



PROGRAMMA DUURZAME MOBILITEIT

8 april 2020

**Samenwerken aan een toekomstbestendige regio met schoon,
stil en energiezuinig vervoer**

Regionaal maatregelenpakket – fase 1



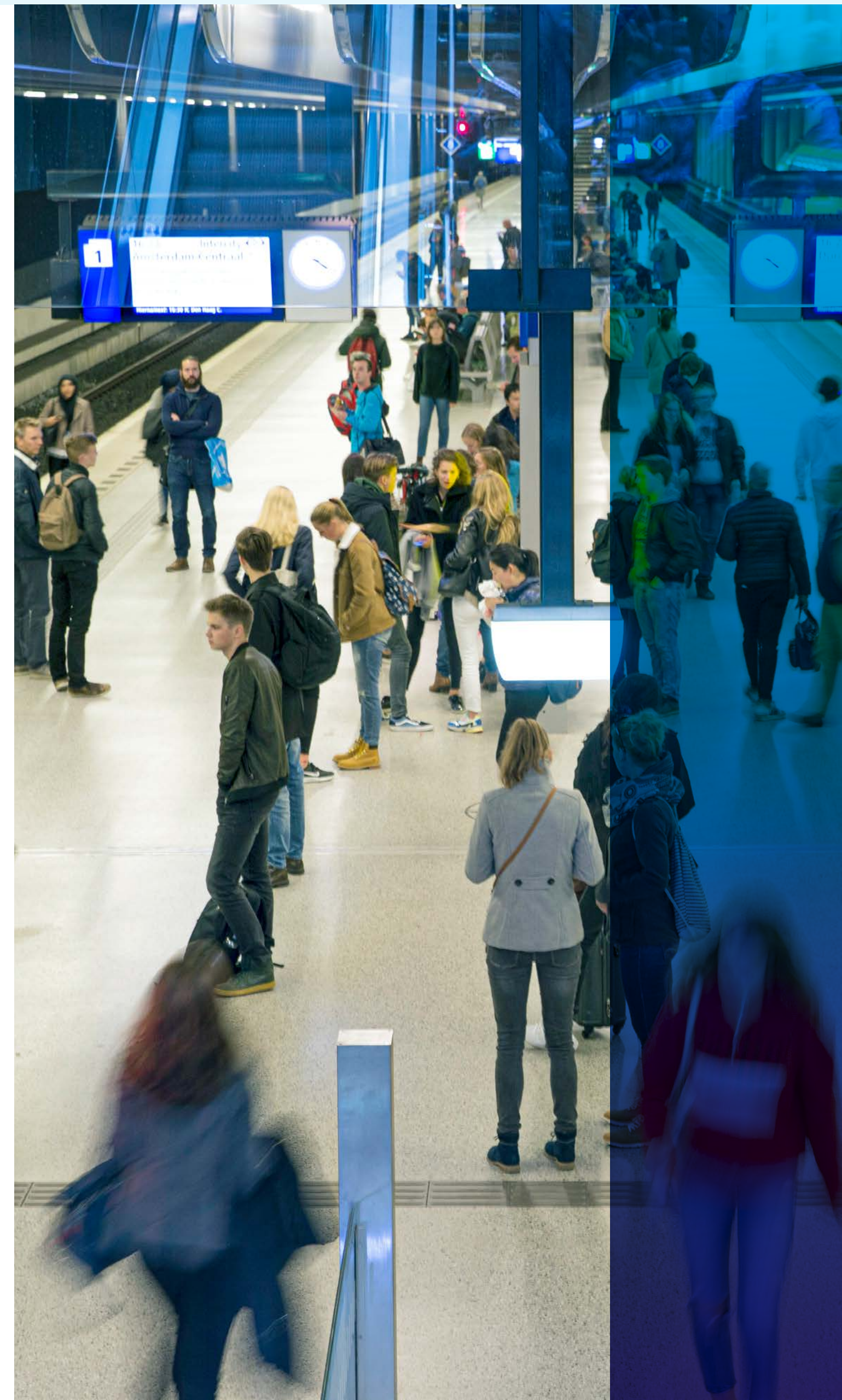
METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

INLEIDING

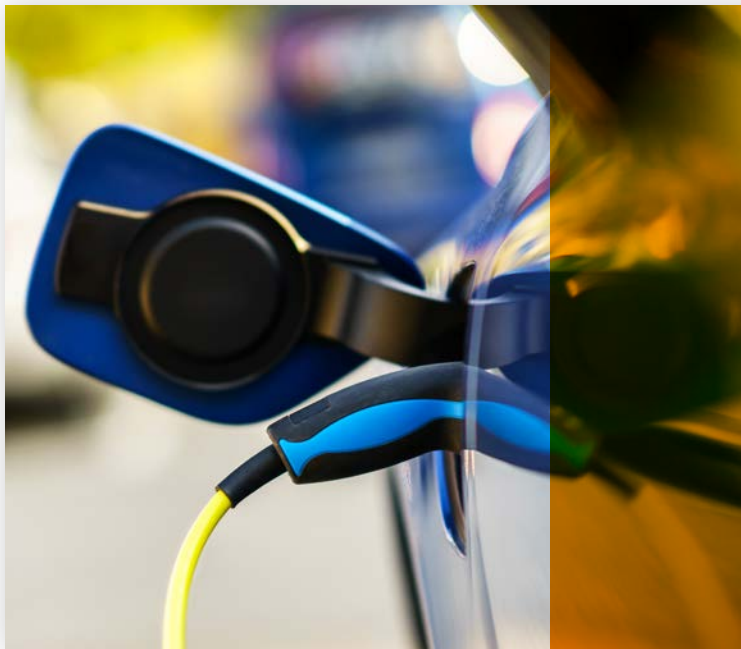
Met 23 gemeenten in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) werken we samen aan een duurzame regio met schoon, stil en energiezuinig vervoer. Nu en in de toekomst zorgen we voor een goed bereikbare regio waarin het prettig wonen en werken is. In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid hebben we in 2016 als MRDH-gemeenten de ambitie uitgesproken om de CO₂-uitstoot door het verkeer fors terug te dringen. Dat is de concrete invulling van de klimaatafspraken van Parijs 2015. De voorliggende rapportage met de effectdoorrekening van de genomen maatregelen binnen huidig beleid is een eerste stap om deze reductie te realiseren. Het gaat zowel om maatregelen van individuele MRDH-gemeenten als om maatregelen van de MRDH-organisatie op regionaal niveau.

Deze rapportage heeft drie doelen

1. Presenteren van de maatregelen die de 23 gemeenten en de MRDH-organisatie nu en binnen afzienbare termijn nemen en welke effecten deze hebben op de CO₂-reductie.
2. Beschrijven van kansen om verder invulling te geven aan de ambitie van een 30% lagere CO₂-uitstoot in 2025 door verkeer.
3. Invulling geven aan de afspraak in het nationale Klimaatakkoord (juni 2019) dat iedere regio een regionaal mobiliteitsprogramma (RMP) opstelt.



INHOUDSOPGAVE



H.1 AMBITIE EN CONTEXT



H.2 REGIONAAL MAATREGELENPAKKET FASE 1: MAATREGELEN EN EFFECTEN



H.3 KANSEN VOOR DE RESTOPGAVE



H.4 ORGANISATIE, FINANCIERING, MONITORING EN COMMUNICATIE

➤ BIJLAGE 1

Effectbepaling regionaal maatregelenpakket door CE Delft

➤ BIJLAGE 2

Aanpak CO₂-reductie verkeer uit april 2019 met de analyse van de nulsituatie en het keuzemenu van maatregelen

H.1 AMBITIE EN CONTEXT

- 1.1 Regionale ambitie: een toekomstbestendige regio met schoon, stil en energiezuinig vervoer
- 1.2 Doorlopen proces richting regionaal maatregelenpakket – fase 1
- 1.3 Regionaal en adaptief programma voor duurzame mobiliteit
- 1.4 Samenwerken maakt sterker



SAMENWERKEN AAN EEN TOEKOMSTBESTENDIGE REGIO MET SCHOON, STIL EN ENERGIEZUINIG VERVOER

We hebben de ambitie gesteld om 30% van CO₂-uitstoot in het verkeer in 2025 te reduceren. Met de uitvoering van deze ambitie sluiten we aan bij de transitie naar verduurzaming van de mobiliteit die zowel lokaal, regionaal als nationaal is ingezet.

58% van het verkeer in de regio heeft hier
zowel een herkomst als bestemming

16% van het verkeer in de regio vindt
gemiddeld gezien binnen de
eigen gemeentegrens plaats

1.1 Regionale ambitie: een toekomstbestendige regio met schoon, stil en energiezuinig vervoer

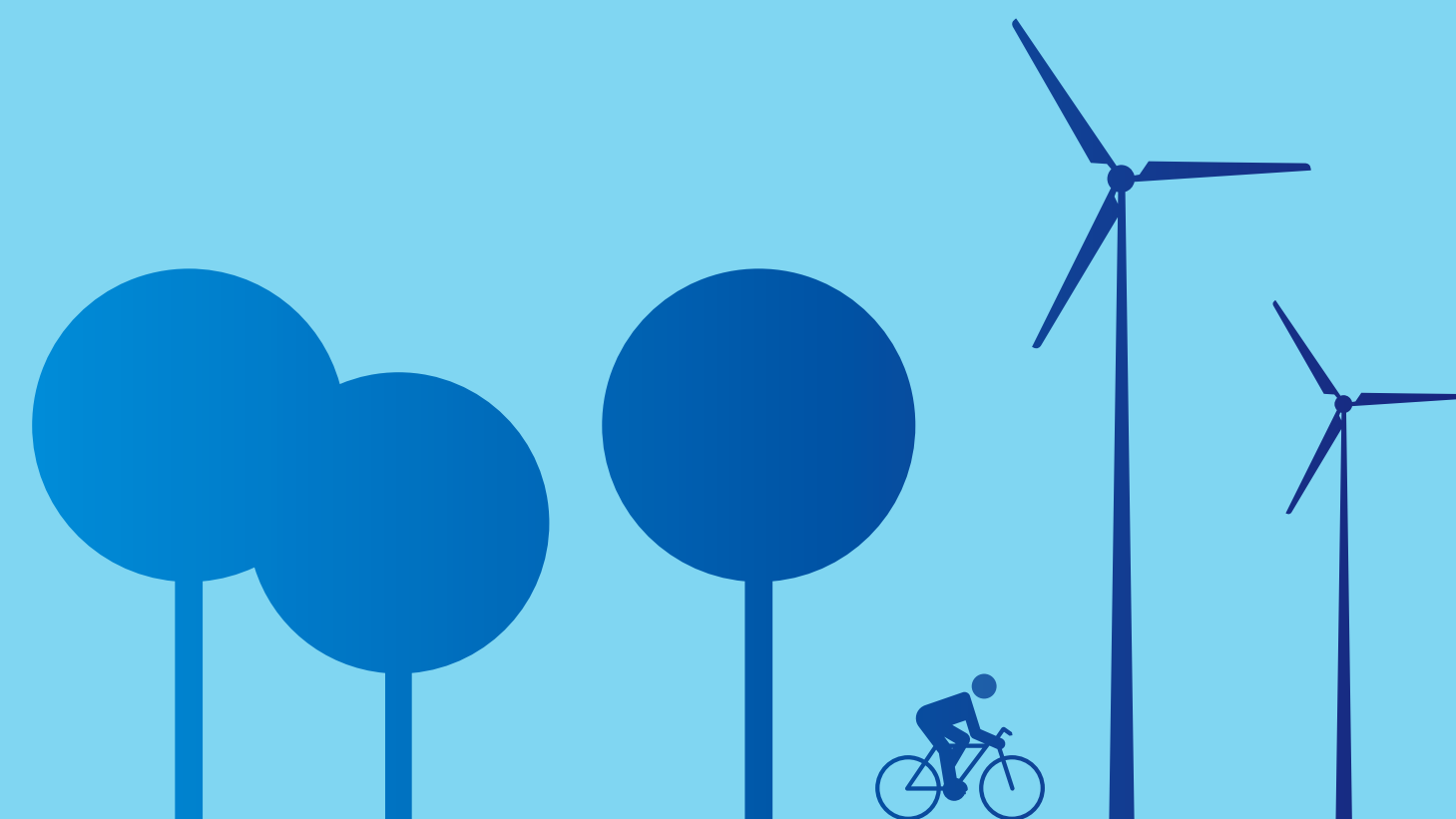
Het terugbrengen van de CO₂-uitstoot door het verkeer is een belangrijke opgave in het mobiliteitsbeleid van de 23 samenwerkende gemeenten in de metropoolregio. Maar er staat meer op het spel. Als gemeenten willen we een regio waar mensen prettig kunnen wonen en werken. Nu en in de toekomst. Dat vraagt om schoon, stil en energiezuinig vervoer, dat minder ruimte in beslag neemt. Die opgave staat onder druk, want het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de metropoolregio stijgt de komende jaren sterk. Daarom is een mobiliteitstransitie¹ noodzakelijk. We zien signalen dat die transitie op gang komt. Zo groeit het aantal fietsers op de fietspaden in de regio, stijgt het gebruik van deelmobiliteit, neemt het autobezit onder jongeren af en het gebruik van het openbaar vervoer toe.

In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 (UAB 2016) is de ambitie vastgelegd dat in 2025 de CO₂-uitstoot door het verkeer 30% lager is dan in 2015.² Deze ambitie strookt met de klimaatafspraken van Parijs en sluit aan bij het Klimaatakkoord dat het kabinet op 28 juni 2019 heeft gepresenteerd. Ook komt een vergelijkbare ambitie terug bij veel collegeakkoorden van de 23 gemeenten. Met de uitvoering van deze ambitie sluiten we aan bij de transitie naar een duurzamere mobiliteit die zowel lokaal, regionaal als nationaal is ingezet.

¹ De mobiliteitstransitie is een beweging richting een slim en duurzaam mobiliteitssysteem. Door diverse factoren (luchtkwaliteit, ruimtedruk, CO₂-reductie) is het bestaande mobiliteitssysteem op lange termijn niet houdbaar. Nieuwe technologieën en maatschappelijke ontwikkelingen bieden mogelijkheden om mobiliteitsgedrag te beïnvloeden, wat kan bijdragen aan het behalen van de gestelde ambities.

² Het Algemeen Bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft dit beleidsdocument vastgesteld nadat de gemeenteraden zich hierover hebben uitgesproken. De ambitie voor CO₂-reductie door verkeer is in 2019 in de Strategische Agenda Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2022 herbevestigd (SA, vastgesteld 2019).

‘Met de uitvoering van deze ambitie sluiten we aan bij de transitie naar een duurzamere mobiliteit die zowel lokaal, regionaal als nationaal is ingezet’

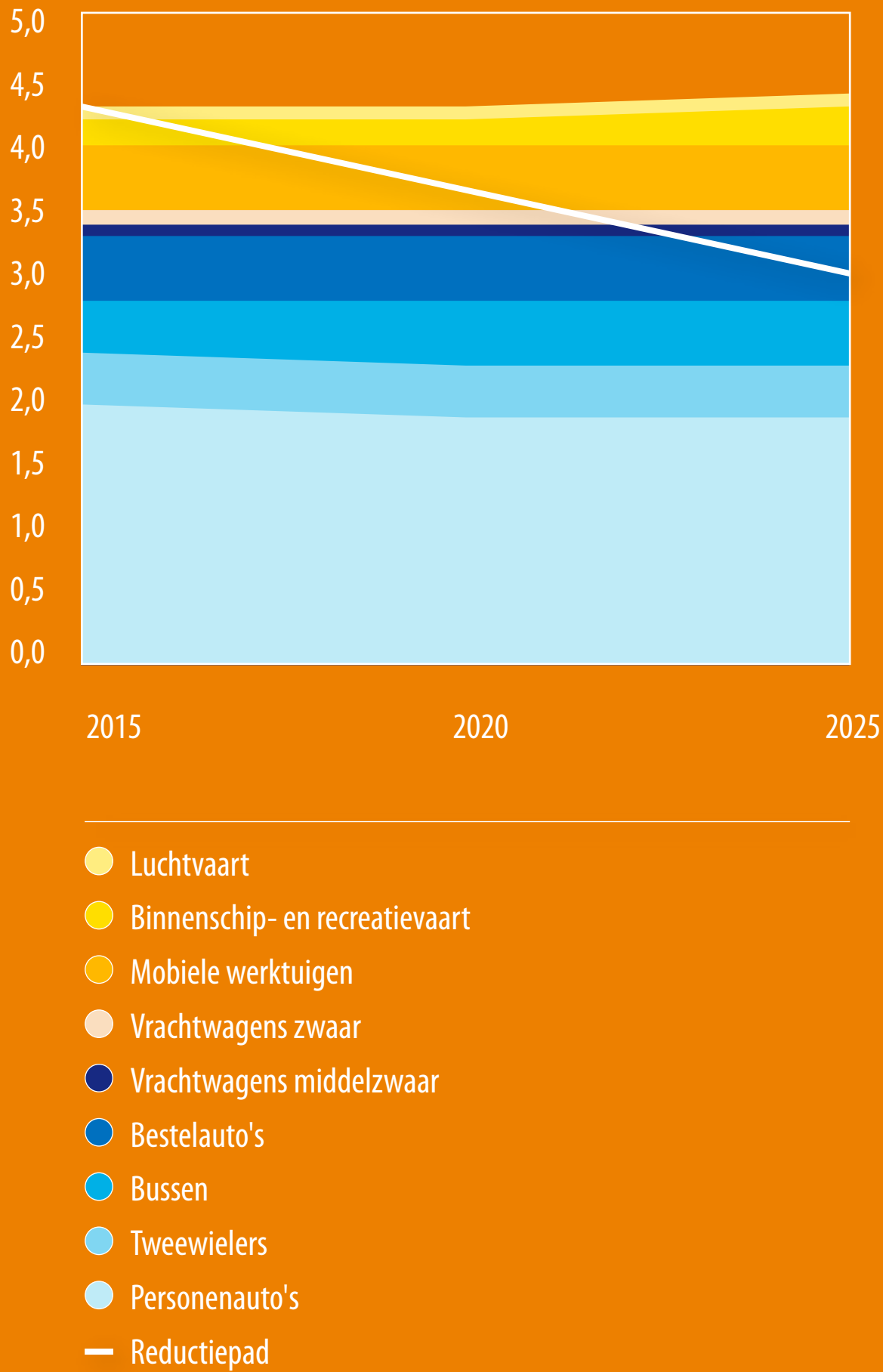


De huidige CO₂-uitstoot door mobiliteit in de metropoolregio bedraagt circa 4,3 Mton per jaar. Zo’n 80% wordt veroorzaakt door het wegverkeer: het vervoer van mensen en goederen. De helft van de uitstoot door het wegverkeer is afkomstig uit vrachtvervoer, de andere helft uit personenverkeer. Figuur 1 toont de trend van CO₂-emissies tussen 2015 en 2025, waarbij de rode lijn het reductiepad³ weergeeft.

Zonder maatregelen wordt een lichte groei van de CO₂-emissie door mobiliteit verwacht tot 2025 (circa 2%). Op basis van deze prognose moeten we een CO₂-reductie van 1.350 kton in 2025 realiseren om de gestelde regionale ambitie te verwezenlijken.

³ Trend tussen 2015 en 2025 op basis van landelijke prognoses voor CO₂-emissies van het PBL uit de NEV 2017 (met alleen vastgesteld beleid), gecombineerd met groeiverwachtingen voor het verkeer uit de regionale verkeersmodellen.

Figuur 2
CO₂-emissie van mobiliteit [Mton per jaar]





1.2 Doorlopen proces richting regionaal maatregelenpakket – fase 1

Na onderzoek van adviesbureau CE Delft naar de effectiviteit van verscheidene maatregelen heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH op 31 januari 2018 besloten een maatregelenpakket CO₂-reductie verkeer op te stellen.

Met alle gemeenten is vervolgens in beeld gebracht welke maatregelen er mogelijk zijn om de CO₂-uitstoot door het verkeer te reduceren. De uitkomsten van dit onderzoek zijn begin 2019 gebundeld in het document Aanpak van CO₂-reductie verkeer ^(bijlage 2). Het is als het ware een menukaart met feiten en cijfers over veertig mogelijke maatregelen die invulling geven aan de ambitie om de CO₂-uitstoot door het verkeer te reduceren. Deze aanpak is in april 2019 in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit vastgesteld.

Verschillende typen maatregelen

Sommige maatregelen richten zich op de korte termijn – bijvoorbeeld het duurzaam aanbesteden van doelgroepenvervoer – andere worden nu voorbereid en hebben pas over circa tien jaar effect, zoals het bouwen van nieuwe woningen bij OV-knooppunten. Op de menukaart uit 2019 staan 14 mogelijke maatregelen die vallen onder de kerntaken van de MRDH en 26 mogelijke maatregelen waarbij de uitvoering bij de gemeenten ligt. De menukaart uit 2019 is niet uitputtend. Door het adaptieve karakter van het Programma duurzame mobiliteit kan het aantal maatregelen toenemen.

In 2019 hebben gemeenten aangegeven welke maatregelen ze reeds uitvoeren of in beleid hebben opgenomen. Elke gemeente heeft hierin haar eigen keuze gemaakt: voor een plattelandsgemeente is een andere aanpak nodig dan voor een grote stad. In hoofdstuk 2 bundelen we de maatregelen uit de menukaart die gemeenten en de MRDH tot dusver realiseren tot een regionaal maatregelenpakket – fase 1. Ook wordt daarbij inzichtelijk hoeveel CO₂-reductie dat oplevert.





‘We leggen de basis voor een adaptieve regionale samenwerking voor duurzame mobiliteit die invulling geeft aan onze ambitie en aan de regionale uitwerking van het Klimaatakkoord en die vooral de ingezette mobiliteitstransitie ondersteunt’

1.3 Regionaal en adaptief programma voor duurzame mobiliteit

In het Programma duurzame mobiliteit werken de 23 gemeenten samen om bij te dragen aan het verduurzamen van mobiliteit. Het programma begint met een regionaal maatregelenpakket – fase 1. Besluitvorming over de individuele maatregelen en de uitvoering ervan ligt bij de gemeenten zelf. Daarnaast heeft de MRDH-organisatie vanuit haar kerntaken een directe verantwoordelijkheid daar waar het gaat om het openbaar vervoer. Voor dit programma treedt de MRDH-organisatie op als procescoördinator en het programma heeft als doel regionale beleidsondersteuning te bieden aan de 23 gemeenten om de verduurzaming van mobiliteit te stimuleren.

We beginnen niet op nul. De afgelopen jaren zijn gemeenten met verschillende maatregelen gestart en heeft de MRDH in de rol van vervoersautoriteit stappen gezet richting verduurzaming. Maar het is duidelijk dat we de uitgesproken ambitie – 30% reductie in 2025 – niet halen met de uitvoering van het maatregelenpakket fase 1. Er is sprake van een grote restopgave waarvoor aanvullende maatregelen zijn vereist, willen we die ambitie waarmaken. Daarom benoemen we in hoofdstuk 3 kansen voor de restopgave met het oog op het maatregelenpakket fase 2.

Het Programma duurzame mobiliteit is dynamisch en adaptief: binnen de regio werken de gemeenten aan nieuwe mobiliteitsplannen en -visies. Maatregelen waar nog geen besluitvorming over heeft plaatsgevonden, gaan mee in fase 2. We leggen de basis voor een adaptieve regionale samenwerking voor duurzame mobiliteit die invulling geeft aan onze ambitie en aan de regionale uitwerking van het Klimaatakkoord en die vooral de ingezette mobiliteitstransitie ondersteunt. Het programma actualiseren we jaarlijks door het maatregelenpakket aan te vullen en/of aan te passen.

DUURZAME MOBILITEIT: EEN BREDERE TRANSITIE

Onze ambities op het gebied van duurzame mobiliteit richten zich niet alleen op reductie van de CO₂-uitstoot. De overgang naar duurzame mobiliteit is onderdeel van een bredere transitie van het stedelijk gebied, met positieve effecten op tal van terreinen:

BEREIKBAARHEID

Door innovatieve mobiliteit gemakkelijk en aantrekkelijk te maken, verbetert de bereikbaarheid van woon- en werklocaties. Niet alleen de reistijd verbetert, maar gelijktijdig wordt ook de uitstoot van CO₂ gereduceerd.

GEZONDE LEEFOMGEVING

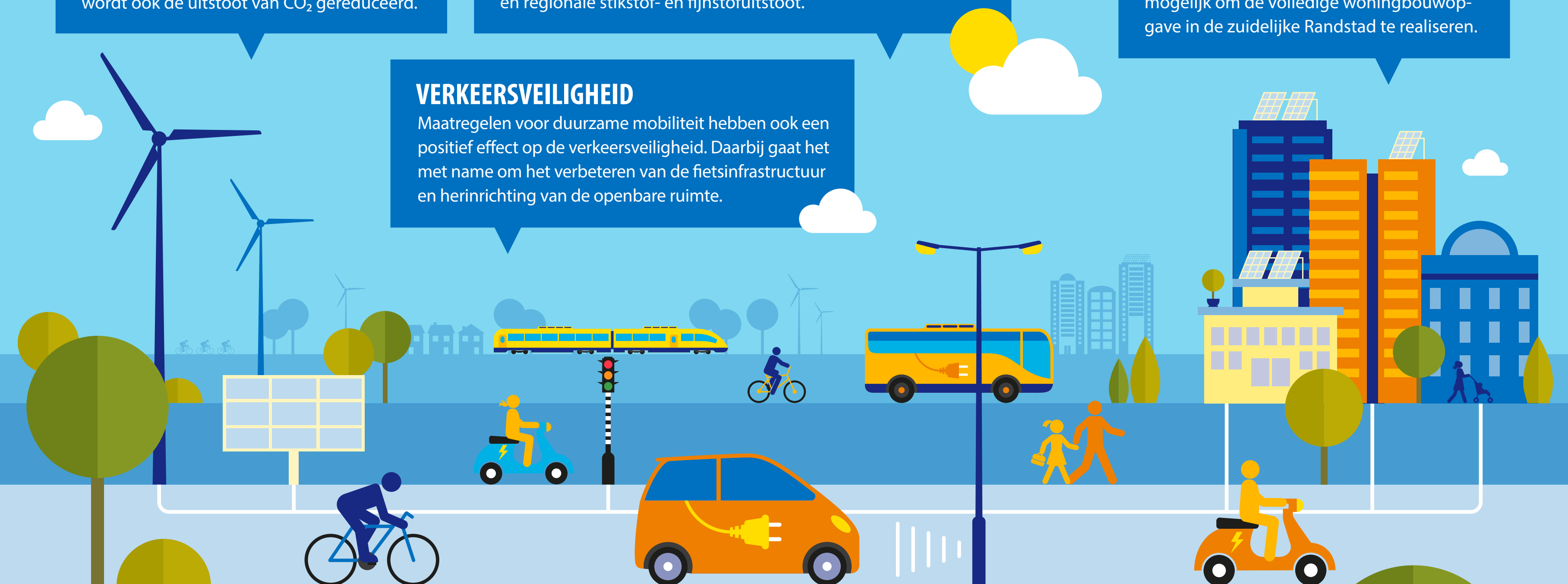
Een gezonde leefomgeving is een leefomgeving die als prettig wordt ervaren en die uitnodigt tot gezond gedrag. Maatregelen gericht op schone mobiliteit hebben een gunstig effect op de luchtkwaliteit en dragen bij aan het verminderen van de lokale en regionale stikstof- en fijnstofuitstoot.

VERSTEDELIJING

Binnenstedelijke verdichting met een hoge omgevingskwaliteit leidt tot grote veranderingen in het mobiliteitspatroon. Zonder aanvullende OV-investeringen is het niet mogelijk om de volledige woningbouwopgave in de zuidelijke Randstad te realiseren.

VERKEERSVEILIGHEID

Maatregelen voor duurzame mobiliteit hebben ook een positief effect op de verkeersveiligheid. Daarbij gaat het met name om het verbeteren van de fietsinfrastructuur en herinrichting van de openbare ruimte.



‘Ook maatregelen vanuit het Rijk en de EU dragen bij aan de reductie van CO₂-emissie door mobiliteit op regionaal niveau’

1.4 Samenwerken maakt sterker

Een aantal gemeenten heeft hoge ambities verwoord in het eigen collegeakkoord. Voor bepaalde onderdelen zijn lokale maatregelen dan effectief, bijvoorbeeld bij het verduurzamen van het eigen gemeentelijk wagenpark. Voor andere onderdelen is een regionale schaal effectiever of kan dit aanvullend zijn op wat gemeenten zelf doen. Zo voert de MRDH als opdrachtgever van het OV in de regio namens de 23 gemeenten maatregelen uit. Vanuit deze rol heeft de MRDH met alle vervoerbedrijven afspraken gemaakt over de gefaseerde instroom van zero emissie (ZE) bussen. Daarmee rijdt uiterlijk 2030 het gehele openbaar vervoer emissievrij en op duurzame energiebronnen.

Ook maatregelen vanuit het Rijk en de EU dragen bij aan de reductie van CO₂-emissie door mobiliteit op regionaal niveau. EU-beleid omvat bijvoorbeeld dat de voertuignormen voor personenauto's en bestelauto's verder worden aangescherpt en dat de verplichte bijmenging van biobrandstoffen wordt verhoogd.

AMBITIES OP VERSCHILLENDE NIVEAUS



VERENIGDE NATIES

In het Akkoord van Parijs is afgesproken om de opwarming van de aarde te beperken tot max. 2 graden Celsius.



EUROPESE UNIE

De EU werkt toe naar klimaatneutraliteit in 2050 met duurzame mobiliteit als belangrijk speerpunt.



NATIONAAL

Met het Klimaatakkoord gaat Nederland voor 49% CO₂-besparing in 2030 t.o.v. 1990. Voor mobiliteit moet de uitstoot met 7300 kiloton omlaag.



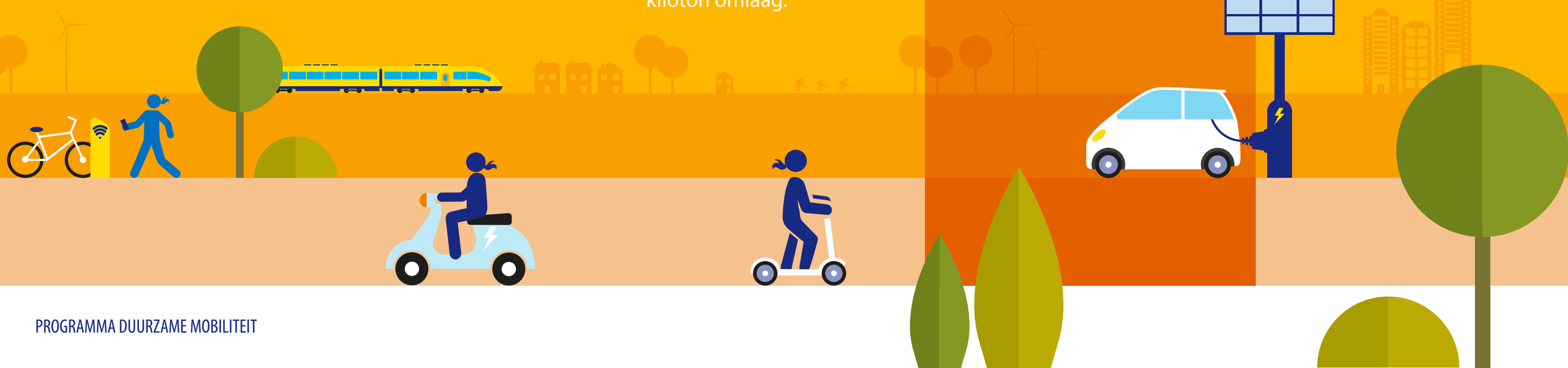
MRDH

De ambitie van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag is om in 2025 de uitstoot van CO₂ uit mobiliteit met 30% te hebben verlaagd.



LOKAAL

Gemeenten hebben verschillende ambitieniveaus die variëren van klimaatneutraal in 2030 tot 2050.



De regionale aanpak wordt effectiever wanneer de maatregelen niet op zichzelf staan, maar aansluiten op gebiedsgerichte, sectoroverstijgende initiatieven. Met het Programma duurzame mobiliteit haken we daarom aan bij de volgende bestaande programma's:

- › *Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)*. Dit programma draagt in integrale gebiedsgerichte projecten bij aan het oppakken van uitdagingen zoals druk op bereikbaarheid, ruimtedruk en economische groei. Dit gebeurt langs drie programmaliijnen: Slimme netwerken, Metropolaan OV & Verstedelijking en Logistiek in & om de stad. MoVe is onderdeel van MIRT.
- › *Regionale energiestrategie Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (RES)*. Het doel van de RES is te concretiseren op welke manier de regio werkt aan de doelstelling van een vrijwel CO₂-vrije energievoorziening in 2050. De RES vormt daarmee het gemeenschappelijke fundament voor regiopartijen om invulling te geven aan die ambitie. Binnen de RES wordt ook de (toekomstige) energievraag voor wegverkeer meegenomen.
- › *Verstedelijkingsalliantie*. Geconcentreerde verstedelijking langs OV-infrastructuur waarin de woningbouwopgave, versterking van economische toplocaties in samenhang met investeringen in HOV integraal worden uitgewerkt. In de Verstedelijkingsalliantie werken acht Zuid-Hollandse gemeenten, de provincie Zuid-Holland en de MRDH aan de bouw van 170.000 woningen langs de spoorlijn van Leiden naar Dordrecht. Vanuit die gezamenlijke ambitie is een strategie ontwikkeld om woningbouwlocaties versneld te ontwikkelen.



‘De regionale aanpak wordt effectiever wanneer de maatregelen niet op zichzelf staan, maar aansluiten op gebiedsgerichte, sectoroverstijgende initiatieven’



- *Schone Lucht Akkoord.* Aanvullend op de CO₂-reductiedoelen van het Klimaatakkoord hebben Nederlandse overheden ambities voor het verbeteren van de luchtkwaliteit vastgesteld in het Schone Lucht Akkoord. Doel daarvan is 50% gezondheidswinst in 2030 door vermindering van Nederlandse luchtverontreiniging (onder andere stikstofoxide en fijnstof). Ook hier is mobiliteit een van de speerpunten. Het akkoord stelt dat elektrificatie, lokaal beleid voor het stimuleren van schone en actieve mobiliteit, nul-emissie stadslogistiek en de werkgeversaanpak een belangrijke bijdrage leveren aan schone lucht, vooral op de langere termijn. In steden kunnen lokaal verkeer- en parkeerbeleid, het stimuleren van fiets en schoon openbaar vervoer en de ruimtelijke inrichting aanzienlijke reducties en gezondheidswinst opleveren. Ook (auto)belastingen hebben grote invloed op de samenstelling van het wagenpark en de luchtemissies. De gemeenten Delft, Den Haag, Pijnacker-Nootdorp, Rotterdam en Schiedam hebben het Schone Lucht Akkoord ondertekend.

H.2 REGIONAAL MAATREGELLEN- PAKKET

Fase 1 Maatregelen en effecten

- 2.1 Maatregelen in lijn met het Klimaatakkoord
- 2.2 Maatregelenpakket – fase 1
- 2.3 Effecten van het maatregelenpakket – fase 1
- 2.4 Duurzaam inkopen
- 2.5 Elektrisch vervoer & beprijzing
- 2.6 Verduurzaming logistiek
- 2.7 Werkgebonden mobiliteit
- 2.8 Fiets, OV en innovatieve mobiliteit
- 2.9 Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid



Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de op gemeentelijk niveau vastgestelde maatregelen en biedt inzicht in het aantal gemeenten dat voor specifieke maatregelen kiest. Daarnaast beschrijft het de maatregelen die de MRDH-organisatie op regionaal niveau treft, zoals investeringen in OV of infrastructuur. Om te achterhalen wat de huidige vastgestelde beleidsplannen opleveren aan CO₂-reductie, heeft CE Delft het regionaal maatregelenpakket fase 1 doorgerekend en een inschatting gemaakt van de effecten.



2.1 Maatregelen in lijn met het Klimaatakkoord

Bij de maatregelen volgen we de indeling van het Klimaatakkoord. Op deze manier sluit het Programma duurzame mobiliteit, dat ook fungeert als regionaal mobiliteitsprogramma, goed aan op het Klimaatakkoord. De indeling uit de eerder gecommuniceerde Aanpak CO₂-reductie verkeer (april 2019) is losgelaten. Wel blijven de maatregelen herkenbaar door de codering; ook de inhoud en scope van de maatregelen veranderen niet. Voor aanvullende informatie hierover zie hoofdstuk 4 en 5 van de Aanpak CO₂-reductie verkeer (www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit) en bijlage C van de Effectbepaling Regionaal Maatregelenpakket (CE Delft, 2020).

Voor de eerste twee thema's hanteren we een andere naam, omdat die beter aansluit bij de regionale en lokale maatregelen. Thema 4 is opgesplitst in drie thema's, omdat hier veel verschillende maatregelen onder vallen die op een meer gedetailleerd niveau zijn uitgewerkt.

De maatregelen binnen het regionaal maatregelenpakket zijn verdeeld over de volgende zes deelthema's die aansluiten bij het Klimaatakkoord.

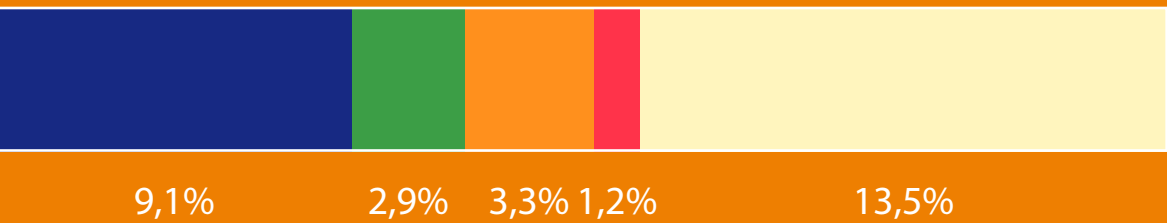
Klimaatakkoord	Regionaal maatregelenpakket
> Duurzame energiedragers	> Duurzaam inkopen
> Stimulering elektrisch (personen)vervoer	> Elektrisch vervoer & beprijzing
> Verduurzaming logistiek	> Verduurzaming logistiek
> Verduurzaming personenmobiliteit	> Werkgebonden mobiliteit
	> Fiets, OV en innovatieve mobiliteit
	> Parkeer- en ruimtelijke beleid



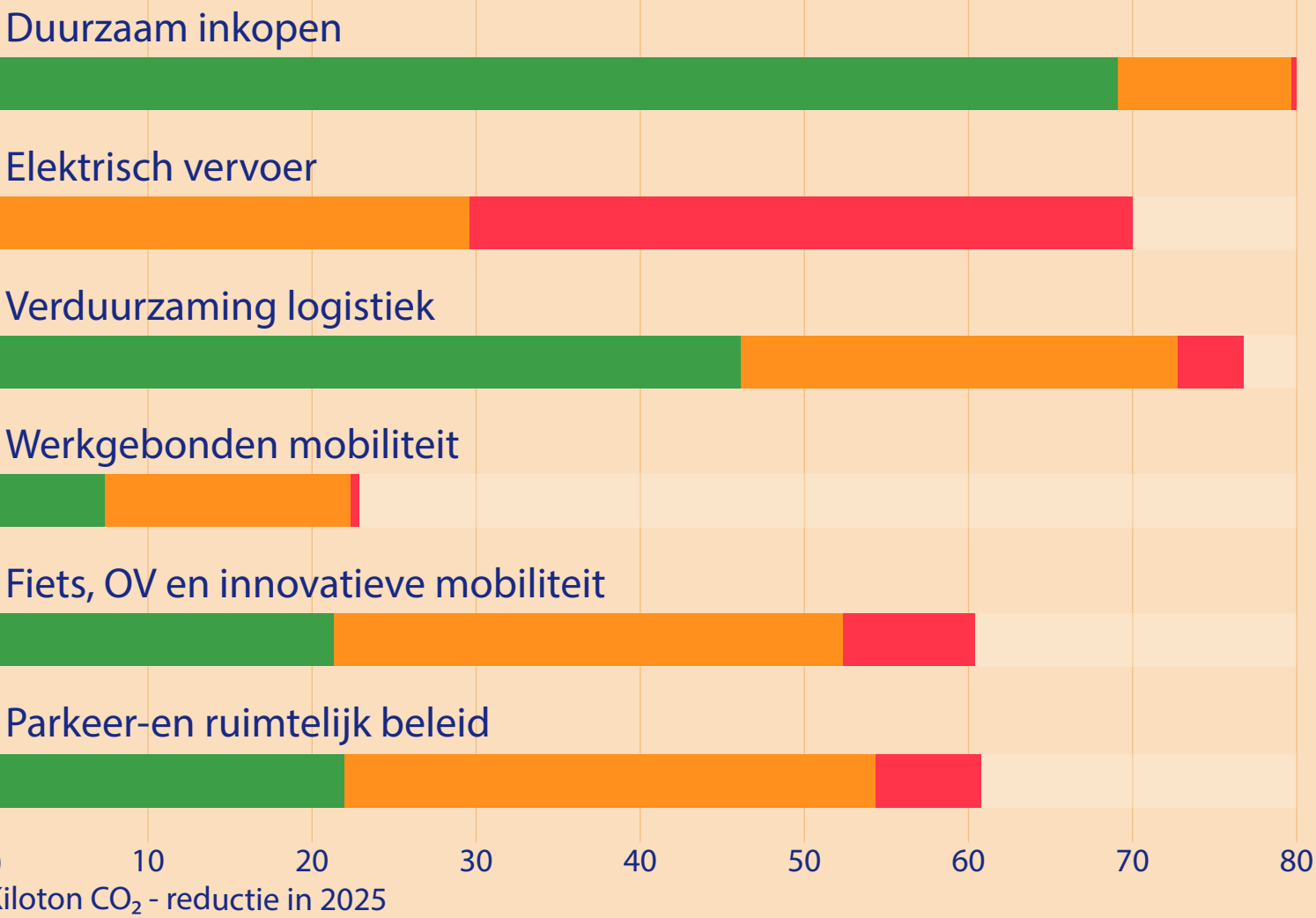
REGIONAAL MAATREGELENPAKKET - FASE 1

Het Programma duurzame mobiliteit begint met het regionaal maatregelenpakket - fase 1. Een pakket met maatregelen die de MRDH-gemeenten individueel nemen, plus maatregelen die de MRDH-organisatie op regionaal niveau uitvoert. De staafdiagram toont het effect van het regionaal maatregelenpakket - fase 1 en hoe het zich verhoudt tot de ambitie.

30% CO₂ reductie 2025



- EU en rijksbeleid met regionale doorwerking
- Onderdeel van beleid gemeenten & MRDH
- Nog geen onderdeel van beleid gemeenten
- Geen bestuurlijk draagvlak gemeenten
- Restopgave



- Onderdeel van beleid
- Nog geen onderdeel van beleid
- Geen bestuurlijk draagvlak

De staafdiagrammen tonen per deelthema het effect van het regionaal maatregelenpakket - fase 1 in kilotonnen CO₂-reductie. De groene balk toont per deelthema de reductie die in fase 1 behaald wordt. De oranje balk geeft het berekende effect per deelthema aan waar de maatregelen nog geen onderdeel van beleid zijn. De rode balk toont het berekende effect per deelthema, waar voor de bijbehorende maatregelen op dit moment geen bestuurlijk draagvlak is.



2.2 Maatregelenpakket – fase 1

In totaal bevat het huidige maatregelenpakket 26 maatregelen, die per maatregel gemiddeld door 7 gemeenten worden uitgevoerd. De gemeenten nemen tussen de 3 en 25 maatregelen om de CO₂-uitstoot te reduceren. De MRDH pakt vanuit haar kerntaken alle 14 maatregelen op en vult dat aan met 2 nieuwe maatregelen. Een aantal maatregelen wordt door een grotere groep gemeenten uitgevoerd, zoals de maatregel Metropolitane fietsroutes (20 gemeenten) en het uitbreiden van laadinfrastructuur (18 gemeenten).

De effecten van de maatregelen vanuit de EU en het Klimaatakkoord met een regionale weerslag betrekken we bij het regionaal maatregelenpakket – fase 1. Samen met de effecten van individuele maatregelen en regionale maatregelen komen we met dit pakket tot 12% reductie van de CO₂-uitstoot door verkeer in 2025. Er blijft een restopgave van 18% over om de gestelde ambitie te halen.

2.3 Effecten van het maatregelenpakket – fase 1

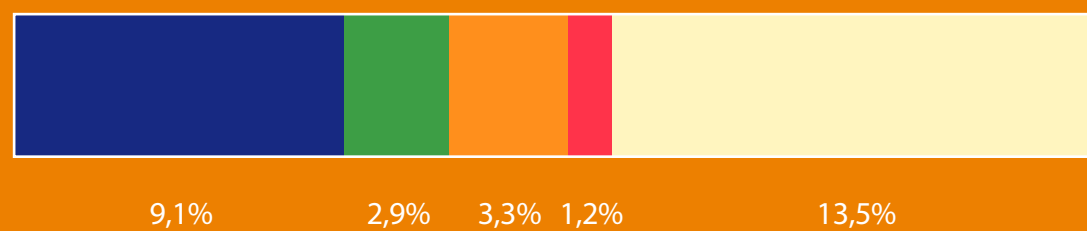
CE Delft heeft de verwachte CO₂-reductie van het huidige beleid van gemeenten en regio in beeld gebracht en tevens welk deel van de reductieopgave daarmee wordt ingevuld. De ambitie van 30% CO₂-reductie in 2025 betekent een reductieopgave van 1.350 kton CO₂. Voor het bepalen van het resultaat van het totale pakket aan maatregelen is een dubbeltellingcorrectie uitgevoerd.

Voor alle maatregelen is een berekening gemaakt van het verwachte CO₂-effect (well-to-wheel) in 2025. Voor de berekening van het effect is gebruik gemaakt van de eerdere effectberekeningen (CE Delft, 2018 en MRDH, 2019), aanvullend aangeleverde informatie van MRDH en gemeenten (grotendeels verzameld in werksessies met de gemeenten en de MRDH-organisatie) en waar nodig nieuwe inzichten uit de literatuur. Er is getracht de maatregelen te voorzien van een effect dat realistisch gezien verwacht mag worden, om daarmee te optimistische of pessimistische inschattingen te voorkomen.



‘De ambitie van 30% CO₂-reductie in 2025 betekent een reductieopgave van 1.350 kton CO₂’

30% CO₂ reductie 2025



- EU en rijksbeleid met regionale doorwerking
- Onderdeel van beleid gemeenten & MRDH
- Nog geen onderdeel van beleid gemeenten
- Geen bestuurlijk draagvlak gemeenten
- Restopgave

● EU en rijksbeleid met regionale doorwerking

Een deel van de ambitie wordt ingevuld door Europees en rijksbeleid. Dit zijn maatregelen die op Europees of nationaal niveau worden genomen, zoals de emissienorm voor voertuigen, en die op regionaal niveau doorwerken. Een reductie van 9,1% (389 kton) CO₂-uitstoot wordt als 'meewind' aan Europa en het Rijk toegeschreven. Dit betreffen ook maatregelen waarvoor de regio inspanningen levert, zoals het aanleggen van een laadinfrastructuur voor elektrische auto's.

● Onderdeel van beleid gemeenten & MRDH

Met de maatregelen die de gemeenten en de MRDH nu uitvoeren en die onderdeel zijn van beleid, wordt de CO₂-uitstoot met 2,9% (125 kton) gereduceerd.

● Nog geen onderdeel van beleid gemeenten

We kunnen meer effect behalen met maatregelen die nog geen onderdeel zijn van beleid en waar dus nog geen besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Gemeenten bepalen zelf of ze deze maatregelen willen nemen. Deze maatregelen kunnen eveneens leiden tot 3,3% (140 kton) minder CO₂-uitstoot.

● Geen bestuurlijk draagvlak gemeenten

Het keuzemenu bevat ook maatregelen waarvan de gemeenten eind 2019 hebben aangegeven dat er geen bestuurlijk draagvlak voor is of dat deze niet relevant zijn. Desondanks hebben deze maatregelen een potentieel van 1,2% (49 kton) CO₂-reductie.

● Restopgave

De restopgave komt neer op 13,5 % (572 kton) CO₂-reductie waar momenteel nog geen invulling voor is.

Het reductiepotentieel wordt vergroot wanneer 'oranje' of 'rode' maatregelen worden omgezet naar beleid of wanneer groene maatregelen worden uitgebreid. Gemeenten kunnen daarnaast met nieuwe maatregelen die niet in het keuzemenu (april 2019) staan maar wel CO₂-reductie opleveren, bijdragen aan de restopgave. Mocht er vanuit de EU of het Rijk meer beleid volgen dan tot op heden geformuleerd in het Parijsakkoord of het Klimaatakkoord, dan vermindert dit ook de restopgave.

Leeswijzer grafieken per thema

- › Achter elke maatregel staat benoemd hoeveel gemeenten deze maatregel als onderdeel van het huidige beleid uitvoeren. Als het geen gemeentelijke maatregel betreft, staat er MRDH.
- › De groene balk geeft het effect aan van deze maatregel in kilotonnen gereduceerde CO₂-uitstoot.
- › De oranje balk geeft het mogelijke effect aan in kilotonnen gereduceerde CO₂-uitstoot als gemeenten, die deze maatregel nog niet als onderdeel van het huidige beleid hebben, besluiten om deze maatregel wel uit te voeren.
- › De rode balk geeft het mogelijke effect aan in kilotonnen gereduceerde CO₂-uitstoot van gemeenten die aangeven geen bestuurlijk draagvlak te hebben voor deze maatregel of dat deze maatregel niet van toepassing is.
- › De maatregelen waar enkel een groene balk te zien is (geen oranje of rode) worden door de MRDH op regionaal niveau uitgevoerd.
- › Aan een aantal maatregelen is om één van de onderstaande redenen geen effect toegekend:
 - De maatregel is onvoldoende concreet uitgewerkt.
 - De maatregel betreft flankerend/faciliterend beleid.
 - Er is overlap met een andere maatregel.
 - De maatregel wordt niet gerealiseerd voor 2025.

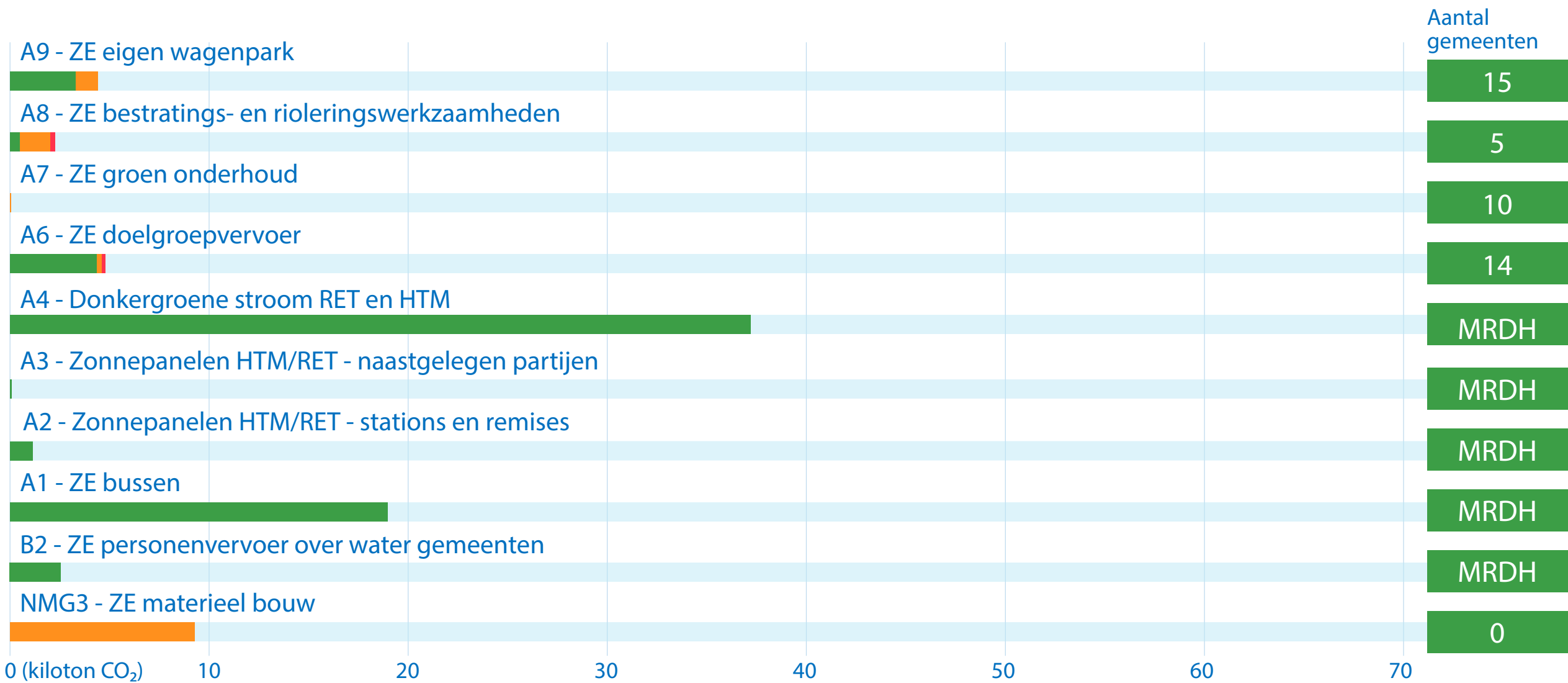




DUURZAAM INKOPEN

Binnen het deelthema ‘duurzaam inkopen’ vallen maatregelen omtrent de diensten die gemeenten zelf aanbesteden of die de MRDH-organisatie namens de gemeenten aanbesteedt.

- Onderdeel van beleid
- Nog geen onderdeel van beleid
- Geen bestuurlijk draagvlak





2.4 Duurzaam inkopen

Het grootste aandeel van het effect binnen het thema duurzaam inkopen wordt geleverd door de maatregel 'donkergroene stroom RET en HTM'.

Wanneer RET en HTM in 2025 overgaan op 100% donkergroene stroom (hernieuwbare energie die in Nederland is opgewekt) levert dit gemiddeld 60% CO₂-reductie op van het totale elektriciteitsverbruik van de tram en metro. Dit levert in totaal 37 kton CO₂-besparing op. Ook de inzet van ZE-bussen (55% ZE-bussen in 2025) levert een groot aandeel (bijna 20 kton).

Van de gemeentelijke maatregelen leveren in het huidige beleid de inkoop van duurzaam doelgroepenvervoer (in huidig beleid ca. 4,1 kton) ***en een ZE eigen wagenpark*** (in huidig beleid ca. 3,3 kton) ***de grootste bijdrage aan het effect.*** Informatie over groen onderhoud bleek vaak niet of beperkt beschikbaar (dikwijls omdat de werkzaamheden worden uit- of aanbesteed). Het effect is berekend op basis van de gemeenten die hier specifieke informatie over hebben aangeleverd.

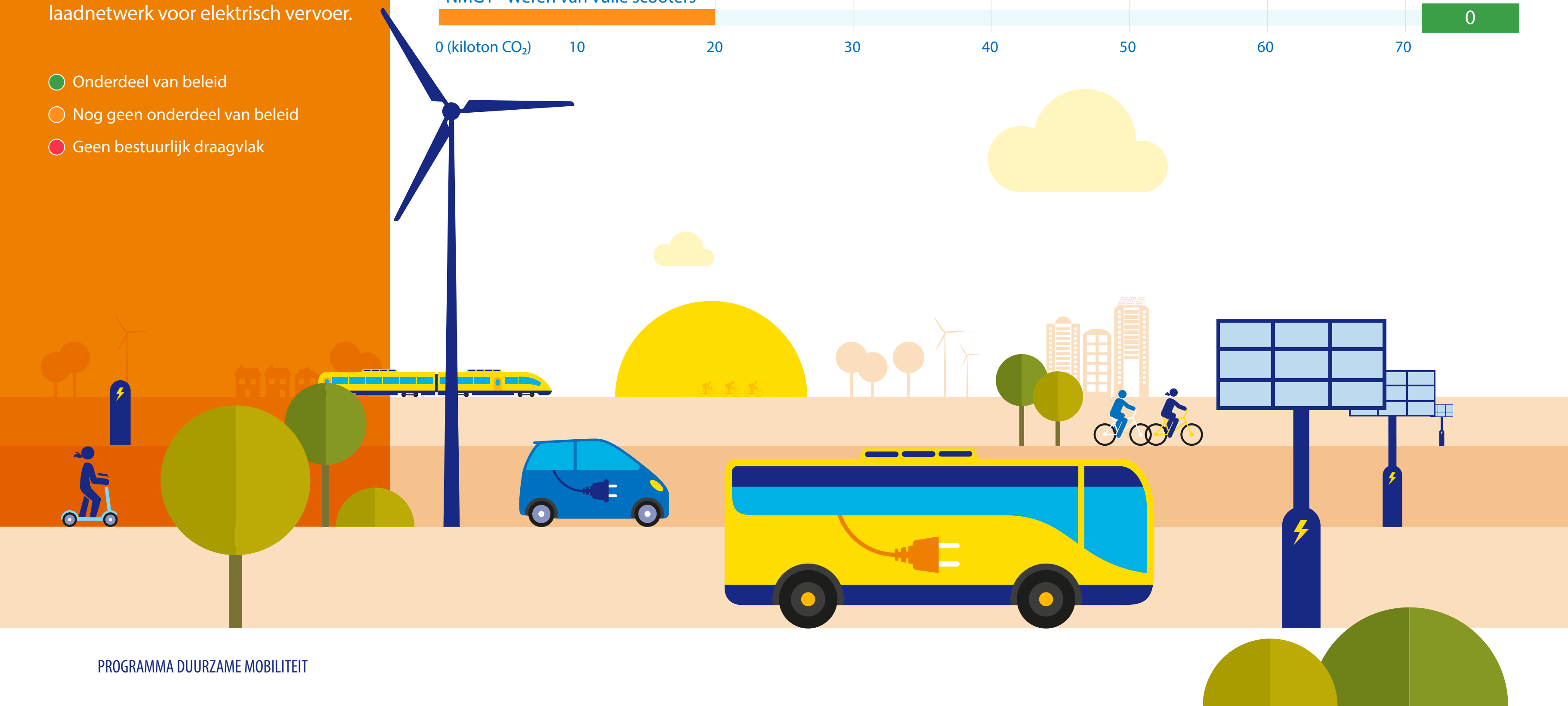
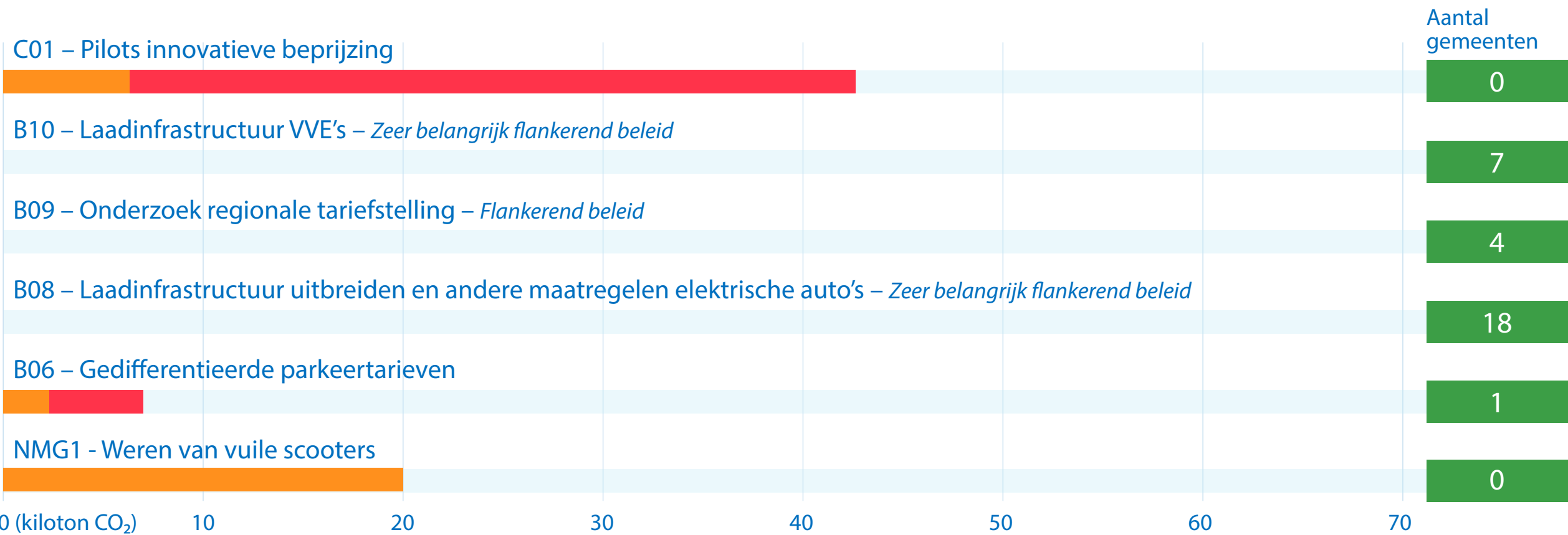
De gemeentelijke maatregelen voor duurzaam inkopen zijn in relatief veel gemeenten onderdeel van het beleid of van (gewenste) beleidsontwikkeling. Bij veel gemeenten leven vragen over de mate waarin materieel dat voor diverse werkzaamheden wordt gebruikt kan worden geëlektrificeerd (of via een andere ZE-techniek kan worden aangedreven), op welke termijn dit mogelijk is en hoeveel meerkosten hieraan verbonden zijn. ***Meer inzicht is wenselijk om beleid rondom duurzame inkoop te concretiseren.***



ELEKTRISCH VERVOER & BEPRIJZING

Binnen het deelthema ‘elektrisch vervoer’ vallen maatregelen die het gebruik van elektrisch vervoer stimuleren of faciliteren en maatregelen die bijdragen aan - of de voorwaarden scheppen voor - een toekomstbestendig laadnetwerk voor elektrisch vervoer.

- Onderdeel van beleid
- Nog geen onderdeel van beleid
- Geen bestuurlijk draagvlak





2.5 Elektrisch vervoer & beprijzing

De plaatsing van laadpalen is in nagenoeg alle MRDH-gemeenten onderdeel van (voorgenomen) **beleid** (maatregel B8). Een groot aantal MRDH-gemeenten werkt samen bij de inkoopconcessie van laadpalen voor personenauto's in de openbare ruimte (maatregel B9). In de meeste gevallen volgt het aanbod (of de aanleg) van laadpalen daarbij de vraag. Sommige gemeenten maken daarnaast een laadpalenplan/vlekkenkaart of plaatsen proactief laadpalen op strategische locaties. Ook voeren een aantal gemeenten actief informerend beleid naar VVE's (maatregel B10) over het plaatsen van laadpalen in of bij bestaande appartementengebouwen.

Aan de maatregelen voor de aanleg van laadinfrastructuur (B8 t/m B10) wordt in dit onderzoek echter geen apart effect toegekend. Gegeven de verwachte groei van het aantal elektrische auto's vraagt het aanleggen van voldoende laadpunten een grote inspanning van gemeenten. Zonder voldoende laadpunten kan de CO₂-reductie die het gevolg is van de groei van elektrisch vervoer niet (of maar ten dele) worden gerealiseerd. Omdat de groei van elektrisch personenvervoer vooral wordt gestimuleerd door fiscaal beleid, wordt in de berekeningen deze CO₂ reductie echter niet toegerekend aan de regionale en gemeentelijke maatregelen die op dit vlak worden genomen.

De aanleg van de benodigde laadinfrastructuur wordt gezien als zeer belangrijk faciliterend beleid voor beleid van Rijk en EU en er wordt geen afzonderlijk CO₂ effect aan toegekend.

‘Een groot aantal MRDH-gemeenten werkt samen bij de inkoopconcessie van laadpalen voor personenauto’s in de openbare ruimte’

Uit de navraag bij gemeenten bleken er lokaal geen aanvullende stimulerende maatregelen in beleid te zijn opgenomen, zoals bedoeld in de maatregel ‘Laadinfrastructuur uitbreiden en andere maatregelen elektrische auto’s (B8)’. Te denken valt aan het vrijstellen van busbanen voor gebruik van elektrische auto’s. Bij gebrek aan concrete invulling van de maatregel is geen effect aan deze maatregel toegekend.

Het gebruik van gedifferentieerde parkeertarieven (gedifferentieerd naar milieucategorie, en zo laag mogelijk voor ZE-voertuigen) en innovatieve prijszingsmethoden hebben potentieel een groot effect op de emissie van personenmobiliteit. Echter, voor deze maatregelen bestaat in de regio nauwelijks draagvlak bij gemeenten.

Best practice: Meer elektrische auto’s, en dus meer laadpalen op openbare plaatsen

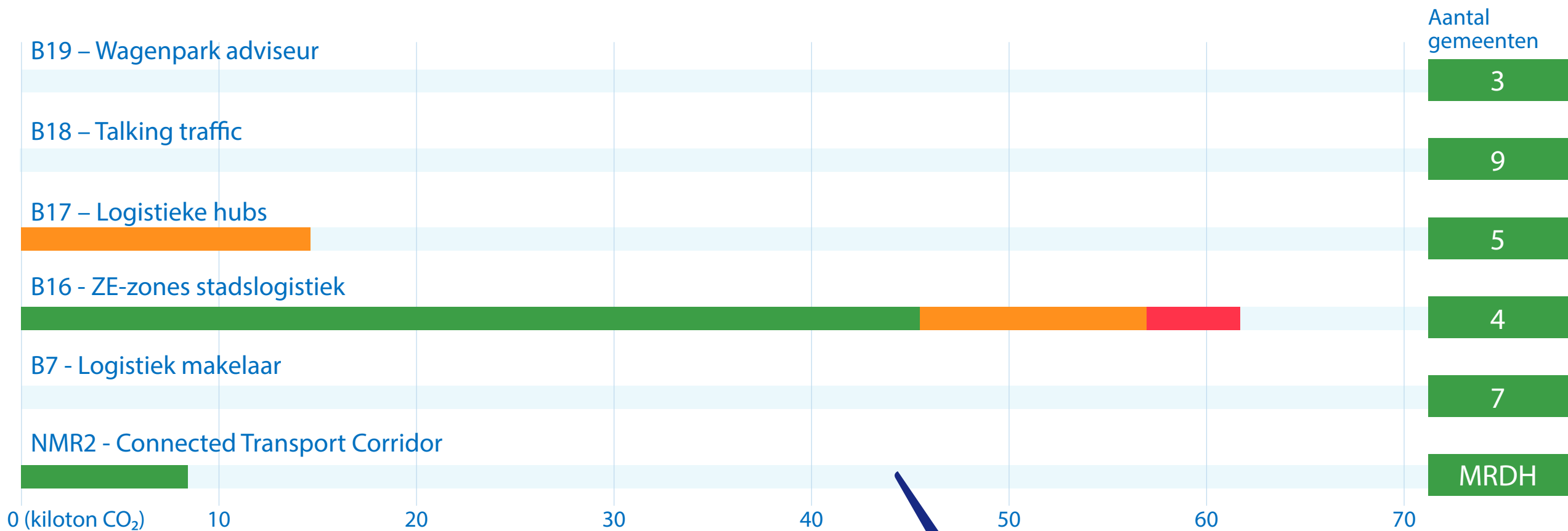
In de metropoolregio hebben 16 gemeenten een concessie-overeenkomst afgesloten met ENGIE voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen op openbare plekken. Inmiddels zijn vanuit de lopende concessie honderden laadpalen op openbare plekken geplaatst. Iedere gemeente tekent een eigen concessieovereenkomst, maar als onderdeel van het grotere geheel. Daarmee bespaart een gemeente tijd, zowel tijdens de aanbesteding als tijdens de uitvoering van de concessieovereenkomst. De schaal waarop de regio de concessie organiseert maakt dat deze als geheel en als individuele gemeente sterk en aantrekkelijk is voor de markt.



VERDUURZAMING LOGISTIEK

Binnen het deelthema ‘verduurzaming logistiek’ vallen maatregelen gericht op het verduurzamen van goederenvervoer. Daarbinnen vallen maatregelen met betrekking tot technologische innovaties, mogelijke zero emissie zoning en (advies over) logistieke bewegingen en voertuigen zelf.

- Onderdeel van beleid
- Nog geen onderdeel van beleid
- Geen bestuurlijk draagvlak





2.6 Verduurzaming logistiek

Binnen de maatregelen voor logistiek is de invoering van ZE-zones voor stadslogistiek een zeer effectieve maatregel. Het potentiële effect is 62 kton en in het huidige beleid – bij invoering van de zones in vier gemeenten (Delft, Den Haag, Rotterdam en Schiedam) – wordt ca. 45 kton gerealiseerd. De invoering van ZE-zones voor stadslogistiek in 2025 is mede in het kader van de Green Deal ZES en het Klimaatakkoord.

Beleid rondom logistieke hubs is voor een aantal gemeenten in ontwikkeling, maar dit is veelal nog niet definitief vastgesteld. Het effect van de logistieke hubs die in het huidige beleid zijn opgenomen is zeer beperkt (31 ton). Het potentieel effect van de maatregel is aanzienlijk groter, namelijk ca. 15 kton.

Best practice: Connected Transport draagt eraan bij

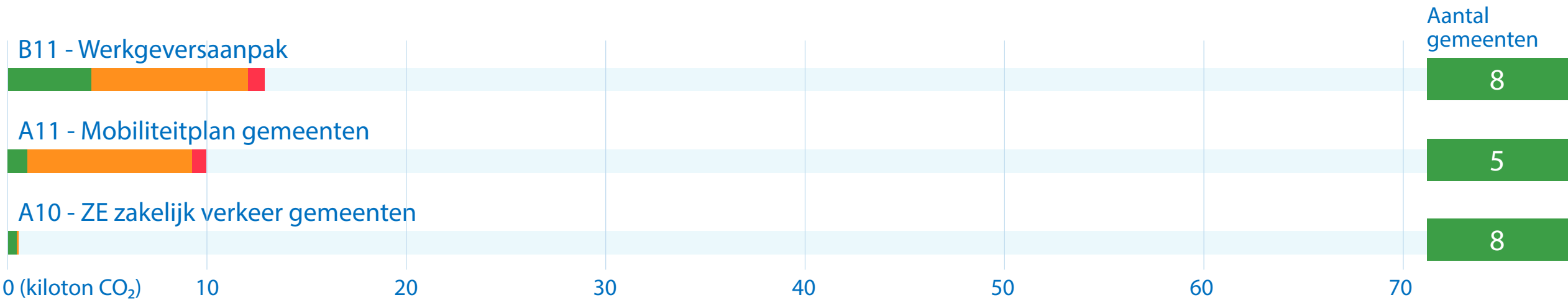
Een betere doorstroming én vrachtwagens die zuiniger en schoner rijden. Dat is het resultaat van de Connected Transport Corridors, een landelijk samenwerkingsverband met routes in Zuid-Nederland, Amsterdam, Zeeland en Zuid-Holland. De Corridor in Zuid-Holland is onlangs gestart. Bij Connected Transport Corridor verzamelt een aantal vrachtwagens met dezelfde route zich bij een startpunt en wordt data gedeeld tussen de deelnemers. Omdat vrachtwagens minder vaak hoeven te stoppen bij verkeerslichten, besparen de vervoerders flink op brandstofkosten en hebben daarmee minder uitstoot. Het kost namelijk gemiddeld 1 liter diesel om een vrachtwagen die stopt weer op de 'oude' snelheid te krijgen. Uiteindelijk zullen ruim 35 intelligente verkeerslichten (kruispunten) in de regio aangesloten zijn op Connected Transport Corridor.



WERKGEBONDEN MOBILITEIT

Binnen het deelthema ‘werkgebonden mobiliteit’ hebben de maatregelen betrekking op het woon-werkverkeer, het reizen tussen woon- en werkplaats, en werk-werkverkeer, ook wel zakelijk verkeer genoemd.

- Onderdeel van beleid
- Nog geen onderdeel van beleid
- Geen bestuurlijk draagvlak





2.7 Werkgebonden mobiliteit

De werkgeversaanpak (gericht op 30% CO₂-reductie bij de 10 grootste werkgevers per gemeente) **heeft op regionaal niveau een potentieel effect van ca. 14 kton.** Binnen het huidige beleid wordt hiervan ongeveer 4,5 kton bereikt. Voor de uitvoering van werkgeversmaatregelen werken veel gemeenten samen met de Verkeersonderneming (regio Rotterdam) of Bereikbaar Haaglanden – Rijnmond.

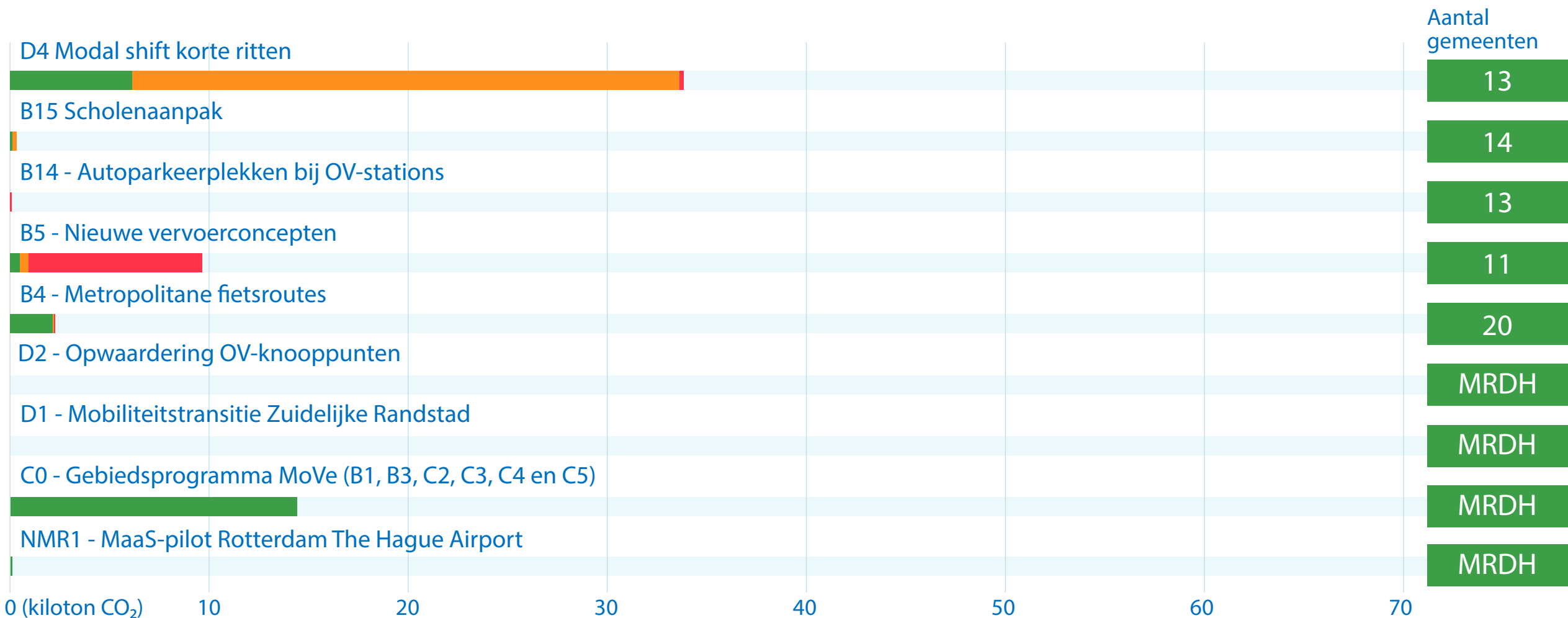
Het uitwerken van een mobiliteitsplan per gemeente (gericht op woon-werkverkeer van medewerkers) heeft een potentieel effect van ruim 10 kton, maar hiervan wordt slechts 1 kton bereikt met het huidige beleid. De meeste gemeenten (14 van de 23) hebben hierop nog geen concreet beleid, vandaar dat een groot deel van het effect oranje is gekleurd in de grafieken. Uit de werksessies met gemeenten bleek ook dat het huidige mobiliteitsbeleid van gemeenten (voor eigen werknemers) sterk verschilt per gemeente: reiskostenvergoedingen of parkeerregelingen zijn lokaal verschillend ingevuld.



FIETS, OV EN INNOVATIEVE MOBILITEIT

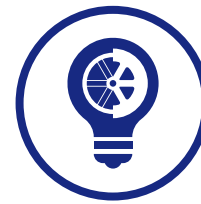
Binnen het deelthema ‘Fiets, OV en innovatieve mobiliteit’ vallen maatregelen gericht op het verbeteren van fietsfaciliteiten en het fietsnetwerk, het toekomstbestendig maken van het openbaar vervoer en het doen aansluiten van mobiliteitsdiensten op de reisbehoeften.

- Onderdeel van beleid
- Nog geen onderdeel van beleid
- Geen bestuurlijk draagvlak



Gebiedsprogramma MoVe - zie C0

- B1 - Verhogen capaciteit en frequentie tram- en lightrail
- B3 - Upgrade busverbindingen naar HOV/R-net
- C5 - Verkenning CID Binckhorst lange termijn
- C4 - MIRT-verkenning oeververbinding Rotterdam
- C3 - No regret-pakket CID/Binckhorst
- C2 - Verdubbeling Oude lijn



2.8 Fiets, OV en innovatieve mobiliteit

Binnen het thema fiets, OV en innovatieve mobiliteit heeft Modal shift van korte ritten het grootste potentieel effect (34 kton). Echter, voor een groot deel is dit potentieel effect nog niet in beleid opgenomen (ruim 80%, ca. 28 kton). Nagenoeg alle gemeenten voeren beleid voor het stimuleren van wandelen, fiets- en OV-gebruik, maar hier zijn vaak geen concrete doelstellingen voor de modal shift aan gekoppeld.

De OV-maatregelen uit het gebiedsprogramma MoVe van de MRDH (maatregel B1, B2 en C2 t/m C5) zijn deels faciliterend voor de groei van het OV als gevolg van bevolkingsgroei. Voor de maatregelen op korte termijn is op basis van eerdere onderzoeken, gekoppeld aan de MIRT-verkenning, het effect ingeschat op de modal shift (ca. 15 kton). Het effect van de maatregelen op lange termijn (ná 2025) valt buiten de scope van deze studie.

De toepassing van nieuwe vervoersconcepten (zoals het actief stimuleren van het gebruik van deelauto's) levert potentieel ca. 9 kton effect op. Het berekende effect is gebaseerd op specifieke informatie die 7 gemeenten hebben aangeleverd. In de meeste gemeenten is dit beleid nog in ontwikkeling.

De metropolitane fietsroutes (5 prioritaire routes en aanvullende routes van gemeenten) leveren een CO₂-reductie van ruim 2 kton. Het opwaarderen van OV-knooppunten (in de uitwerking betreft deze maatregel met name het toevoegen van fietsparkeerplekken) heeft geen aanvullend CO₂-effect in 2025. Wij zien deze maatregelen als faciliterend beleid voor de groei van het OV en de modal shift die daarmee wordt beoogd.

De maatregelen Autoparkeerplekken bij OV-stations, scholenaanpak en de MaaS-pilot bij Rotterdam – The Hague airport leveren een erg beperkte bijdrage aan het totaal (<0,5 kton per maatregel). Op langer termijn heeft de MaaS-pilot van deze maatregelen het meeste potentie, zeker wanneer deze wordt gekoppeld aan andere maatregelen, zoals de investeringen in de OV-voorzieningen en de toepassing van nieuwe vervoersconcepten (bijv. deelmobiliteit).

‘De metropolitane
fietsroutes leveren
een CO₂-reductie
van ruim 2 kton’

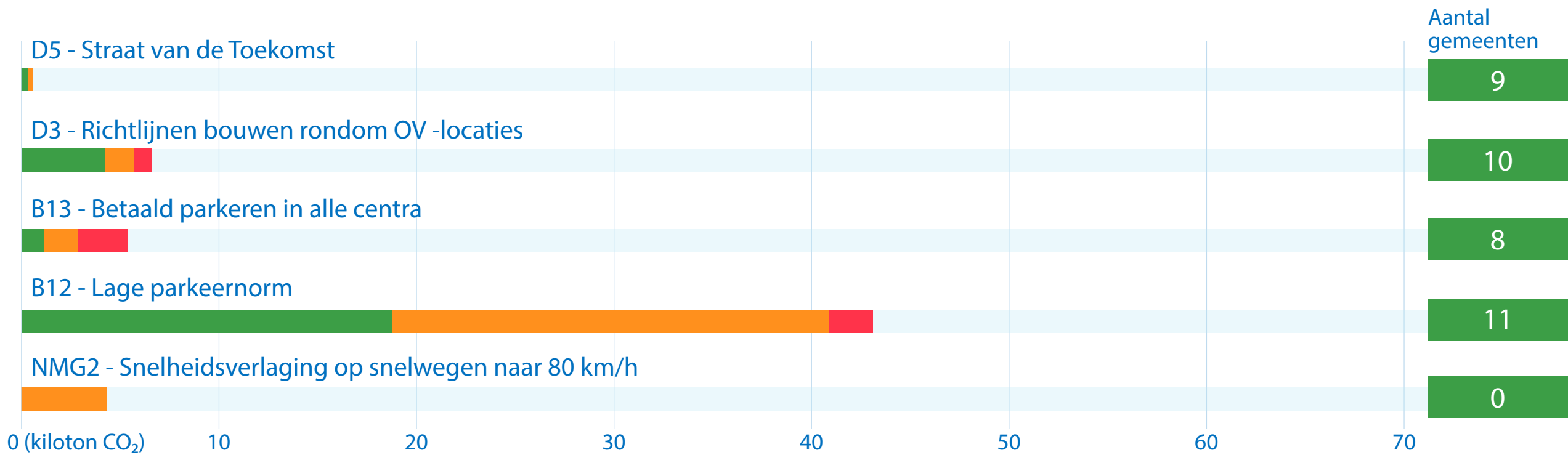




PARKEER- EN RUIMTELIJK BELEID

Binnen het deelthema ‘parkeer- en ruimtelijk beleid’ staan de maatregelen die raken aan in parkeren, openbare ruimte en de woningbouwopgave.

- Onderdeel van beleid
- Nog geen onderdeel van beleid
- Geen bestuurlijk draagvlak





2.9 Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid

Het toepassen van lagere parkeernormen, waardoor het autobezit en – gebruik vermindert, heeft binnen het parkeer-, ruimtelijk en overig beleid de hoogste bijdrage aan het effect. Het potentieel effect van de maatregel is 43 kton, waarvan 19 kton met het huidige beleid wordt gerealiseerd.

Uit de werksessies met gemeenten bleek dat vooral centraal gelegen gemeenten, met een goede OV-ontsluiting, lagere parkeernormen (willen gaan) toepassen. De meeste gemeenten overwegen toepassing van lagere parkeernormen bij nieuwbouw en nabij OV-voorzieningen. In stedelijk gebied is er ook beleid om de parkeernormen in bestaande wijken te verlagen. Voor gemeenten die beleid rondom lagere parkeernormen nog in ontwikkeling hebben, kan het helpen praktijkvoorbeelden in de regio te evalueren en hierover op regionale schaal kennis uit te wisselen. In gemeenten in meer landelijk gebied, vaak met een minder goede OV-ontsluiting, worden vaak nog traditionele parkeernormen toegepast – hier ligt dus nog reductiepotentieel, op voorwaarde dat de bereikbaarheid op peil blijft met goede OV- en/of fietsvoorzieningen.

Het bouwen rondom OV-locaties levert de op één na grootste bijdrage: 7 kton potentieel, waarvan ruim 4 kton in het huidige beleid wordt benut. Deze maatregel wordt idealiter gecombineerd met de toepassing van lagere parkeernormen en verbetering van het OV, zodat het maximale effect op modal shift wordt bereikt.

Het ontwerpprincipe 'Straat van de toekomst' sluit aan op de toepassing van lagere parkeernormen (minder auto's in het straatbeeld en daarmee sturen op minder autobezit en -gebruik). Het effect van de maatregel op zichzelf is beperkt (<1 kton) vanwege de schaal waarop deze maatregel wordt toegepast. Echter, wanneer er goede ervaringen zijn met deze maatregel op kleinere schaal, kan deze maatregel worden uitgebreid naar een bredere en grootschaliger aanpak met lagere parkeernormen per buurt of wijk.

'Het bouwen rondom
OV-locaties levert
de op een na
grootste bijdrage:
7 kton potentieel,
waarvan ruim
4 kton in het huidige
beleid wordt benut'



H.3 KANSEN VOOR DE RESTOPGAVE

- ▶ 3.1 Kansen voor regionale samenwerking
- ▶ 3.2 Nieuwe maatregelen



Met het regionaal maatregelenpakket – fase 1 verwezenlijken we nog niet de ambitie van 30% CO₂-reductie in 2025. Het voorliggende Programma duurzame mobiliteit is een eerste stap en geeft een beeld van de huidige stand van zaken. Het programma is adaptief en in 2020 zetten we de volgende stap met het regionaal maatregelenpakket – fase 2. In dit hoofdstuk schetsen we welke aanvullende maatregelen daar mogelijk in opgenomen worden op basis van de kansen die afgelopen jaar naar voren zijn gekomen. Die kansen verdelen we in twee categorieën, die we in dit hoofdstuk toelichten:

1. Kansen voor regionale samenwerking. In de afgelopen periode hebben we thema's geïdentificeerd waarvoor regionale samenwerking wenselijk en effectief is, maar waarover nog niet bij alle gemeenten besluitvorming heeft plaatsgevonden.
2. Nieuwe maatregelen. Verschillende gemeenten herijken hun mobiliteitsbeleid en dragen in dat kader nieuwe onderwerpen en maatregelen aan voor het Programma duurzame mobiliteit. In 2020 werken we dat uit en in het najaar vullen we het Programma duurzame mobiliteit aan.



3.1 Kansen voor regionale samenwerking

Er is aanleiding voor regionale samenwerking, omdat sprake is van regionale initiatieven of omdat gemeenten behoefte hebben aan afstemming en/of kennisuitwisseling. Het gaat om maatregelen die een groot effect opleveren voor de reductie van de CO₂-uitstoot. Hieronder beschrijven we vier thema's die kansrijk zijn om in Q2 en Q3 van 2020 te verdiepen. De kansen voor regionale samenwerking richten zich in eerste instantie op de samenwerking tussen de 23 gemeenten, maar wanneer wenselijk verruimen we de samenwerking snel naar andere partijen zoals de provincie Zuid-Holland, andere regio's binnen de provincie, het Rijk, maatschappelijke organisaties, brancheorganisaties en kennisinstellingen.

‘Er is aanleiding voor regionale samenwerking, omdat sprake is van regionale initiatieven of omdat gemeenten behoefte hebben aan afstemming en/of kennisuitwisseling’





'De 23 gemeenten kunnen regionaal samenwerken op dit thema, voor kennisuitwisseling en om samen meer massa te maken voor de invoer van zero emissie zwaar materieel'

Duurzaam inkopen zwaar materieel

Binnen het thema Duurzaam inkopen is regionale samenwerking voor het verduurzamen van zwaar materieel onmisbaar. Zwaar materieel speelt een rol bij de maatregelen 'Zero emissie eigen wagenpark', 'Zero emissie bestratings- en rioleringswerkzaamheden' en 'Zero emissie groen onderhoud'. De afdeling Vervoer en Materieel van de gemeente Rotterdam heeft in het afgelopen jaar het initiatief genomen tot een regionale werkgroep voor kennisuitwisseling. Dan blijken gemeenten tegen dezelfde problemen aan te lopen.

- › Zero emissie zwaar materieel is nog onvoldoende beschikbaar en/of voldoet niet aan de gevraagde technische eisen.
- › Bij de aanbestedingen die gemeenten individueel doen voor zero emissie zwaar materieel, zijn de aantallen voertuigen te laag. Er is onvoldoende massa voor de markt om het zero emissie zwaar materieel te ontwikkelen.
- › Bij verschillende gemeenten worden de maatregelen 'Zero emissie bestratings- en rioleringswerkzaamheden' en 'Zero emissie groen onderhoud' uitgevoerd door externe organisaties en hebben zij weinig grip op het materieel dat wordt ingezet.

De 23 gemeenten kunnen regionaal samenwerken op dit thema, voor kennisuitwisseling en om samen meer massa te maken voor de invoer van zero emissie zwaar materieel. De afdeling Vervoer en Materieel van de gemeente Rotterdam is bereid samen met de MRDH-organisatie de regionale werkgroep voort te zetten om inhoudelijke kennis over het ZE zwaar materieel uit te wisselen en te onderzoeken of regionaal kan worden samengewerkt bij aanbestedingen voor ZE zwaar materieel.

Verduurzaming logistiek

Dit thema omvat de maatregelen 'ZE-zone voor vrachtverkeer', 'logistieke hubs' en 'logistiek makelaar'. Dit thema is kansrijk voor regionale samenwerking vanwege de volgende redenen:

- › De Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek is door 22 MRDH-gemeenten ondertekend: een publiek-private samenwerking met als uiteindelijke doel schadelijke emissies van stadslogistiek te reduceren tot nul. Met de ondertekening van de Green Deal hebben 22 gemeenten de intentie uitgesproken om de verduurzaming van logistiek op te pakken.
- › De gemeenten Delft, Den Haag, Rotterdam en Schiedam stellen per 2025 een ZE-zone in voor vrachtverkeer. Andere gemeenten sluiten hier mogelijk na 2025 op aan, maar daar moet nog besluitvorming over plaatsvinden en zij leren graag van genoemde gemeenten. Ook hebben verschillende gemeenten behoefte aan kennisdeling over logistieke hubs.
- › In 2016 is de regionale aanpak Goederenvervoer vastgesteld in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH. Logistieke stromen houden niet op bij de gemeentegrens en verschillende gemeenten hebben kennis opgedaan over dit thema. Onder de regionale aanpak Goederenvervoer kunnen de gemeenten gezamenlijk een extra impuls geven aan de verduurzaming van logistiek. De regionale samenwerking richt zich op coördinatie, kennisdeling en afstemming.
- › In het kader van de regionale uitwerking van de Klimaatakkoord (onderdeel Mobiliteit) is in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT)⁴ afgesproken om een plan van aanpak op te stellen voor een integraal en regionaal gerichte logistieke aanpak op het gebied van bereikbaarheid en duurzaamheid. En onder het gebiedsprogramma MoVe wordt een logistiek strateeg aangesteld om de bereikbaarheid te bevorderen.

⁴ Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is een uitvoeringsprogramma van de rijksoverheid. Het MIRT-programma omvat projecten van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.





‘Daarnaast willen gemeenten hun eigen mobiliteit (zakelijk verkeer en woon-werkverkeer) verduurzamen’

Werkgebonden mobiliteit

In het regionaal maatregelenpakket – fase 1 zijn de maatregelen ‘werkgeversaanpak’ en ‘mobiliteitsplan gemeenten’ opgenomen. Bereikbaar Haaglanden en Rijnland (BHR) en de Verkeersonderneming (VO) voeren al verschillende jaren activiteiten uit voor de werkgeversaanpak. Zo zijn er in het kader van de Korte Termijn Aanpak 2020-2022 afspraken gemaakt over het uitvoeren van de werkgeversaanpak BHR en de werkgeversaanpak VO. Hier kan goed op worden aangesloten.

Daarnaast willen gemeenten hun eigen mobiliteit (zakelijk verkeer en woon-werkverkeer) verduurzamen. Verschillende gemeenten geven aan dat dat nog niet eenvoudig is in relatie tot HR-beleid en arbeidsvoorwaarden. De 23 gemeenten kunnen gezamenlijk onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om een duurzaam mobiliteitsplan per gemeente op te stellen en kennis delen over dit onderwerp.



Deelmobiliteit gecombineerd met bouwen rondom OV-locaties en lage parkeernorm

Het laatste kansrijke thema voor regionale samenwerking is deelmobiliteit. Met name grote steden kennen verschillende aanbieders van vormen van deelmobiliteit (deelfietsen, -scooters, -auto's) en deze gemeenten doen veel kennis en ervaring op met deze nieuwe concepten. De andere gemeenten hebben behoefte aan kennis op dit vlak om de mogelijkheden in hun eigen gemeente te bepalen. Daarnaast vragen gemeenten om regionale afstemming voor deelmobiliteit. Ook in de busconcessies van de MRDH worden deelfietsen aangeboden. Er wordt een regionale verkenning gestart naar deelmobiliteit met de vraag hoe deze nieuwe concepten het OV-systeem kunnen aanvullen.

Deelmobiliteit heeft bij verschillende gemeenten een relatie met de maatregelen 'Bouwen rondom OV-locaties' en 'Lage parkeernorm', omdat deelmobiliteit samen met het 'Bouwen rondom OV-locaties' goed kan worden ingezet als alternatief voor de auto en om modal shift te stimuleren. Wanneer we een goed alternatief bieden voor de auto, is het mogelijk om bij nieuwbouwlocaties een lage parkeernorm voor te schrijven. Verschillende gemeenten experimenteren met een lage parkeernorm bij nieuwbouwlocaties en delen die kennis en ervaringen graag.

3.2 Nieuwe maatregelen

Gedurende 2019 hebben gemeenten en de MRDH nieuwe maatregelen aangedragen die niet in het keuzemenu voorkwamen. CE Delft heeft vijf ervan doorgerekend om de bijdrage aan CO₂-reductie te bepalen. Het effect is voor de hele regio bepaald, dus als alle gemeenten besluiten om deze nieuwe maatregelen door te voeren. In 2020 onderzoeken we of deze maatregelen op bestuurlijk draagvlak kunnen rekenen en of gemeenten deze maatregelen willen uitvoeren.

Aangedragen door	Thema	Nieuwe maatregel	Effect CO ₂ -reductie
Vlaardingen	> Elektrisch vervoer & beprijzing	> Weren van vuile scooters	> 20 kton
Schiedam	> Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	> Autosnelwegen in Schiedam naar 80 km/uur	> 4,4 kton
Rotterdam	> Duurzaam inkopen	> Zero emissie materieel bouw	> 9,2 kton
MRDH	> Fiets, OV en innovatieve mobiliteit	> MaaS-pilot Rotterdam The Hague Airport	> 0,1 kton
MRDH	> Verduurzaming logistiek	> Connected Transport Corridor	> 0,8 kton



In de volgende tabel staan nog meer nieuwe maatregelen die mogelijkwijs bijdragen aan CO₂-reductie. Het is nog niet mogelijk het effect van deze maatregelen te berekenen, omdat we over onvoldoende informatie beschikken. We delen deze maatregelen ter inspiratie.

In Q2 en Q3 van dit jaar onderzoeken we gezamenlijk welke maatregelen naast de thema's uit categorie 1 geschikt zijn om nader uit te werken en om het effect op de reductie van CO₂-uitstoot te berekenen. In 2020 kunnen gemeenten nog meer nieuwe maatregelen aandragen die bijvoorbeeld uit de herijking van hun mobiliteitsbeleid komen. Gezien het adaptieve karakter van het programma is er ruimte om op basis van nieuwe inzichten en maatregelen van gemeenten bij te sturen. Wij zijn flexibel om maatregelen uit het regionaal maatregelenpakket – fase 1 te verruimen, het pakket aan te vullen met nieuwe maatregelen en te kijken naar versnelling van maatregelen.

Aangedragen door	Thema	Nieuwe maatregel
MRDH	› Fiets, OV en innovatieve mobiliteit › Verduurzaming logistiek	› Regionaal basisnetwerk fiets versterken › Pakketlocker bij bushaltes voor slimme pakketbezorgdienst
Schiedam	› Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid	› Verhandelbare parkeerrechten (pilot met prof. Erik Verhoef)
Rijswijk	› Verduurzaming logistiek	› Verminderen van vrachtwagenbewegingen (bijvoorbeeld met 250 per dag)
Lansingerland	› Verduurzaming logistiek	› Railterminal waarmee dagelijks 800 vrachtwagens van de weg gehaald worden (400 heen, 400 terug). Veelal ritten naar het buitenland. Gemeente stelt voor om voor elke bespaarde rit 90 km te hanteren
Rotterdam	› Verduurzaming logistiek	› Netwerkplatform Zero Emission Stadslogistiek 010 › Venstertijden verruimen, ontheffingen voor stadslogistiek via busbanen, vracht en bestel in voetgangersgebieden
Den Haag	› Elektrisch vervoer & beprijzing	› Milieuzone voor (bepaald type) scooters. Gemeente is bezig met een verkeersbesluit voor een milieuzone voor brommers. De milieuzone betreft de hele gemeente en het gaat om tweetakt brom- en snorfietsen van 2010 en ouder
Capelle a/d IJssel	› Duurzaam inkopen › Verduurzaming logistiek	› Rivium halte waterbus › Duurzame bouwlogistiek bij project Rivium



H.4 ORGANISATIE, FINANCIERING, MONITORING & COMMUNICATIE

- 4.1 Organisatie van de uitvoering van de maatregelen
- 4.2 Financiering van de maatregelen
- 4.3 Monitoring van de maatregelen
- 4.4 Communicatie & kennisdeling





‘Eind 2020 vullen we het programma aan met het regionaal maatregelenpakket – fase 2’

Het regionaal maatregelenpakket – fase 1 richt zich op uitvoering op de korte termijn en bevat zowel regionale maatregelen, subregionale maatregelen en maatregelen van individuele gemeenten. Eind 2020 vullen we het programma aan met het regionaal maatregelenpakket – fase 2. Dit hoofdstuk gaat in op de organisatie van het programma voor fase 1 en over het uitwerken van de kansen voor de restopgave.

4.1 Organisatie van de uitvoering van de maatregelen

Het regionaal maatregelenpakket – fase 1 bevat zowel regionale maatregelen, maatregelen die meerdere gemeenten oppakken als maatregelen waar één individuele gemeente aan werkt. De uitvoering van de maatregelen wordt dus op verschillende schaalniveaus en met verschillende samenwerkingsconstructies opgepakt.

De uitvoering van de maatregelen is als volgt georganiseerd

- › Voor een groot deel van de maatregelen zijn de individuele gemeenten zelf verantwoordelijk voor de uitvoering. In het regionaal maatregelenpakket – fase 1 is aangegeven hoeveel gemeenten een maatregel uitvoeren.
- › De overige maatregelen voert de MRDH uit vanuit haar kerntaken of worden vanuit het gebiedsprogramma MoVe gerealiseerd, waarbij de gemeenten en de provincie nauw betrokken zijn.
- › Voor sommige maatregelen bestaan er samenwerkingsconstructies en ondersteunende uitvoeringsprogramma's:
 - Laadinfrastructuur: regionale concessie vanuit Rotterdam en oprichting regionale samenwerking voor Nationale Agenda Laadinfrastructuur.
 - Programma Metropolitane Fietsroutes.
 - Programma Ketenmobiliteit op OV-knooppunten.
 - Programma Verkeersveiligheid met aanpak School op Seef.
 - Programma Verkeersmanagement; Bereik! en Krachtenbundeling Smart Mobility.
 - Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden Rijnland voor mobiliteitsmanagement.
- › Vanuit het Programma duurzame mobiliteit worden onder andere de hiervoor genoemde samenwerkingsconstructies en ondersteunende uitvoeringsprogramma's gepromoot om de uitvoering te versnellen. Daarnaast richt het programma zich op afstemming van de verschillende maatregelen, afstemming met relevante gremia (zoals MoVe en RES) en kennisdeling over de verschillende thema's.

De MRDH-organisatie heeft de gemeenten het afgelopen jaar ondersteund als procescoördinator voor dit dossier. De gemeenten zijn zelf aan zet om de maatregelen uit te voeren en aan te geven welke maatregelen zij nog meer nemen om de afgesproken ambitie te realiseren.

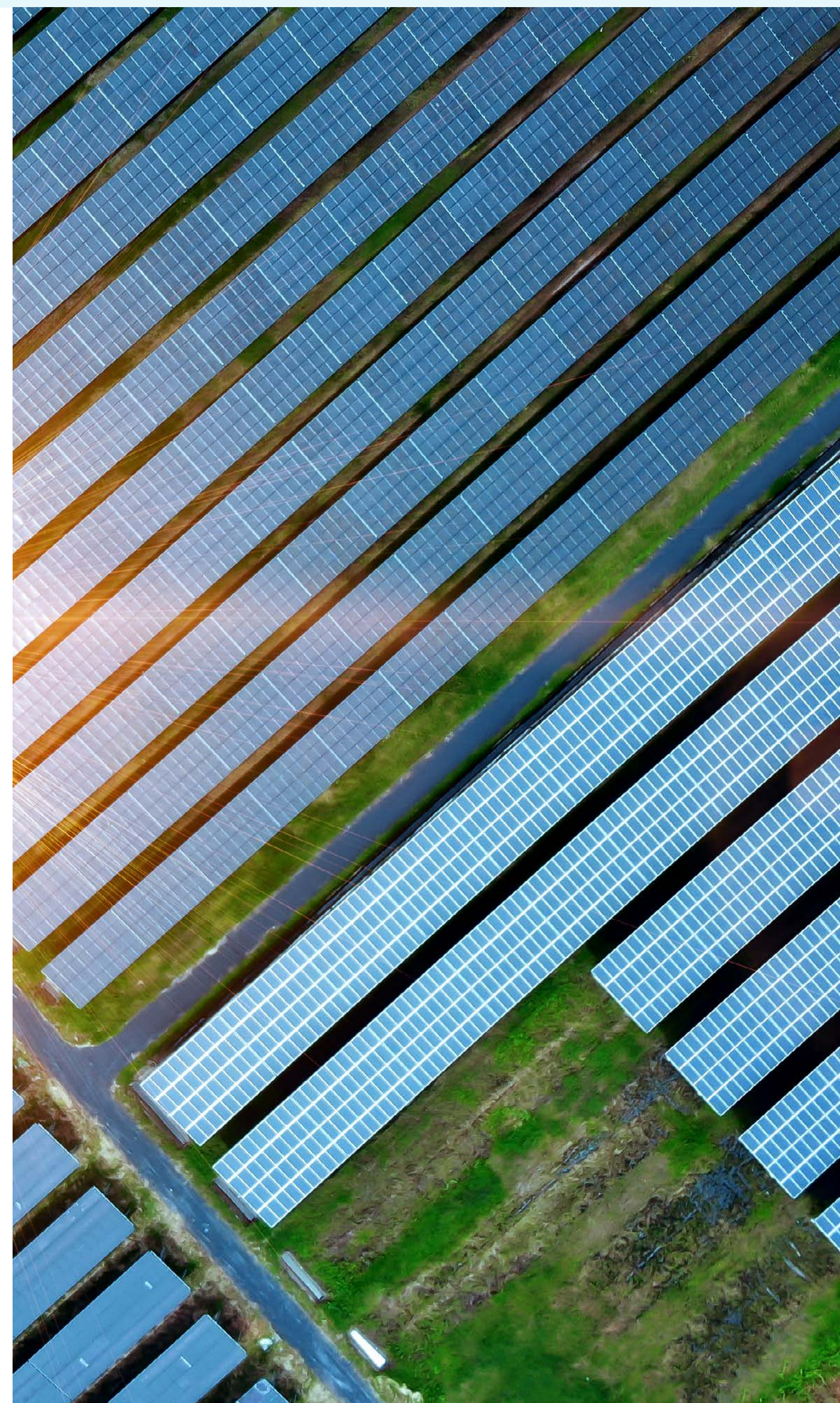


De MRDH ondersteunt de gemeenten onder meer met expertise, coördinatie van regionale maatregelen, organisatie van kennisuitwisseling, afstemming met gemeenten, provincie en Rijk. Bij de gemeenten bestaat de wens dat de MRDH de rol van procescoördinator voor het Programma duurzame mobiliteit voortzet. De MRDH voert dan de volgende taken uit:

- › Expertmatige en procesmatige ondersteuning van gemeenten bij regionale invulling van de maatregelen.
- › Uitwerken/onderzoeken van de kansen voor de restopgave.
- › Monitoringssystematiek nader uitwerken en uitvoeren. Dit betreft onder meer het aanvullen en actualiseren van het regionaal maatregelenpakket met fase 2 en het actualiseren van de effectberekening.
- › Public affairs gericht op een ambitieuzere rijksinzet voor duurzame mobiliteit, mede in relatie tot de regionale uitwerking van het Klimaatakkoord onderdeel mobiliteit.
- › Zoeken naar gezamenlijke bekostiging, onder andere door gesprekken met het Rijk over rijksbijdrage (Klimaatakkoord).
- › Afstemming met de provincie Zuid-Holland, ook in relatie tot andere regio's in Zuid-Holland.

De afgelopen periode is de organisatie en samenwerking vooral gericht op de 23 MRDH-gemeenten, provincie en Rijk. Gezien de restopgave is het van belang om de samenwerking op thema's en/of maatregelen te verbreden met brancheverenigingen, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen. Ook in het Klimaatakkoord wordt de oproep gedaan om de bepaalde maatregelen te realiseren in triple-helix⁵ verband.

⁵ Triple helix staat voor de samenwerking tussen overheid, ondernemingen en onderwijs.



4.2 Financiering van de maatregelen

De uitvoeringsregeling van de MRDH biedt verschillende subsidiemogelijkheden voor diverse maatregelen uit het regionaal maatregelenpakket fase 1. De uitvoeringsregeling staat open voor alle rechtspersonen met een plan van aanpak dat voldoet aan de voorwaarden. Voor infrastructuur is dit de infrabeheerder. Voor gedragsprojecten, pilots verkeersmanagement en verkeersveiligheid kunnen dit ook andere rechtspersonen zijn. Hiernaast geven we per thema aan welke maatregelen subsidiabel zijn en welke onderdelen van de uitvoeringsregeling van toepassing zijn. Voor de exacte regels, zoals over de subsidiabele kosten, verwijzen we naar de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit.

Thema	Subsidiabele maatregel	Onderdeel Uitvoeringsregeling
Duurzaam inkopen	> A1 ZE-bussen > A2 + A3 Zonnepanelen HTM/RET > A4 Donkergroene stroom HTM/RET	> Exploitatie (OV) > Infrastructuur (OV) > Exploitatie (OV)
Verduurzaming logistiek	> B17 Logistieke hub > B7 Inzet logistiek makelaar > B19 Wagenparkadviseur > NMR2 - Connected Transport Corridor	> Bewust reisgedrag > Bewust reisgedrag > Bewust reisgedrag > Bewust reisgedrag
Werkgebonden mobiliteit	> B11 Werkgeversaankpak	> Bewust reisgedrag
Fiets, OV en innovatieve mobiliteit	> B1 Verhogen capaciteit en frequentie tram- en lightrailverbindingen > B3 Upgrade busverbindingen naar HOV/R-net > B4 Metropolitane fietsroutes > B5 Nieuwe vervoersconcepten > B14 Fiets- en autoparkeerplekken > B15 Scholenaankpak > C2 t/m C5 Gebiedsprogramma MoVe > D2 Opwaardering OV-knooppunten lange termijn > NMR1 - MaaS-pilot Rotterdam The Hague Airport	> Infrastructuur (OV) > Infrastructuur (OV) en exploitatie (OV) > Infrastructuur (MFR) > Overige projecten > Infrastructuur (ketenmobiliteit) > Gedragscampagnes (verkeersveiligheidseducatie) > Infrastructuur (OV & weg) > Infrastructuur (ketenmobiliteit) > Overige projecten





‘Op 28 juni 2019 werd het nationale Klimaatakkoord gesloten en op 29 november jl. hebben bijna alle gemeenten in Nederland ermee ingestemd.’

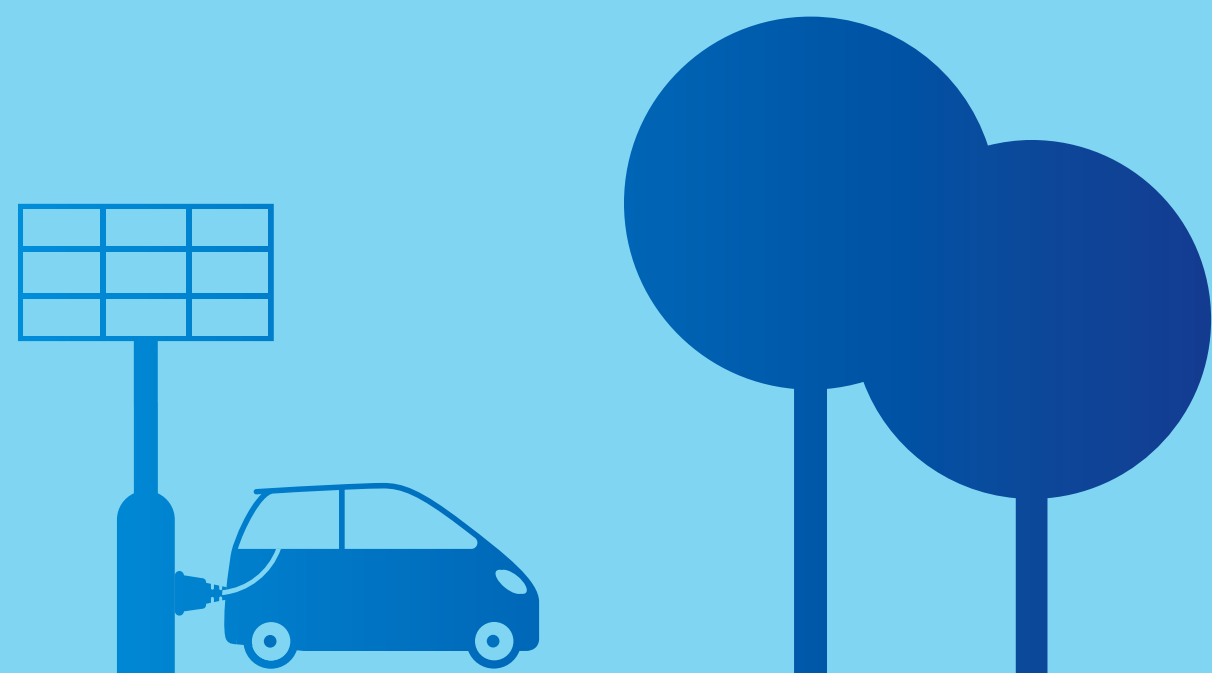
Naast financiering vanuit de reguliere uitvoeringsbudgetten van MRDH willen we aanvullende middelen aanboren, waarbij er een belangrijke verantwoordelijkheid ligt bij het Rijk. Het Programma duurzame mobiliteit maakt deel uit van de propositie ‘Investeren in de regio’. Thema’s uit het programma met geen of weinig reguliere uitvoeringsbudgetten worden in de propositie naar voren geschoven.

Op 28 juni 2019 werd het nationale Klimaatakkoord gesloten en op 29 november jl. hebben bijna alle gemeenten in Nederland ermee ingestemd. In het Klimaatakkoord zijn geen afspraken gemaakt over de financiering van regionale mobiliteitsprogramma’s en het opstellen ervan. Gesprekken over rijks- en regiofinanciering van individuele maatregelen in het regionale mobiliteitsprogramma worden gevoerd via het reguliere BO-MIRT.

Mobiliteit is een belangrijk onderdeel in het Klimaatakkoord en in het BO-MIRT van afgelopen najaar zijn de eerste startafspraken gemaakt over de regionale uitwerking:

- Rijk en regio zetten een regionaal samenwerkingsverband op voor de plaatsing van laadinfrastructuur en voor het uitvoeren van de afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Het Rijk draagt daar procesgeld aan bij op basis van een 50/50-verdeling (landelijk € 15 miljoen inclusief btw). In deze regio treedt de gemeente Rotterdam op als trekker voor dit dossier.

‘Het Programma duurzame mobiliteit is het regionale mobiliteitsprogramma voor deze regio’



- › Rijk en regio streven naar het instellen van een ZE-zone voor stadslogistiek in vier gemeenten (Delft, Den Haag, Rotterdam en Schiedam) in deze regio in 2025. Rijk en regio spreken af een plan van aanpak op te stellen voor een integraal en regionaal gerichte logistieke aanpak op het gebied van bereikbaarheid en duurzaamheid. Het Rijk reserveert maximaal € 50.000 inclusief btw onder voorbehoud van minimaal 50/50-cofinanciering.
- › Extra rijksmiddelen (landelijk € 75 miljoen inclusief btw) voor fietsparkeren bij OV-locaties.
- › Het Rijk neemt het initiatief om samen met het landsdeel Zuid-West Nederland te verkennen wat er nodig is voor de implementatie van de Europese Clean Vehicles richtlijn.
- › In het gebiedsgerichte programma MoVe wordt voor de periode 2020-2021 via de werkgeversaanpak onder andere invulling gegeven aan de afspraken uit het Klimaatakkoord over verduurzaming van werkgerelateerde mobiliteit.

Dit zijn de eerste afspraken, maar om de gestelde doelen te behalen, zijn er ondersteunende middelen van het Rijk nodig. Daarnaast is besproken dat regionale mobiliteitsprogramma's worden opgesteld en dat de koppeling wordt gelegd met relevante dossiers, zoals het Programma Aanpak Stikstof⁶ (PAS). Het Programma duurzame mobiliteit is het regionale mobiliteitsprogramma voor deze regio.

⁶ Het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is een beleidskader uit 2015 van de Nederlandse overheid om de natuur te beschermen in de door Nederland aangewezen natuurgebieden van het Europese Natura 2000-programma. De doelstelling was de stikstofdepositie in de aangewezen natuurgebieden te verminderen, omdat stikstofoxiden en ammoniak de natuur bedreigen.

4.3 Monitoring van de maatregelen

De voortgang van de uitvoering van de maatregelen wordt jaarlijks gemonitord. Dit vindt plaats door te monitoren of gemeenten de maatregelen opnemen in beleid. De resultaten worden gebruikt als basis voor de verantwoording richting de bestuurscommissie Vervoersautoriteit, en ook voor een jaarlijkse actualisering van het programma en om te leren en bij te sturen. Eind 2020 is dit de eerste keer aan de orde (regionaal maatregelenpakket – fase 2), op basis van de herijking van het mobiliteitsbeleid van diverse gemeenten. Ook gebruiken we de uitwerking van de kansen voor de restopgave en de regionale uitwerking van het Klimaatakkoord voor het onderdeel mobiliteit (bijvoorbeeld met betrekking tot laadinfrastructuur of de werkgeversaanpak) om het regionaal maatregelenpakket – fase 2 aan te vullen en zo de uitgesproken ambitie te realiseren.

De precieze monitoringssystematiek werken we in in het eerste halfjaar van 2020 verder uit. Daarbij sluiten we aan bij de systematiek van het Rijk voor de monitoring van de uitvoering van het Klimaatakkoord. Het doel van de monitoring is om overzicht te bieden van de maatregelen die de gemeenten en de MRDH uitvoeren, de voortgang van de maatregelen transparant te maken en het effect voor de reductie van de CO₂-uitstoot weer te geven.

De uitgangspunten voor de monitoringssystematiek luiden als volgt:

- › Eenvoudige en beknopte methode voor het aanleveren van informatie.
- › Communicatieve, overzichtelijke en digitale manier van het weergeven van de resultaten.
- › Aansluiten bij de systematiek van het Rijk.



‘Transparante
communicatie over
onze inspanningen
draagt op meerdere
manieren bij aan het
verwezenlijken van
de ambities op het
gebied van duurzame
mobiliteit’

4.4 Communicatie & kennisdeling

Transparante communicatie over onze inspanningen draagt op meerdere manieren bij aan het verwezenlijken van de ambities op het gebied van duurzame mobiliteit. Of dat nu gaat over de voortgang van maatregelen en de tussentijdse resultaten, de successen die worden behaald of over uitdagingen van partijen. Communicatie zorgt voor kennisdeling, draagvlak en inspiratie, en creëert bovendien een gevoel van urgentie en gedeeld eigenaarschap.

In de communicatie is een rol weggelegd voor zowel de MRDH-organisatie als de gemeenten zelf. In eerste instantie onderhouden we actief contact met de direct betrokken partijen in de regio, maar indirect spreken we ook een bredere doelgroep aan. Communicatie over het Programma duurzame mobiliteit draagt bij aan de volgende doelstellingen:

Gericht

- › Bestuurders, raden en colleges zijn actief geïnformeerd om het besluitvormingsproces voor en door gemeenten te ondersteunen en te bespoedigen.
- › Bestuurders, raden en colleges zijn toegerust om het verhaal van hun gemeente én dat van de regio te kunnen vertellen aan hun stakeholders.
- › Gemeenten in de regio inspireren elkaar en leren van elkaar door ervaringsverhalen te delen.

Breed

- › De regionale urgentie en impact van duurzame mobiliteit voor 2,3 miljoen mensen die in de regio wonen en werken, maken we zichtbaar voor een brede doelgroep.
- › Proactieve communicatie richting een brede doelgroep draagt bij aan het schetsen van een genuanceerd beeld over het Programma duurzame mobiliteit.

De MRDH-organisatie publiceert aan de hand van een contentkalender in 2020 diverse digitale content via de MRDH-kanalen en programmeert een aantal bijeenkomsten en fieldtrips. Dit met ondersteuning en actieve bijdrage van de 23 gemeenten. Daarnaast organiseren gemeenten afzonderlijk tevens eigen communicatieactiviteiten.

MRDH-organisatie

- › *Online:* we maken en delen artikelen en korte filmitems over best practices uit de regio en rapporteren periodiek over de voortgang van het maatregelenpakket.
- › *Offline:* we organiseren momenten voor (lokale) pers en (inspiratie)sessies voor gemeenten, waaronder directie en bestuurders.



BIJLAGE 1

Effectbepaling regionaal maatregelenpakket door CE Delft

Document via een digitale link toegankelijk:

➔ [Rapport CE Delft](#)



BIJLAGE 2

Keuzemenu: Aanpak CO₂-reductie Verkeer

Document via een digitale link toegankelijk:

🔗 Rapport MRDH Aanpak CO₂-reductie verkeer

