma's en afspraken om de voordelen van thuiswerken toekomstbestendiger te maken.

Beschrijving maatregelen programmalijn 3

De programmalijn gedrag, kennis en werkgevers bevat veel maatregelen die al specifiek in het Klimaatakkoord zijn geformuleerd, en waar nog een regionale vertaling aan moet worden gegeven. Er zijn drie clusters van maatregelen te onderscheiden. Voor een totaaloverzicht van alle maatregelen die onder deze programmalijn vallen, zie bijlage 1.

*Cluster fietsstimulering (Klimaatakkoord)*

- Voor werkgevers kan er specifiek worden gedacht een maatregelen zoals het verhogen van een fietsvergoeding voor werknemers, het promoten van nieuwe fietsroutes, en het neerzetten van oplaadplekken voor e-bikes op werklocaties. Hiervoor is wel belangrijk dat ook de fietsinfrastructuur en stallingen van voldoende kwaliteit zijn (zie programmalijn 5), inclusief de mogelijkheid voor fietsers om zich om te kleden en op te frissen.

*Cluster deelmobiliteit (Klimaatakkoord)*

- Het gaat hierbij om het stimuleren van het gebruik van deelconcepten, zoals een, bij voorkeur elektrische, deelauto of scooter. Dit kan bijvoorbeeld door campagnes over autodelen of een welkomstactie voor het uitproberen van een deelauto. Werkgevers in de regio kunnen ook optreden als eerste klanten *(launching customer)*, om ook werknemers kennis te laten maken met het gebruik en de flexibiliteit van een deelauto.

*Cluster werkgevers* (*Klimaatakkoord)*

- Grote werkgevers in de regio kunnen zich aansluiten bij de Coalitie Anders Reizen. De gemeenschappelijke ambitie van Anders Reizen is de $CO_2$-uitstoot van zakelijk reizen te halveren in 2030 (t.o.v. 2016). Anders Reizen heeft een lijst van 10 best practices, waaronder het instellen van een mobiliteitsbudget per werknemer, schonere leaseauto´s, of het aanbieden van een OV-abonnement voor de eerste drie maanden voor nieuwe werknemers. Voor werkgevers nabij het MRA-gebied is het ook een mogelijkheid om zich aan te sluiten bij bijvoorbeeld Breikers. Voor grote werkgevers werkt het Rijk aan een normstelling die het reduceren van vervuilende autokilometers verplicht.

| Cluster Maatregelen | $CO_2$ reductie effect (laag, middel, hoog) | Termijn grootschalig effect<br>Kort: tot 2025<br>Middel:2025-2040<br>Lang: vanaf 2040 | Voorbeeld: wat zijn de best practices? Welke partijen hebben al goede voorbeelden?<br><br>*Disclaimer: voorbeelden, niet uitputtend* | Wat is er aanvullend nodig? |
|---|---|---|---|---|
| Cluster fietsstimulering | Laag | Kort | - In een aantal gemeenten wordt er al gewerkt met fietsvergoedingen.<br>- Provincie Noord-Holland stimuleert het aanleggen van fietsroutes zodat het woon-werkverkeer gemakkelijker met de fiets plaats kan vinden. | Samenwerking met werkgeversaanpakken |
| **Cluster deelmobiliteit** | Laag | Kort | - Flevoland is bezig met verkenning deelmobiliteit.<br>- Verschillende gemeenten voeren pilots met deelfietsen uit. De BEL-gemeenten rollen bijvoorbeeld Urbee fietsen uit in OV-concessie in hun regio.<br>- OD IJmond: optreden als launching customer<br>- Campagne autodelen | Regionale werkgroep voor maken gezamenlijke visie deelmobiliteit. Daarnaast kennis delen goede voorbeelden. |
| Cluster werkgevers | Middel | Kort, middellang | - Anders Reizen: lijst van best practices. Daarnaast ambitie om uitstoot zakelijk reizen te halveren in 2030.<br>- Breikers voor werkgevers in MRA-gebied<br>- IJmond Bereikbaar<br>- Groot Schiphol Bereikbaar<br>- Thuiswerken (organisaties sinds Covid-19). | Opschaling naar een aantal grote werkgevers. Leren van COVID-19 crisis en blijven stimuleren van (gedeeltelijk) thuiswerken. |

Tabel 3: Maatregelclusters programmalijn 3.

Relevante subdoelen programmalijn 3

De maatregelen uit deze programmalijn dragen met name bij aan de volgende subdoelen:

- Daling bezit en gebruik van fossiele brandstofpersonenauto's
- Toename aandeel schone vervoermiddelen en mobiele werktuigen
- Vergroten nabijheid (door thuiswerken en video vergaderen)
- Groter aandeel van de fiets in de modal split
- Groter aandeel van OV in de modal split
- Groei deelmobiliteit

## 3.5 Programmalijn 4. Eigen organisatie en Inkoop

Toelichting programmalijn 4

Overheden en koplopers kunnen met hun middelen en organisatie het vliegwiel van de transitie zijn. Eigen organisatie en inkoop kan een bijdrage leveren aan $CO_2$-reductie, doordat schonere mobiliteit wordt gestimuleerd en de voorkeur krijgt boven minder schone vormen in inkoopcriteria. Daarnaast is het als organisatie belangrijk het goede voorbeeld te geven, als je dat ook van andere partijen in de regio verwacht: doe wat je verkondigt! Via duurzaamheidseisen voor inkoop en aanbesteding kunnen andere partijen bovendien worden gestimuleerd om een extra stap te zetten richting duurzame mobiliteit, omdat ze door te verduurzamen gemakkelijker in aanmerking komen om opdrachten binnen te halen.

Aandachtspunten programmalijn 4

- Voor de programmalijnen eigen organisatie en inkoop lopen er al veel acties, bijvoorbeeld op het gebied van het stimuleren van OV-gebruik en het gebruik van deelfietsen voor zakelijk vervoer.

- De programmalijn eigen organisatie en inkoop bevat veel maatregelen die al specifiek in het Klimaatakkoord zijn geformuleerd. In de werksessies is echter gebleken dat lang niet alle betrokkenen zich bewust zijn van deze afspraken en de rol die zij hierin moeten vervullen. Het is van belang om deze maatregelen vooral op te schalen door meer partijen te betrekken. Ook gaat het om het creëren van bewustwording bij afdelingen inkoop en HRM van gemeenten en provincie. De organisaties hebben werk te doen om dit te realiseren.

Beschrijving maatregelen programmalijn 4

De programmalijn eigen organisatie en inkoop bevat veel maatregelen die al specifiek in het Klimaatakkoord zijn geformuleerd. Er zijn drie clusters van maatregelen te onderscheiden. Voor een totaaloverzicht van alle maatregelen die onder deze programmalijn vallen, zie bijlage 1.

*Cluster aanbesteden (Klimaatakkoord)*

- Het gaat hier om het meenemen van inzichten in duurzaamheid, en meer specifiek $CO_2$ effect in opdracht-uitvragen. Daarnaast kan er ook voor worden gekozen om via gunningscriteria in de beoordeling van offertes een voordeel te geven aan bedrijven die bijvoorbeeld hun wagenpark hebben verduurzaamd of op een andere manier bijdragen aan $CO_2$-reductie. Daarnaast staan in het Klimaatakkoord al afspraken over het duurzaam aanbesteden van doelgroepenvervoer (BAZED) en het duurzaam aanbesteden van busvervoer (BAZEB).

*Cluster inkoop (Klimaatakkoord)*

- Het gaat hierbij om het stimuleren van de verduurzaming van de voertuigen van de eigen organisatie, maar ook de van de inkoop van goederen en diensten. De ambitie hiervoor kan per organisatie worden geclusterd in een Programma Duurzaam Inkopen. Meer specifiek kan er worden gedacht aan het verduurzamen van de eigen vloot (incl. vaartuigen), het verduurzamen van reinigingsvoertuigen en de inzet van zero emissie mobiele werktuigen in inkoopprocessen van o.a. bouwwerkzaamheden en groenvoorziening. Ten aanzien van goederen en diensten gaat het bijvoorbeeld om het meewegen van $CO_2$-uitstoot bij de inkoopcriteria, om opdrachtnemers en leveranciers te stimuleren hun $CO_2$-uitstoot te verminderen en nabijheid van af te nemen goederen en diensten mee te wegen.

*Cluster HR (deels Klimaatakkoord):*

- Zie hiervoor ook cluster werkgevers onder programmalijn gedrag, kennis en werkgevers. Overheden zijn zelf ook werkgever en kunnen zich aansluiten bij Anders Reizen, IJmond Bereikbaar of Breikers en de best practices uitvoeren. Ook kan ervoor worden gekozen, als er elektrische (deel)auto´s in het bezit zijn, deze buiten kantooruren open te stellen voor gebruik door burgers.

| Cluster Maatregelen | $CO_2$ reductie effect (laag, middel, hoog) | Termijn grootschalig effect<br>Kort: tot 2025<br>Middel: 2025-2040<br>Lang: vanaf 2040 | Voorbeeld; wat zijn de best practices? Welke partijen hebben al goede voorbeelden?<br><br>*Disclaimer: voorbeelden, niet uitputtend* | Wat is er aanvullend nodig? |
|---|---|---|---|---|
| Cluster Aanbesteden | Laag, middel | Kort, middellang | - BAZED (zero emissie doelgroepen-vervoer),<br>- BAZEB (zero emissie busvervoer): streven naar volledig emissievrij regionaal busvervoer in 2030. VRA: Reeds 140 van de 700 bussen zijn Zero Emissie, met als doel om eind 2024 bijna 650 ZE-bussen te hebben.<br>- Gebruik $CO_2$ prestatieladder | Opschalen, meer partijen die zich hieraan committeren. |
| Cluster inkoop | Laag | Kort, middellang | - Aantal gemeenten zijn al bezig met aanschaf van elektrische (dienst)auto's, zoals Opmeer, Velsen, Heemskerk.<br>- Ook (verdere) aanschaf van (elektrische) dienstfietsen is door aantal decentrale overheden al in uitvoering of staat op de planning.<br>- Via het MRA-convenant Circulaire Economie hebben de Vervoerregio en alle MRA-partijen zich gecommitteerd aan het circulair maken van hun inkoop. | Bewustwording creëren bij inkoopafdelingen |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Hiervan moet 10% in 2022 circulair zijn, 50% in 2025 en 100% in 2050. | |
| Cluster HR | Laag | Kort | Zie programmalijn 3.<br>Concrete maatregelen:<br>• Invoeren mobiliteitsbudget;<br>• Bij nieuwe medewerkers eerste drie maanden gratis gebruik van OV aanbieden;<br>• Invoeren fiets km vergoeding | Bewustwording creëren bij PZ-afdelingen; committeren aan meerdere best practices. |

Tabel 4: Maatregelclusters programmalijn 4.

Relevante subdoelen programmalijn 4

De maatregelen uit deze programmalijn dragen met name bij aan de volgende subdoelen:

- Verduurzamen mobiliteit van opdrachtnemers en leveranciers
- Verduurzamen mobiliteit eigen organisatie

## 3.6 Programmalijn 5. Investeren in duurzame mobiliteitssystemen

Toelichting programmalijn 5

Bij verduurzamen van mobiliteitssystemen moet gedacht worden aan investeringen in zaken als fietsinfrastructuur, laadinfrastructuur, uitbreiding OV-aanbod, maar ook de aanleg van bijvoorbeeld P+R-voorzieningen en Hubs. Mobiliteitssystemen onderhouden, aanpassen en uitbreiden is niet specifiek een opgave van het RMP. Het raakt in de regel diverse andere doelstellingen (denk aan economische structuur, ontsluiten van woningen, tegengaan congestie, veiligheid, etc.). Het belang van een infrastructuur gericht op duurzaamheid is wel groot.

De inzet van deze programmalijn zal niet alleen liggen in het initiëren en faciliteren van nieuwe aanvullende aanpassingen in de mobiliteitssystemen in het RMP-gebied, maar uiteindelijk ook gericht zijn op het borgen van het element duurzaamheid. Dit aan de plankant, maar ook aan de uitvoeringskant zoals met de Green Deal GWW. Ook wil het RMP via deze programmalijn een meer integraal kader bieden op het vlak van duurzaamheid en $CO_2$-reductie voor de diverse projecten en ontwikkelingen. En ten slotte willen we met het RMP met de jaarlijkse resultaatmonitoring de effecten van investeringen in mobiliteitssystemen zelf op de $CO_2$-reductie gezamenlijk in beeld brengen.

Aandachtspunten programmalijn 5

- Voor investeren in een duurzaam mobiliteitssysteem zien veel partijen kansen. Voorwaarde is dat goed nagedacht wordt over de hele keten van activiteiten en daarmee samenhangende mobiliteit. Daarbij is maatwerk noodzakelijk per gebied(stype).
- Investeren in infrastructuur zorgt voor extra mobiliteit. Belangrijk is dat dit geen extra $CO_2$-uitstoot oplevert, maar dat deze investeringen helpen in de reductieopgave. De relatie tussen de verschillende modaliteiten moet daarom meegenomen worden.

Beschrijving maatregelen programmalijn 5

De programmalijn investeren in duurzame mobiliteitssystemen bevat maatregelen die in sommige gevallen al in het Klimaatakkoord beschreven staan, maar waar regionaal een concretiseringsslag nodig is. Veel van de maatregelen zijn randvoorwaardelijk om de maatregelen uit andere programmalijnen effectief te laten zijn. Er zijn vijf clusters van maatregelen te onderscheiden. Voor een totaaloverzicht van alle maatregelen die onder deze programmalijn vallen, zie bijlage 1.

*Cluster duurzame energiedragers (voor logistiek) (onderdeel Klimaatakkoord)*

- Dit cluster bevat maatregelen om de infrastructuur voor elektrisch rijden en waterstof uit te breiden. Het gaat daarbij specifiek om het versnellen van tank- en laadinfrastructuur in de concessieverlening van brandstofverkooppunten. Ook gaat het om verder uitvoering geven aan de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, waarbij laadinfra voor elektrische

personenauto´s en logistiek wordt gerealiseerd. Daarnaast gaat het ook om de aanleg van laadinfra voor elektrische fietsen, *light electric vehicles (LEV's)*, en de elektrificatie van de binnenvaart en pleziervaart.

*Cluster wegen (additioneel)*

- Het stimuleren van gebruik van een andere asfaltmix kan zorgen voor een betere doorstroming en minder rijweerstand. Dit leidt tot een verminderde $CO_2$-uitstoot. Ook dynamisch verkeersmanagement door bv. het gebruik van intelligente verkeersregelinstallaties (IVRI's) kan hieraan aan bijdrage leveren.

*Cluster actieve mobiliteit (deels Klimaatakkoord)*

- Zoals als eerder geschetst in andere programmalijnen, kan het stimuleren van fietsen bijdragen aan $CO_2$-reductie. Hiervoor is het belangrijk dat de juiste voorzieningen aanwezig zijn. Dit betekent dat er regionaal en lokaal extra geïnvesteerd moeten worden in fietsinfrastructuur (bv. aanleg snelfietspaden) en fietsenstallingen. Ook de aanleg of uitbreiding van aantrekkelijke wandelverbindingen met goede doorstromingen binnenstedelijk kan helpen in het stimuleren van actieve mobiliteit.

*Cluster OV (Klimaatakkoord)*:

- Het gaat hierbij om de optimalisering van dienstregelingen, zodat deze beter op elkaar afgestemd zijn en in sommige gevallen de frequentie omhoog kan. Ook kunnen specifieke investeringen in OV-infrastructuur worden gedaan.

*Cluster modal shift (additioneel)*

- Het uitbreiden of verbeteren van P+R kan bijdragen aan $CO_2$-reductie in de stad. Het is handig om op deze locaties ook bijvoorbeeld deelfietsen of andere deelconcepten te plaatsen, zodat er meer aanbod van vervoerswijzen is. Het uitbreiden van deze hubfunctie geldt ook voor logistiek, waar hubs voor overslaan en beter beladen kunnen worden aangelegd.

| Cluster Maatregelen | $CO_2$ reductie effect (laag, middel, hoog) | Termijn grootschalig effect<br>Kort: tot 2025<br>Middel: 2025-2040<br>Lang: vanaf 2040 | Voorbeeld; wat zijn de best practices? Welke partijen hebben al goede voorbeelden?<br><br>*Disclaimer: voorbeelden, niet uitputtend* | Wat is er aanvullend nodig? |
|---|---|---|---|---|
| Cluster duurzame energiedragers | Laag (meer randvoorwaarde); gebruik hiervan is wel hoog $CO_2$ reducerend effect. | Middellang | - MRA-E: aanbesteding van 20.000 publieke laadpunten vanaf 2020 in MRA-e regio (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht). Realisatie vraagvolgend.<br>- Prov. Flevoland: subsidie van € 25.000 aan gemeenten om proces te versnellen<br>- OD IJmond: elektrificatie van binnenvaart als onderdeel van North West Connekt corridor. | Regionale visie nodig, met ondersteuning van MRA-E en provincies. Voor NAL-opschaling nodig.<br><br>Visie op verduurzaming van logistiek over water. |
| Cluster wegen | Laag (meer randvoorwaarde) | Kort, Middellang | - OD IJmond en Flevoland: alle VRI's vervangen door IVRI's na afschrijving. | Koppelen aan doelen op slimme mobiliteit. |
| Cluster OV | Laag (meer randvoorwaarde) | Lang | - NS: Ja, wij voeren hierover het overleg met overheden, ProRail en andere partners o.a. in het kader van (Regionaal) Toekomstbeeld OV en via de Regionale Ontwikkelagenda's.<br>- OD IJmond: de regio gaat komend jaar in gesprek met connexxion om te zien hoe de dienstregeling in de noordelijke IJmond geoptimaliseerd kan worden. | Financiering voor specifieke projecten. Koppeling maken met gebiedsontwikkeling (zie ook programmalijn 1). |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Cluster actieve mobiliteit | Middel | Kort, middellang | - OD IJmond: regionale doorfietsroute.<br>- Noord-Holland: diverse plannen volgen uit uitvoeringsagenda actieve mobiliteit (in ontwikkeling) aan fietsenplannen bij stations.<br>- Flevoland: Ja, op basis van landelijke subsidieregeling op stations in Lelystad, Almere en Dronten; daarnaast bij bushaltes, waar er behoefte aan is. | Leren van koplopers. |
| Cluster modal shift | Middel | Middellang | - | Regionale visie nodig; goed inpassen in totale mobiliteitssysteem. |

Tabel 5: Maatregelclusters programmalijn 5.

Relevante subdoelen programmalijn 5

De maatregelen uit deze programmalijn dragen met name bij aan de volgende subdoelen:

- Daling bezit en gebruik van fossiele brandstofpersonenauto's
- Toename aandeel schone vervoermiddelen en mobiele werktuigen
- Groter aandeel van de fiets in de modal split
- Groter aandeel van OV in de modal split
- Groei deelmobiliteit
- Effectievere goederenstromen
- Voldoende veilige infrastructuur voor modal shift.
- Duurzaam aanleggen en beheren van infrastructuur
- Goede overstappunten
- Modal shift goederenvervoer

## 3.7 Faciliteren/Ondersteuning programmalijnen

De laatste lijn is anders dan de voorgaande lijnen. Deze lijn heeft geen clusters van maatregelen waarmee gewerkt wordt, maar werkt aan het realiseren van de randvoorwaarden van de duurzame mobiliteitstransitie.

Subdoelen en maatregelen

- Voorzien in behoefte aan duurzame energie en koppeling met de Regionale Energiestrategieën (RES). In de RES wordt per regio bepaald wat er aan groene stoom opgewekt gaat worden. Door de grote elektrificatie van de mobiliteit, is er ook voldoende stroom nodig om de voertuigen voort te stuwen. Laadpalen plaatsen en aansluiten op het elektriciteitsnetwerk alleen is onvoldoende. Ook de realisatie van voldoende stroom is noodzakelijk. Afstemming tussen de RES-partijen en het RMP is aan te raden om deze transitie vloeiend te verlopen.
- Smart Mobility als versnelling van duurzaamheid. Door inzet van technologie en het koppelen van datastromen wordt de mobiliteit steeds slimmer. Hierdoor is het mogelijk om $CO_2$ te besparen door slimmere routes te hanteren, goederenstromen te bundelen, en doorstroming te verbeteren. Door aan te sluiten bij Smart Mobility-trajecten kan de energie aldaar ingezet worden voor verduurzaming.
- Stimuleren koppeling van andere programma's gericht op zaken als verkeersveiligheid, gezonde leefomgeving, of schone lucht Akkoord, aan het RMP. Er zijn meerdere programma's en doelstellingen die effect hebben op de mobiliteit. Deze programmalijn bekijkt in hoeverre die het best in het RMP geïntegreerd kunnen worden.
- Helpen bij het prioriteren en het opstellen van integrale mobiliteitsvisies. De programmaorganisatie van het RMP zorgt door het aanleveren van kennis over duurzame mobiliteit ervoor dat gemeenten heldere informatie hebben over de effectiviteit van verschillende typen maatregelen. De programmaorganisatie kan helpen bij het opstellen van een integrale mobiliteitsvisie en prioritering van maatregelen op basis van effectiviteit en bijdrage aan de regionale doelstellingen.

- Voldoende ruimte voor spreiding van reizigers hebben. Een grote flessenhals in het mobiliteitssysteem is de spits. Veel mensen reizen dan op vaste routes. De infrastructuur kan die stroom niet altijd verwerken wat het comfort van vooral het openbaar vervoer verminderd. Door bijvoorbeeld treinreizigers, vooral studenten, te spreiden over de uren van de dag, ontstaat meer ruimte voor reizigers om over te stappen van auto naar trein. Het RMP stimuleert dat er voldoende ruimte is in duurzame mobiliteitssystemen.
- Ingrijpen in mobiliteitsbeleid vergemakkelijken. De drempel voor duurzame mobiliteit met zo laag mogelijk zijn voor een succesvolle transitie. Daarom stimuleert het RMP het opstellen van programma's om specifieke beroepsgroepen, werkgevers, of overheden te ondersteunen bij het opstellen of uitvoeren van duurzaamheidsbeleid. Bijvoorbeeld door gezamenlijk duurzaam in te kopen, de wettelijke normering duurzaam vervoer uit te voeren, en door krachtenbundeling via een werkgeversprogramma of kennisplatform.

# 4. GOVERNANCE, FINANCIERING EN MONITORING

## 4.1 Governance

In dit deel wordt verder ingegaan op de organisatiestructuur van het RMP. Zaken die besproken worden in dit hoofdstuk zijn:

Onderbrengen RMP in SBaB en BO-MIRT

*Relatie RMP en SBaB*

Het volledige RMP, zowel product als procesmatig, wordt in het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan bereikbaarheid MRA (SBaB), geïntegreerd. Dit gaat via het Uitvoeringsprogramma SBaB lopen. Daarbij is duurzame mobiliteit een gezamenlijke opgave, waarbij de verantwoordelijkheid voor de maatregelen blijft bij de afzonderlijke partijen, tenzij daarover andere afspraken zijn of worden gemaakt.

De gebieden buiten de MRA worden door de provincies in de SBaB structuur vertegenwoordigd . Door actieve betrokkenheid van de regio's buiten de MRA in het RMP, worden alle besluiten in het RMP ook met hen voorbereidt.

*BO-MIRT*

Mobiliteitsvraagstukken die de gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en regio zijn, kunnen op het jaarlijkse BO-MIRT worden geagendeerd. Het RMP als geheel wordt ter informatie toegevoegd aan de stukken, om de maatregelen in de context te kunnen plaatsen.

*Uitvoeringsprogramma RMP*

Het uitvoeringsprogramma RMP bestaat uit 3 delen:

1. $CO_2$-reductie maatregelen uit het Klimaatakkoord
2. $CO_2$-reductie maatregelen aanvullend op het Klimaatakkoord
3. Andere programma's met $CO_2$-effecten

1. $CO_2$-reductie maatregelen uit het Klimaatakkoord

De rol van de RMP-organisatie ten opzichte van deze drie delen is verschillend. Als uitwerking van het Klimaatakkoord geeft het RMP "sturing aan de uitvoering van maatregelen uit het Klimaatakkoord voor mobiliteit, monitort de voortgang en stuurt bij waar nodig." Het RMP gaat de progressie van die maatregelen dan ook volgen. Waar voortgang achterblijft onderneemt het RMP actie. De maatregelen moeten uitgevoerd worden en het RMP ziet erop toe dat dit gebeurt, zonder in goed lopende programma's te interveniëren. Wat goed gaat, wordt gedeeld om van te leren.

2. $CO_2$-reductie maatregelen aanvullend op het Klimaatakkoord

Om de regionale doelstelling te halen stimuleert het RMP ook om additionele maatregelen te nemen om $CO_2$-uitstoot te reduceren. Hierover worden regionaal afspraken gemaakt in werkagenda's (zie hieronder). Op die manier kan de inzet gemonitord worden door het RMP.

3. Andere programma's met $CO_2$ effecten

Buiten het Klimaatakkoord zijn talloze programma's die invulling geven aan beleidsdoelen. Bijvoorbeeld programma's op het gebied van verkeersveiligheid, het Schone Lucht Akkoord, gezondheid, fietsbereikbaarheid, OV-knooppunten. Maatregelen uit deze programma's vallen buiten het Klimaatakkoord, maar krijgen binnen het RMP een plek wanneer ze $CO_2$-reductie realiseren. Op deze manier ontstaat een totaaloverzicht van alle maatregelen die bijdragen aan vermindering van de $CO_2$-uitstoot van mobiliteit. Het RMP stimuleert deze programma's om hun maatregelen zo duurzaam mogelijk in te richten zodat het RMP "mee kan liften". Het RMP stuurt niet op deze maatregelen, maar monitort wel de bijdrage aan de $CO_2$-doelstellingen. Ook zal er afstemming zijn met de Regionale Energiestrategieën over de behoefte aan duurzame energie en de energie-infrastructuur.

*Deelgebieden en Werkagenda's*
De RMP-programmaorganisatie is verantwoordelijk voor het opstellen en jaarlijks actualiseren van het RMP, de monitoring en effectberekening. De uitvoering van maatregelen en input voor het RMP blijft echter verantwoordelijkheid van de individuele partijen. Per deelregio worden hiervoor werkgroepen ingesteld. Deze werkgroepen stellen werkagenda's op, waarin de maatregelen van de drie delen van het uitvoeringsprogramma samen komen. In deze werkagenda's, stellen we elkaar op de hoogte van de maatregelen voor duurzame mobiliteit en maken we afspraken over maatregelen die gemeente-overstijgend zijn. Elke werkagenda heeft een aanspreekpunt vanuit de RMP-programmaorganisatie die de coördinerende en ondersteunende rol heeft in dit proces om de werkagenda's te realiseren en partners te helpen te verduurzamen. Door afstemming tussen de werkagenda's worden de regio-overstijgende maatregelen en/of effecten besproken.

*Rol van private partners in RMP*
Duurzame mobiliteit kan alleen samen met de inwoners van de regio gerealiseerd worden. Private en maatschappelijke organisaties hebben daarom een rol te spelen in het RMP. Bedrijven en organisaties worden op maatregelniveau betrokken om zo concreet mogelijke stappen naar verduurzaming te zetten. Op strategisch niveau kan meegedacht worden in een werkgroep over de verdere ontwikkeling van duurzame mobiliteit in de regio.

*Rol van de RMP-programmaorganisatie*
Om het RMP uit te voeren maken we gebruik van een kleine programmaorganisatie. Dit team is verantwoordelijk voor de uitvoering van het RMP. De uitvoering bestaat uit:

1. Monitoren progressie uitvoering maatregelen Klimaatakkoord
2. Coördineren en ondersteunen bij opstellen van werkagenda's
3. Monitoren progressie uitvoering van werkagenda's
4. Kennis delen over maatregelen en duurzame mobiliteit
5. Kansen voor opschaling van maatregelen of het koppelen van maatregelen identificeren en actief communiceren
6. Inrichten strategisch overleg duurzame mobiliteit
7. Jaarlijkse effectmeting organiseren
8. Jaarlijkse $CO_2$-doelstelling goedgekeurd krijgen
9. Financieringsbronnen voor maatregelen zoeken
10. Communicatie van het RMP verzorgen

*Bepaling jaarlijkse doelstelling*
Het doel van maximaal 4,2 megaton $CO_2$-uitstoot in 2030 wordt niet zomaar gehaald. Daar is actieve sturing op nodig. Daarom hebben we een jaarlijkse $CO_2$-doelstelling. Deze doelstelling kan naar boven bijgesteld worden. Het is een feit dat duurzame mobiliteit steeds meer de normale gang van zaken wordt, maar ook dat dit te langzaam gaat om de doelstelling voor 2030 te halen. Er is tijd nodig om draagvlak voor maatregelen te creëren en maatregelen hebben tijd nodig om effect te hebben. Door te werken met een oplopende doelstelling is er ruimte om recht te doen aan die ontwikkeling. Ook geeft dit ruimte om te testen en bij succes op te schalen.

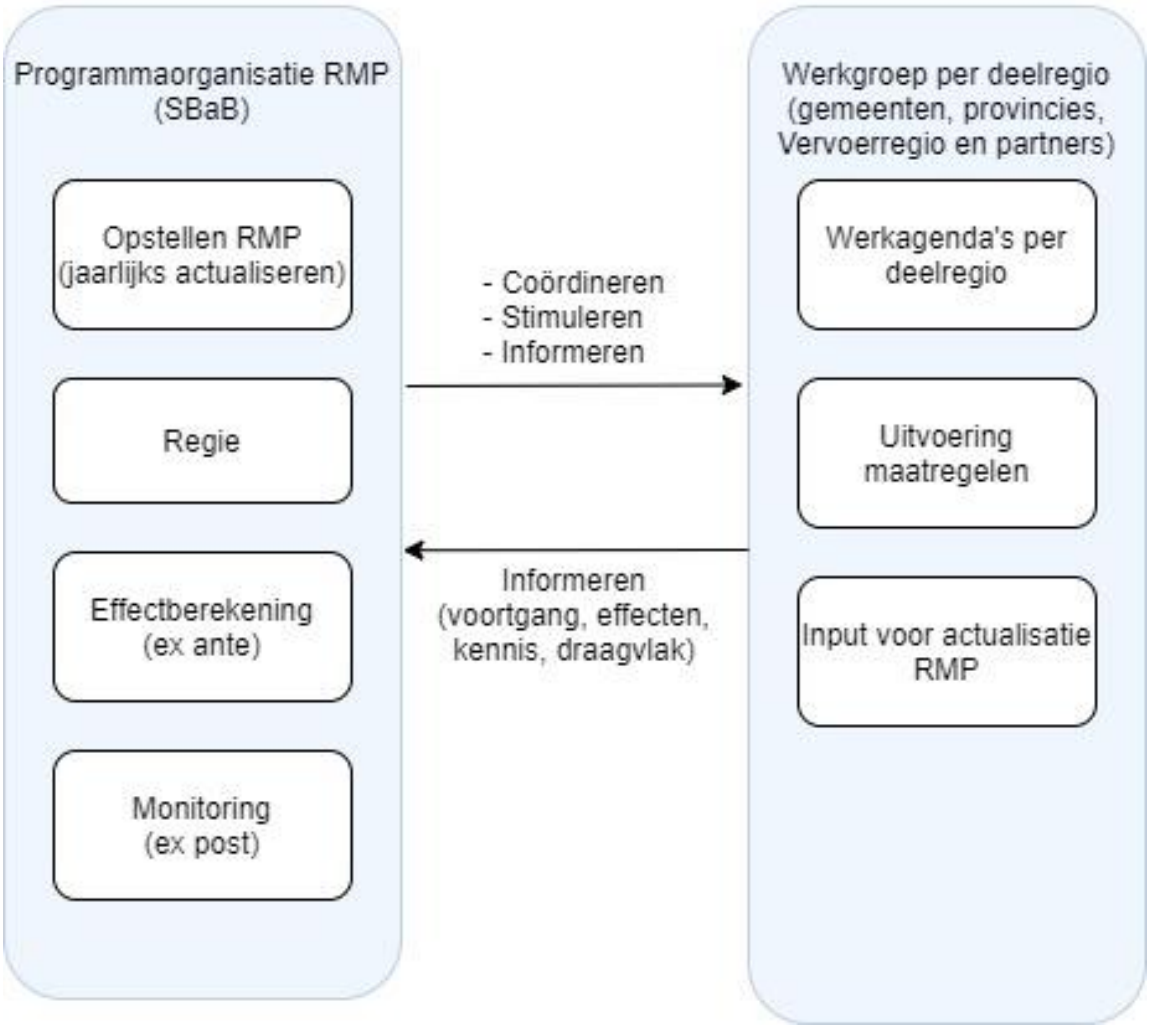
Het RMP start in 2021 met een reductiedoel van 3,9%. De maatregelen voor het eerste reductiedoel zijn deels al in werking getreden, maar zullen in 2021 verder aangescherpt worden in de werkagenda. Na 2021 moet dat percentage stijgen om uiteindelijk te komen op de minimale doelstelling. Jaarlijks wordt de doelstelling voor komend jaar vastgesteld om zo snel te kunnen reageren op veranderende omstandigheden. De progressie naar het doel wordt jaarlijks bijgehouden en vormt belangrijke informatie voor het bepalen van de jaarlijkse reductiedoelen. In het volgende deel onder 'risicobeheersing' wordt uitgezet hoe risicobeheersing op deze doelstellingen is vormgegeven. Het starten onder concreet reductiedoel in 2021 betekent dat vanaf 2022 het reductiepad hoger ligt, vandaar dat het RP in 2021 reeds van start gaat.

*Projectorganisatie financiering*

De programmaorganisatie van het RMP wordt gefinancierd door de deelnemers aan de programmaorganisatie. Dit zijn de provincie Noord-Holland, provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam als regionale partners, aangevuld met een afvaardiging per deelregio.

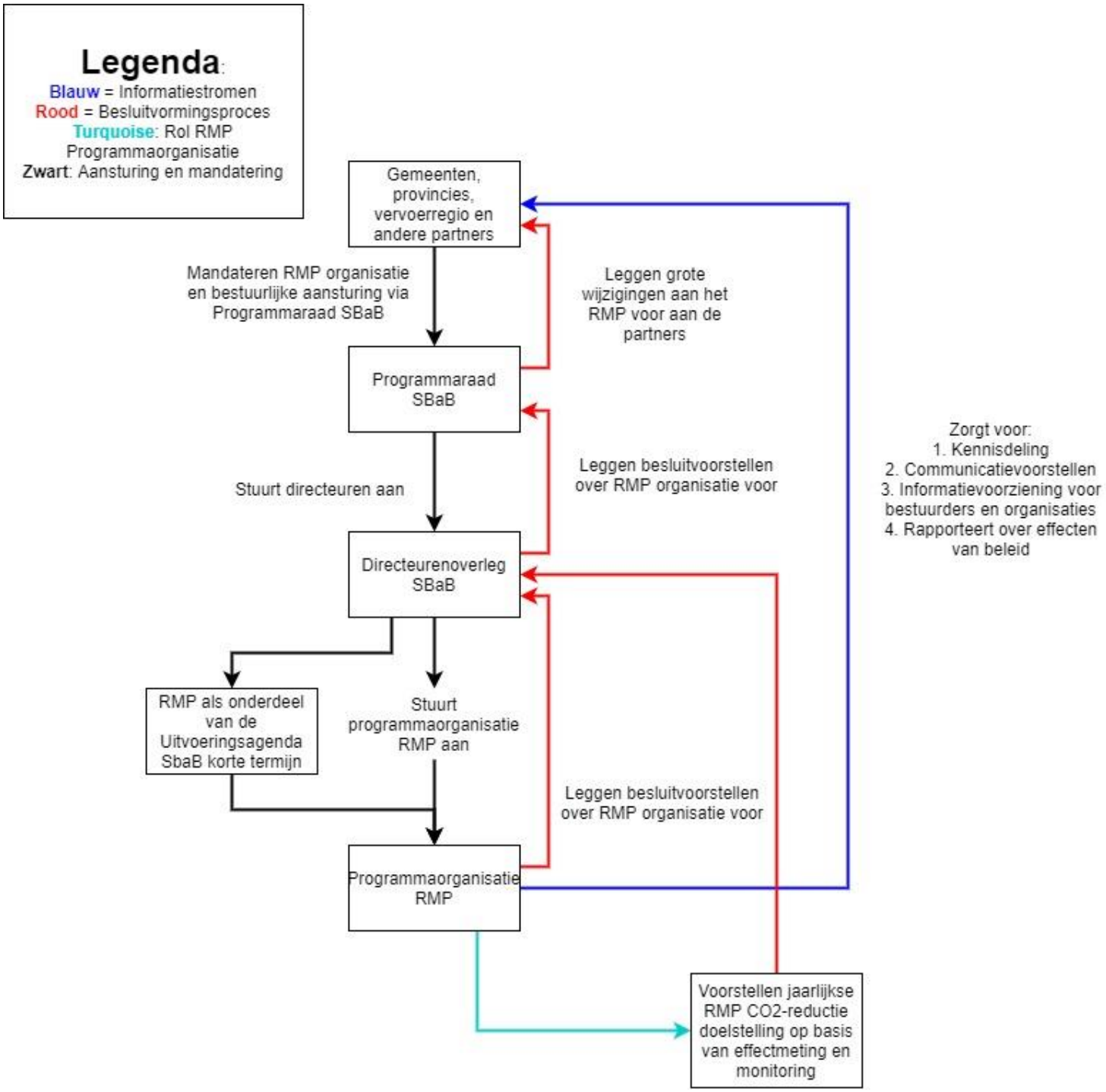
*Aansturing programmaorganisatie*
De programmaorganisatie RMP wordt aangestuurd door een directeurenoverleg SBaB. Maatregelen van het RMP in de MRA die Rijk en regio betreffen worden in het uitvoeringsprogramma SBaB korte termijn behandeld. Maatregelen van het RMP buiten de MRA die Rijk en regio betreffen worden bijvoorbeeld via het BO-MIRT behandeld. Voor praktische randvoorwaarden betreffende de programmaorganisatie is het directeurenoverleg van SBaB het besluitvormend orgaan. Voor de bestuurlijke aansturing wordt de programmaraad van SBaB gebruikt.

In de figuren hieronder is de programmastructuur van het RMP weergegeven. Deze vatten de verschillende tekstblokken die eerder beschreven zijn schematisch samen.12




Figuur 4: Schematische weergave van de twee werkstromen van het RMP.

12 Deze schema's zijn net als de rest van het RMP een concept. In een later stadium wordt hier een beter leesbare infographic of figuur voor ontwikkeld. De figuren vormen een samenvatting van de tekst hierboven.




Figuur 5: Gedetailleerde schematische weergave van de RMP-structuur in Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA.

## 4.2 Financiën

Voor financiering van het RMP is het relevant onderscheid te maken tussen proceskosten en kosten voor uitvoering van maatregelen. Proceskosten worden gedekt vanuit SBaB en aangesloten partners. Financiering van maatregelen is een verantwoordelijkheid van de individuele partijen die verantwoordelijk zijn voor realisatie van die specifieke maatregelen. Wel gaat de RMP-programmaorganisatie actief op zoek naar middelen die naar de regio getrokken kunnen worden, zoals EU of Rijkssubsidies, of investeringsfondsen. Ook speelt de programmaorganisatie een rol in het agenderen van maatregelen met een Rijk-regio component op het BO-MIRT. Daarnaast kunnen individuele partijen voor nog nader te bepalen maatregelen aanvragen voor financiële bijdragen indienen bij provincies of Vervoerregio.

Verwachte proceskosten zijn:

- Effectmeting: €150.000 p/j (mogelijk na eerste jaar minder budget nodig doordat de methode er al ligt).
- Communicatie: €75.000 p/j
- Bijeenkomsten: €30.000 p/j (sluiten zoveel mogelijk aan bij andere bijeenkomsten zoals de MRA Duurzaamheidstop)
- Ondersteuningsmiddelen: €100.000,- p/j Procesgeld voor maatregelen/onderzoeken of tools om verduurzaming inzichtelijk te maken.
- 8 fte: Inzet van programmamanager, secretariaat, communicatieadviseur, effectmeting + kennisdeling, genereren van financiële middelen, contactpersonen gebiedsteams NHN, FL-NO, MRA.

Duurzame mobiliteit is een relatief nieuw vakgebied. Derhalve is er veel kennis te delen en maatregelen te ontwerpen. Door samen te werken in de werkagenda's voorkomen we dat partners het duurzame mobiliteitswiel zelfstandig uit moeten vinden. Door kennis en capaciteit te bundelen in het RMP, kan uiteindelijk bij individuele partners capaciteit bespaard worden. Dat beeld gaat op voor het gezamenlijk communiceren over duurzame mobiliteit naar bestuurders en volksvertegenwoordigers, maar ook voor de organisatie van de regionale werkagenda's en het ontwerpen van passende lokale en regionale maatregelen.

## 4.3 Monitoring/effectmeting

Het RMP is incrementeel en adaptief van karakter. Op basis van de beschikbare kennis en inzichten van experts en regionale stakeholders is een RMP op hoofdlijnen opgebouwd, mede op basis van een eerste nulmeting (zie rapportage CE-Delft, bijlage 3). Om praktische redenen geven de RMP-maatregelen voor 2020/2021 vooral een overzicht van goede voorbeeld die al zijn ingezet. Met behulp van een jaarlijkse monitor zal het maatregelenpakket bij de jaarlijkse actualisatie uitgroeien tot een integraal maatregelpakket dat leidt tot realisatie van de programma-ambitie en/of aanscherping van deze ambitie.

*Landelijke monitoring*

Voor doelen van het Klimaatakkoord wordt een landelijke monitoring gebruikt. Het ministerie van IenW monitort de voortgang van het Klimaatakkoord – hoofdstuk mobiliteit.

*RMP-monitoring*

Aanvullend op de landelijke monitoring ontwikkelt de RMP-programmaorganisatie een monitoringsopzet voor de regionale maatregelen. In samenwerking met het IPO, CROW en enkele provincies wordt gewerkt aan het opzetten van een regionale monitor voor verduurzaming van de mobiliteit. Bij voorkeur wordt hierop aangesloten. Hierdoor wordt inzichtelijk hoe effectief de maatregelen zijn en of de verduurzaming op schema ligt.

## 4.4 Vervolg programma op korte termijn

2020 is voor het RMP een ontwerpjaar. Samen met partners is gewerkt aan het bouwen van een incrementeel en adaptief programma van waaruit we de komende jaren de verduurzaming van de mobiliteit vorm gaan geven. De maatregelenlijsten die het eerste RMP vergezellen beschrijven voornamelijk de mogelijkheden die er zijn om $CO_2$ te reduceren én goede voorbeelden van organisaties die hier al mee aan de slag zijn. Dit levert samen met de nulmeting van de $CO_2$-uitstoot en een meting eind 2020 van de effecten van de maatregelen de basisinformatie op waaruit het RMP start. In verband met de huidige Corona-omstandigheden én de al vastgestelde begrotingen en programma's bij gemeenten is het dit eerste jaar niet mogelijk om ook nieuwe maatregelen te laten vaststellen.

*Werkproces 2021*

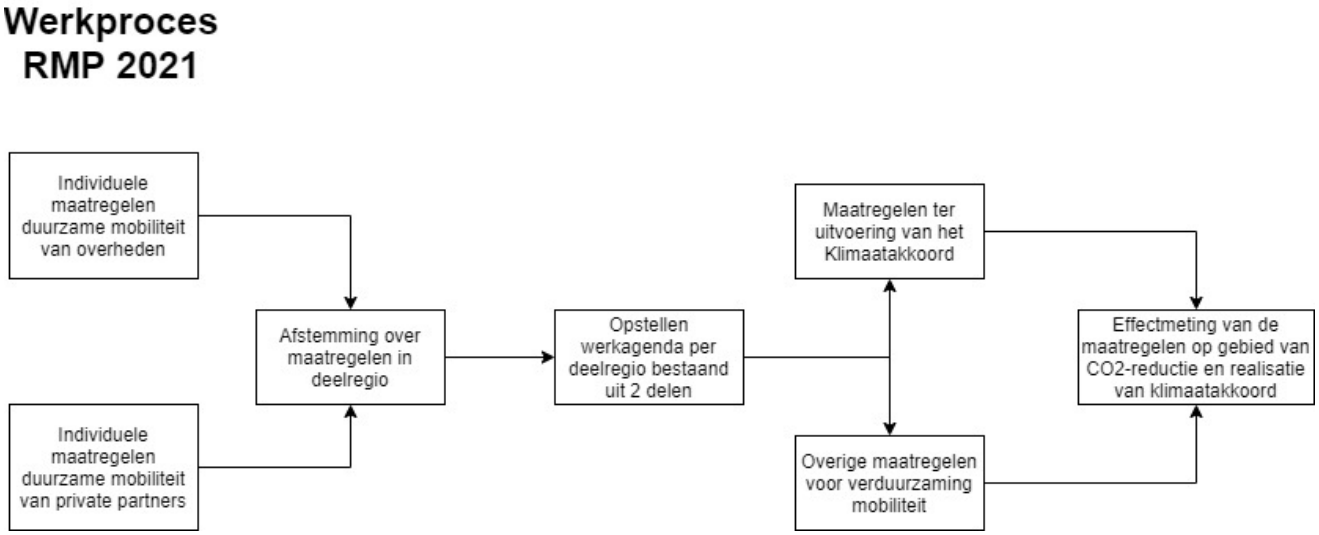
Begin 2021 zal deze eerste versie van het RMP worden voorgelegd aan alle partners. Na besluitvorming start het traject om de eerste werkagenda's per deelregio op te stellen. Deze werkagenda's bestaan uit publieke en private maatregelen die de verduurzaming van de mobiliteit

binnen en buiten het Klimaatakkoord vormgeven. Partners kunnen hierdoor hun maatregelen in hun begrotingen voor 2022 een plek geven. De uiteindelijke werkagenda wordt in het najaar van 2021 doorgerekend zodat deze in 2022 uitgevoerd kan worden.

Op hetzelfde moment wordt vanuit het RMP gewerkt aan het realiseren van quick-wins die in 2020 en 2021 geïdentificeerd zijn. De rol van het RMP houdt in dit stadium voornamelijk in dat de urgentie van het programma richting partners wordt onderschreven en dat partners worden ondersteund in het omzetten van het programma naar uitwerking van de maatregelen door middel van het delen van kennis.

Aan de hand van de monitoring van de Klimaatakkoord-doelen en de werkagenda's zal de RMP-programmaorganisatie het programma aanscherpen en bijstellen. Zoals eerder beschreven gaat het RMP geen maatregelen uitvoeren of coördineren. In die zin is het RMP dus afhankelijk van de terugkoppelingen die zij krijgen van partners om te komen tot een realistische en bruikbare effectmeting.

In onderstaand schema is kort het inhoudelijke proces van 2021 vormgegeven.

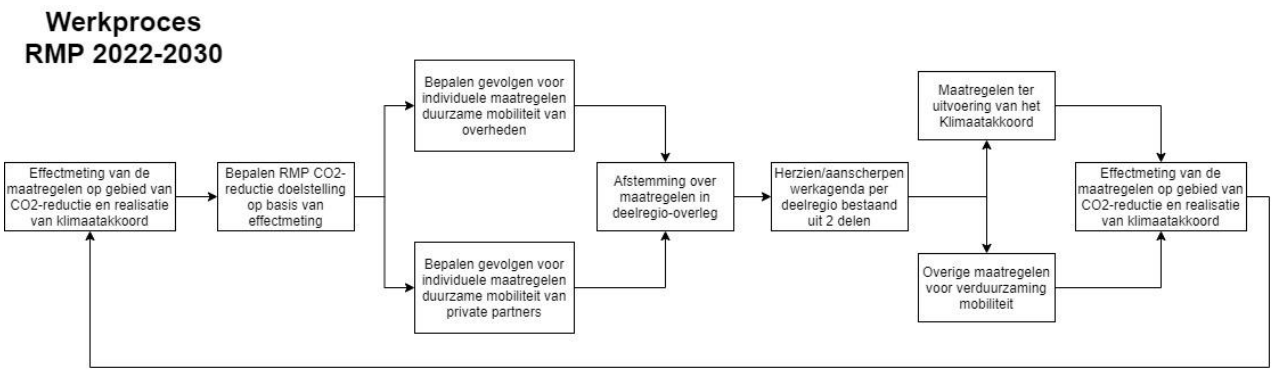



Figuur 6: Verkort werkproces RMP maatregelen en monitoring 2021.

## 4.5 Vervolg programma op lange termijn

Er zal in de aankomende jaren worden toegewerkt naar het bereiken van de gestelde doelstelling van een maximale uitstoot van 4,2 megaton voor de sector mobiliteit en transport in 2030. De periode 2022-2030 is de periode van doorpakken met duurzame mobiliteit. Het RMP is in volle vaart en partners werken hard aan de realisatie van verduurzaming op korte termijn. Ook plannen om op middellange termijn $CO_2$-reductie te realiseren worden vastgesteld en uitgevoerd. Hierdoor is het mogelijk om eind jaren '20 grote reducties van de $CO_2$-uitstoot te realiseren. Aan de hand van de eerste effectmeting wordt in 2021 de jaarlijkse doelstelling verder worden uitgewerkt.

Het werkproces in deze jaren is hieronder schematisch weergegeven. Deze is op grote lijnen gelijk aan het werkproces van 2021. Toevoeging is dat de effectmeting van het jaar ervoor als input dient voor het vaststellen van de jaarlijkse doelstelling en daarbij behorende maatregelen. De inhoudelijke analyse bepaalt hoeveel reductie minimaal behaald moet worden op basis van de eerder gemaakte bestuurlijke afspraken.




Figuur 7: Verkort werkproces RMP maatregelen en monitoring 2022-2030.

Bij de bijstelling van het RMP en de toevoeging van nieuwe maatregelen aan het programma is het van belang om niet alleen uitvoerende partijen te consulteren, maar ook de rol van private partners in het RMP uit te breiden. In de opmaat naar 2030 gaan deze partijen mogelijk een grotere rol spelen in de opbouw.

Wat betreft de vorm van het RMP wordt op middellange en lange termijn gewerkt aan een transparante vormgeving. Daarbij kan gedacht worden aan het opbouwen van een viewer in een kaart waarbij voor elke gemeente inzichtelijk wordt gemaakt waar zij in het proces van bereiken van de doelstellingen van het RMP staan. Ook voor externen wordt gewerkt aan het inzichtelijk maken van het RMP-proces, door middel van updates op de al bestaande webpagina.

## 4.6 Risicobeheersing

In deze paragraaf worden de mogelijke risico´s geschetst, en de manieren waarop deze kunnen worden beheerst.

Risico: tekort aan financiering

- Met de financiën uit de financiële paragraaf kan het RMP goed van start gaan en alle partners van informatie en kennis voorzien, benodigd voor de wekagenda's. Door het RMP-proces voor langere tijd vorm te geven kunnen partners hun financiën anders inrichten zodat normale mobiliteitsmiddelen verduurzaamd worden in de eigen organisatie.

Risico: onduidelijkheid rol Rijk-regio

- Veel maatregelen die partners kunnen nemen zijn door Rijksbeleid beïnvloedbaar. Dat is een gegeven. Ook is er op onderwerpen soms sprake van wisselend beleid door verschillende regeringen. Door een professionele RMP-samenwerking op te bouwen en met concrete plannen te komen, wordt het gemakkelijker om met het Rijk afspraken te maken over hun rol in de verduurzaming van de (regionale) mobiliteit. Daarbij wordt maximaal aangesloten op reeds bestaande overlegstructuren, als het IPO, VNG, en de MRA.

Risico: ontbreken van draagvlak voor effectieve maatregelen

- Er is draagvlak voor de ambitie, doelen en programmastructuur. De gevoeligheid ligt in het realiseren voor draagvlak voor effectieve maatregelen. Met het RMP verbinden alle partners zich aan het realiseren van effectieve $CO_2$-besparende maatregelen. Door in regionaal verband de verduurzaming in werkagenda's vorm te geven, houden partners elkaar scherp om ook daadwerkelijk effectieve maatregelen te nemen. Door het aanleveren van feitelijke informatie over de effectiviteit van maatregelen, hoe die regionaal verdeeld is en wie wat bijdraagt, worden partners geholpen om draagvlak te creëren.
- Daarbij hoort de kanttekening dat niet alle maatregelen overal uniform uitgerold hoeven worden. Maatregelen moeten passen bij de omgeving en de lokale dynamiek, maar wel effectief zijn. Door een regionale doelstelling te hanteren kan iedereen bijdragen wat

mogelijk is, maar kan ook het gesprek aangegaan worden met partners die relatief weinig verduurzaming realiseren.

## 4.7 Communicatie

Communicatie is in de transitie naar duurzame mobiliteit van groot belang. Communicatie dient verschillende doelen:

- Informeren van betrokken partners en inwoners door middel van transparante, begrijpelijke en overzichtelijke informatievoorziening
- Inspireren van partners om ook te verduurzamen
- Kennisdeling gericht op het creëren van meer draagvlak voor de maatregelen
- Kennisdeling over hoe verduurzaming vormgegeven kan worden
- Kennisdeling ten behoeve van burgerparticipatie of omgevingsmanagement
- Het betrekken van verschillende type doelgroepen: van verschillende groepen inwoners in gemeenten tot bestuurders in overheid en bedrijfsleven
- Het in kaart brengen van de veranderende relaties tussen en met verschillende stakeholders
- Het onderhouden van contacten met betrokken partners, onder andere ten behoeve van monitoring
- Het presenteren van het programma en overige resultaten (zoals effectmetingen) met een voor iedereen prettig leesbare en motiverende vormgeving.

Alle aangesloten organisaties zetten hun eigen communicatie actief in om te rapporteren over duurzame mobiliteit. De RMP-organisatie zal daarbovenop communicatie bij partners faciliteren, zelf namens het RMP communiceren en goede voorbeelden delen met de buitenwereld. Binnen het RMP wordt rekening gehouden met de juiste toonzetting voor zowel bestuurders als ook overige partners en inwoners.

## BIJLAGE 1 MAATREGELENLIJST

Hieronder staan de maatregelen die zijn samengebracht in de clusters van de programmalijnen. Deze lijst wordt de komende periode verder uitgebreid met additionele maatregelen die de partners van het RMP reeds uitvoeren of in de planning hebben zitten. Nog niet alle aangeleverde maatregelen door partners zijn reeds verwerkt in deze tabel. Ook worden maatregelen toegevoegd waar nog niet aan gewerkt wordt, maar welke wel kansrijk zijn om een CO2-reductie te realiseren. Door het toevoegen van extra maatregelen kunnen er ook extra clusters aan de programmalijnen toegevoegd worden.

| | | Werkt in gebied | | | | Verwacht effect op CO2-vermindering | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Maatregelen** | **Klimaatakkoord (KA) of extra maatregel** | Metropolitaan en Hoogstedelijk | Stedelijk | Landelijk | Corridors | Hoog | Middel | Laag | Ondersteunend/ randvoorwaardelijk | Nader te bepalen |
| **Programmalijn 'ruimtelijk beleid'** | | | | | | | | | | |
| *Cluster parkeerplaatsen en stimuleren deelconcepten* | | | | | | | | | | |
| Stimuleren en faciliteren deelconcepten (MaaS) | KA | X | X | | | | X | | | |
| Parkeermogelijkheden deelauto's; vaste parkeerplaats voor standplaats gebonden deelauto's, incl. evt. laadinfra (ook opnemen in bestemmingsplannen). | KA | X | X | X | | | X | | | |
| Ruime fietsparkeernormen bij bedrijven en woningen | KA | X | X | X | | | | | | X |
| *Cluster ruimtelijke maatregelen voor stimuleren vervoerswijze* | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Lage parkeernormen voor auto | Extra | X | X | | | | | | | X |
| Verlagen snelheid auto op OWN | Extra | X | X | | X | | | | | |
| Bevoordelen verkeerscirculatie fiets en OV t.o.v. auto | Extra | X | X | | X | | X | | | |
| *Cluster functiemenging* | | | | | | | | | | |
| ZE-specifieke parkeerplaatsen | | X | X | | | | | | | |
| Woningbouw en kantoor/werklocaties concentreren bij OV-knooppunten | Extra | X | X | | | X | | | | |
| Concentratie van functies rond OV-knooppunten (o.a. grootschalige publiekstrekkers) | Extra | X | X | | | | | | | X |
| Functiemenging, m.n. wonen en werken (maatregelen gericht op dichtbij werken) | Extra | X | X | | | | X | | | |
| Winkels en voorzieningen in/nabij woongebieden (maatregelen gericht op lokale voorzieningen in nabijheid creëren) | Extra | X | X | | | | X | | | |
| **Programmalijn 'reguleren en beprijzen'** | | | | | | | | | | |
| *Cluster parkeertarieven en vergunningen* | | | | | | | | | | |
| Gedifferentieerde parkeertarieven in combinatie met andere maatregelen | KA | X | X | | | | | | | X |
| Parkeermogelijkheden deelauto's; gemeentebrede en wederzijds erkende parkeervergunningen voor deelauto's zonder vaste standplaats. | KA | X | X | | | | | | | X |
| Verhogen parkeertarieven voor fossiele brandstofwagens | Extra | X | X | | | | X | | | |
| Invoeren/uitbreiden vergunningparkeren | Extra | X | X | | | | | | | |
| *Cluster selectieve toegang tot gebieden* | | | | | | | | | | |
| Zero emissie zones Stadslogistiek in 30-40 grotere steden (Green Deal ZES). | KA | X | X | | | X | | | | |
| Autoluwe centra | Extra | X | X | | | | | X | | |
| Ruimere venstertijden voor leveren goederen | Extra | X | X | X | X | | | X | | |
| Zero emissiezone bebouwde kom | Extra | X | X | | X | X | | | | |
| **Programmalijn 'gedrag, kennis en werkgevers'** | | | | | | | | | | |
| *Cluster fietsstimulering* | | | | | | | | | | |
| Stimuleringsmaatregelen fiets | KA | X | X | | X | | | X | | |
| *Cluster deelmobiliteit* | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Stimuleren en faciliteren deelconcepten (MaaS) | KA | X | X | | | | X | | | |
| *Cluster werkgevers* | | | | | | | | | | |
| Campagne gebruik banden met lage rolweerstand | Extra | X | X | X | X | X | | | | |
| Campagne autodelen, in aansluiting op campagne elektrisch rijden. | KA | X | X | X | | | | X | | |
| Betrekken regionale netwerken van werkgevers bij uitvoering KA (werkgeversaanpak)-stimuleren aansluiten bij AR, Breikers of anders | KA | X | X | | | | X | | | |
| **Programmalijn 'eigen organisatie en inkoop'** | | | | | | | | | | |
| *Cluster aanbesteden* | | | | | | | | | | |
| In opdrachtuitvraag duurzaamheid meenemen (bij vergunningsverlening en aanbestedingen) | KA | X | X | X | | | | | | X |
| BAZEB: uitrol en opschaling ZE bus en infra | KA | X | X | X | X | X | | X | | |
| BAZED (ZE-doelgroepenvervoer): uitrol en opschaling (50% taxi's in 2025 ZE) | KA | X | X | X | X | | | X | | |
| Bij aanbestedingen voordeel geven aan bedrijven die hun wagenpark hebben verduurzaamd, door eisen of gunningscriteria. | KA | X | X | X | X | | | | | X |
| *Cluster inkoop* | | | | | | | | | | |
| Verduurzaming eigen vloot (incl. vaartuigen) door inzet van schone voertuigen, duurzame energiedragers (bv in programma Duurzaam Inkopen) | KA | X | X | X | | | X | | | |
| ZE reinigingsvoertuigen | KA | X | X | X | X | | | | | |
| Inzet van zero emissie mobiele werktuigen in inkoopprocessen van bouwwerkzaamheden/groenvoorziening | KA | X | X | | | | | X | | |
| *Cluster HR* | | | | | | | | | | |
| Openstellen eigen elektrische deelauto's voor gebruik door burgers buiten kantooruren | KA | X | X | | X | | | | | X |
| Overheden sluiten aan bij coalitie AR en voeren maatregelen uit | KA | X | X | X | | | | X | | |
| **Programmalijn 'investeren in duurzaam mobiliteitssysteem'** | | | | | | | | | | |
| *Cluster duurzame energiedragers* | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Versnellen tank- en laadinfrastructuur duurzame energiedragers in concessieverlening brandstofverkooppunten | KA | X | X | X | X | | | | X | |
| Stimuleren waterstof: realisatie van 50 waterstoftankstations. | KA | X | X | | X | | | X | X | |
| NAL: realisatie laadinfrastructuur elektrische personenauto's | KA | X | X | X | X | | | | X | |
| NAL: Realiseren laadinfra voor (stads)logistiek voor EV goederen | KA | X | X | | | | | | X | |
| Laadinfra e-fietsen en LEV's (bestemmingskant) | Extra | X | X | | | | | | | X |
| Elektrificeren van binnenvaart en pleziervaart | Extra | X | X | | | | | | | X |
| *Cluster wegen* | | | | | | | | | | |
| Asfaltmengsel voor verlagen rolweerstand auto's | Extra | X | X | X | X | X | | | | |
| Dynamisch verkeersmanagement, ter reductie CO2-uitstoot door optrekken en remmen | Extra | X | X | X | X | | | | | X |
| *Cluster OV* | | | | | | | | | | |
| Capaciteitsuitbreiding en optimalisatie van de treindienstregeling | KA | X | X | | X | | | | | X |
| *Cluster actieve mobiliteit* | | | | | | | | | | |
| Investeren in fietsenstallingen OV-knooppunten | KA | X | X | X | | | | | | X |
| Investeringen in fietsinfrastructuur | KA | X | X | | X | X | | | | |
| Goede, aantrekkelijke wandelverbindingen (routes, infrastructuur) | Extra | X | X | | | | | | | X |
| *Cluster modal shift* | | | | | | | | | | |
| Uitbreiden en verbeteren P+R/hubs | Extra | X | X | | X | | | | | X |
| Hubs voor overslaan & beter beladen (stedelijke distributie) | Extra | X | X | | | | | | | X |
| Park & Bike | Extra | X | X | X | | | | | | X |
| **Programmalijn 'faciliteren'** | | | | | | | | | | |
| Voorzien in de behoefte aan duurzame energie voor duurzaam transport (Regionale Energie Strategieën) | KA | X | X | X | | | | | | X |
| Realiseren organisatorische en IT-randvoorwaarden voor ZE-zones | KA | X | X | X | | | | | | |
| (Ondersteunen werkgevers bij voorbereiding op invoering) wettelijke normering voor werkgevers >100 werknemers | KA | X | X | X | | X | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Spreiden onderwijstijden (afvlakken hyperspits OV) | KA | X | X | | | | | | X | |
| SMART mobility | Extra | X | X | X | X | | | | | X |

## BIJLAGE 2 INDICATIEF REDUCTIEPAD

**Indicatief reductiepad**

De opgave bedraagt om minimaal 1,2 megaton $CO_2$ te besparen in tien jaar tijd. Het RMP hanteert de onderstaande streefpercentages om de doelstelling te halen.* In de tabel staan de jaren 2017-2020 op nul omdat over die jaren we nog niet de laatste cijfers hebben. Als blijkt dat de uitstoot sinds 2017 is opgelopen betekent dit dat de reductieopgave in absolute te besparen tonnen $CO_2$ groter is dan de tot nu toe gehanteerde 1200 kiloton.

| Jaar | Reductiedoel per jaar in percentage van totale opgave | Restant opgave in kiloton einde van jaar | Kiloton besparing | Percentage te gaan einde van jaar |
|---|---|---|---|---|
| 2017 | 0 | 1200 | 0 | 100,0% |
| 2018 | 0 | 1200 | 0 | 100,0% |
| 2019 | 0 | 1200 | 0 | 100,0% |
| 2020 | 0 | 1200 | 0 | 100,0% |
| 2021 | 3,9% | 1153,2 | 46,8 | 96,1% |
| 2022 | 4,6% | 1098 | 55,2 | 91,5% |
| 2023 | 5,6% | 1030,8 | 67,2 | 85,9% |
| 2024 | 6,7% | 950,4 | 80,4 | 79,2% |
| 2025 | 8,0% | 854,4 | 96 | 71,2% |
| 2026 | 9,7% | 738 | 116,4 | 61,5% |
| 2027 | 11,6% | 598,8 | 139,2 | 49,9% |
| 2028 | 13,9% | 432 | 166,8 | 36,0% |
| 2029 | 16,7% | 231,6 | 200,4 | 19,3% |
| 2030 | 20,1% | -9,6 | 241,2 | -0,8% |

*Cijfers onder voorbehoud van de $CO_2$-uitstoot ontwikkelingen tussen 2017 en 2020.

## BIJLAGE 3 NULMETING $CO_2$-EMISSIES MOBILITEIT NOORD-HOLLAND EN FLEVOLAND

Begin 2020 heeft onderzoeksbureau CE-Delft een Nulmeting uitgevoerd naar de $CO_2$-emissies van de mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland. De Nulmeting brengt de huidige $CO_2$-emissie in beeld van de sector Mobiliteit en Transport voor drie deelregio's in de provincies Noord-Holland en Flevoland: de Metropoolregio Amsterdam, Noord-Holland-Noord en Flevoland-Noordoost.

In de Nulmeting is ook gekeken naar de verwachte ontwikkeling van de $CO_2$-emisise van mobiliteit tot 2030, met daarin meegenomen het voorgenomen landelijk en Europees beleid. Ook zijn verschillende klimaatdoelstellingen (nationaal en Europees) vertaald naar het regionale schaalniveau.

Tot slot gaat de Nulmeting in op de potentie van regionaal/lokaal beleid als aanvulling op Europees/nationaal beleid om de klimaatdoelstellingen voor de sector mobiliteit en transport binnen bereik te brengen.

De Nulmeting is op de website van CE-Delft te downloaden. Deze link is daarvoor te gebruiken.13

13 De link naar de rapportage is: https://www.ce.nl/publicaties/2457/nulmeting-co2-uitstoot-mobiliteit-noord-holland-en-flevoland