

Brief aan de leden
T.a.v. het college en de raad

Datum
13 november 2019
Kenmerk
TLE/U201901187
Telefoon
070-373 8393
Bijlage(n)
2

Onderwerp
VNG ledenbrief mobiliteit

Samenvatting

Op het terrein van de mobiliteit gaan de ontwikkelingen snel. Er gebeurt veel dat ook voor gemeenten van belang is. In deze brief vragen wij aandacht voor duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid en financiering van mobiliteit. Allemaal onderwerpen die u de kans bieden om uw mobiliteitsbeleid verder vorm te geven. Deze brief biedt u tevens handvatten voor het Bestuurlijk Overleg van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BO-MIRTs) tussen Rijk en regio.



Aan de leden

Datum
13 november 2019
Kenmerk
TLE/U201901187
Telefoonnummer
070-373 8393
Bijlage(n)
2

Onderwerp
VNG ledenbrief mobiliteit

Geacht college en gemeenteraad,

U levert als gemeente een belangrijke bijdrage aan de mobiliteitsopgave. De VNG houdt het pleidooi bij het Rijk om regionaal maatwerk te leveren en gebruik te maken van de regionale kennis- en uitvoeringskracht bij de verschillende ontwikkelingen mobiliteit. Zeker met het oog op de toekomst van mobiliteit is een nauwe samenwerking tussen Rijk en gemeenten vereist. Tegelijkertijd is en blijft juist ook regionaal maatwerk van wezenlijk belang. Een krimpgebied staat bijvoorbeeld voor andere opgaven dan een snelgroeiend stedelijk gebied.

1. Duurzame mobiliteit

Bij het thema duurzame mobiliteit vinden belangrijke beleidsontwikkelingen plaats bij de regionale mobiliteitsprogramma's, het fietsbeleid, milieuzones, de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en de Vrachtwagenheffing.

1.1. Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's):

Uitvoeringsplannen staan of vallen met een samenhangende visie op mobiliteit. Deze is er nog niet overall. Een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) faciliteert het integrale werken in de regio. Het RMP komt voort uit het klimaatakkoord en is een instrument om op regionale schaal toekomstbestendige bereikbaarheidsoplossingen te realiseren die bijdragen aan de transitie naar een duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem. Ook worden de startpakketten uit de MIRT gesprekken nader uitgewerkt. Het streven is om tijdens het BO MIRT in het najaar van 2020 een landsdekkend geheel van Regionale Mobiliteitsprogramma's te presenteren. De programma's vormen dan een basis voor strategische gesprekken met het Rijk. Meer informatie over de RMP en de onderwerpen met betrekking tot mobiliteit in klimaatakkoord voor gemeenten vindt u op de [VNG website](https://www.vng.nl).

Proces en ondersteuning gemeenten bij het RMP

Provincies nemen in 2019 het voortouw om samen met gemeenten plannen van aanpak op te stellen voor de ontwikkeling van RMP's. Om draagvlak en uitvoeringskracht te organiseren is het van belang om bij de uitwerking van de RMP's vanaf 2020 ook andere regionale partners te betrekken. De VNG en het IPO ondersteunen gemeenten en provincies bij het opstellen van de RMP's. De bijgevoegde handreiking vormt het eerste gezamenlijk product en is opgesteld in overleg met het ministerie van IenW. Deze handreiking is nadrukkelijk bedoeld als hulpmiddel en vormt geen blauwdruk.

1.2. Fietsbeleid en parkeren bij stations

Fietsbeleid biedt een mooie kans om de doelstellingen van gemeenten op maatschappelijke thema's zoals klimaat en gezondheid dichterbij te laten komen. Voor fietsparkeren bij stations is door de inzet van Tour de Force en de VNG een impuls van 75 miljoen euro gegeven in het Klimaatakkoord. De VNG ziet dit als een goed signaal maar zet ook een kanttekening bij de verdeling van de cofinanciering. Tot nu toe neemt het Rijk 40% voor zijn rekening en de gemeenten 60%. De VNG zet in op een evenwichtiger kostenverdeling tussen vervoerder, Rijk en decentrale overheden. Verder vragen wij dat de vervoerder de kosten voor exploitatie gaat overnemen.

Bestuurders kunnen in het MIRT-gesprek deze thematiek benoemen, zeker omdat het Rijk geen centrale BTW-af trek regeling hiervoor wil invoeren. Voor gemeenten betekent het een extra last als zij de BTW ook nog moeten financieren. Dit brengt diverse projecten in gevaar.

1.3. Milieuzones

De nieuwe regeling harmonisering van milieuzones in Nederland treedt waarschijnlijk 1 januari 2020 in werking. Milieuzones zijn een mogelijkheid voor een gemeente om de meest vervuilende voertuigen uit het centrum te weren en de leefbaarheid te bevorderen. U kunt als gemeente kiezen tussen twee versies voor het weren van dieselauto's. Deze versies zijn gebaseerd op de vervuiling van het personen- en bestelvoertuig en worden na vijf jaar tijd aangescherpt. Verder kunt u een milieuzone instellen voor bussen en vrachtwagens. Door de inzet van de VNG komt er een vroegtijdige evaluatie van de effectiviteit van deze maatregel. Dit biedt de mogelijkheid snel weer het gesprek aan te gaan om ook benzinevoertuigen aan de regelgeving toe te voegen. Gemeenten die nu al een milieuzone hanteren hebben een jaar de tijd (overgang tot 1. januari 2021) om de bebording en regelgeving aan te passen. Het Rijk stelt meer informatie over de harmonisatie van milieuzones beschikbaar vanaf eind november 2019 op de vernieuwde website www.milieuzones.nl.

1.4. Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Als onderdeel van het klimaatakkoord wordt een Nationale Agenda Laadinfrastructuur opgezet die decentrale overheden en vooral ook gemeenten ontzorgt en helpt de nodige groei van laadinfrastructuur te faciliteren. Hierbij wordt het land in regio's ingedeeld (meerdere provincies werken samen). In deze regio's wordt een ondersteuningsbureau opgezet dat u kunt benaderen voor hulp bij de uitvoering van laadinfrastructuur. Hiervoor is in totaal 15 miljoen euro beschikbaar.

In het MIRT-proces worden ook procesafspraken gemaakt over een regionale bestuursovereenkomst met als inhoud de opzet en governance van de regio en de verdeling van budgetten voor de regiobureaus voor de volgende drie jaar.

1.5. Vrachtwagenheffing

Naast onze buurlanden voert ook Nederland een vrachtwagenheffing in die 2023 in werking treedt. De VNG-inzet was en is vooral gericht op het inkorten van de spoedprocedure (tot nu toe van 6 tot max. 4 maanden) en inzet van een nieuwe categorie noodgeval bij urgent gevaar door bijvoorbeeld een verkeersonveilige situatie. Het Rijk heeft hiermee ingestemd maar wil tegelijkertijd dat gemeenten maatregelen nemen als verantwoordelijke wegbeheerder. Dat kan alleen een tijdelijke optie op gemeentelijke wegen zijn en heeft een negatief effect op de gemeentelijke budgetten. De VNG heeft daarom ervoor gepleit dat het Rijk kosten die door uitwijk veroorzaakt worden, zelf bekostigt. Wij verwachten dat dit een bespreekpunt wordt tijdens het BO MIRT omdat het Rijk dit tot nu toe niet wil. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing gaan terug naar de sector ter verduurzaming en bevordering van innovatie. Hier worden de gemeenten door de VNG-inzet bij de jaarlijkse besprekingen betrokken. Meer informatie over de vrachtwagenheffing is te vinden op www.vrachtwagenheffing.nl

2. Verkeersveiligheid:

2.1. Strategisch Plan verkeersveiligheid (SPV) 2030

De VNG steunt de ambities van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) van harte. Wel vragen wij aandacht voor de realisatie van deze ambities bij gemeenten. Gemeenten doen hun best om verkeersveiligheid te bevorderen maar zijn zelf beperkt door krimpemde gemeentelijke budgetten, onvoldoende kennis over risicogestuurd werken en capaciteit. De eerste stap voor risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid zijn de risicoanalyses: in plaats van reactief nadat een ongeluk plaats vindt, werkt de risicogestuurde aanpak preventief.

2.2. Risicoanalyses verkeersveiligheid

Een goede risicoanalyse vraagt goede samenwerking in de regio's om de ambities te kunnen realiseren. Daarom brengen provincies en gemeenten nu al en tot eind 2019 de belangrijkste risico's in de regio in kaart. Omdat dit kennis en tijd vergt, is het [kennisnetwerk SPV](#) gestart. De VNG pleit bij lenW voor actieve ondersteuning bij alle gemeenten. Voor 2019 lukt dit niet. Het kennisnetwerk stelt wel informatie - onder andere een [stappenplan risicoanalyse](#) en opstarthulp voor een aantal gemeenten in de vorm van personele capaciteit (1-2 dagen per gemeente) - beschikbaar. Hier worden gemeenten bij de risicoanalyse ondersteund. Via [deze link](#) kunt u zich melden voor ondersteuning. Op basis van de risicoanalyses worden in 2020 verkeersveiligheidsplannen opgesteld en worden maatregelen getroffen om de risico's te minimaliseren. Als VNG zetten wij ons in om meer budgetten voor gemeenten beschikbaar te stellen, knelpunten aan te pakken om een schaa sprong te kunnen maken. We constateren helaas dat dit niet in de lenW-begroting voor 2020 terug te vinden is. In december 2019 is een bestuurlijk gesprek gepland tussen het ministerie van lenW en de koepels over o.a. de financiering van verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid kan ook onderdeel worden van de BO-MIRTs door projecten met baten voor verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen.

3. Financiering van mobiliteit

Financiering van mobiliteit is een belangrijke uitdaging waar u als gemeente voor staat. Zo krijgt de VNG steeds meer signalen van gemeenten dat zij niet in staat zijn om cofinanciering bij mobiliteitsprojecten rond te krijgen vanwege beperkte financiële middelen. We geven hieronder twee actuele ontwikkelingen weer: invoering van het Mobiliteitsfonds en de BDU-gelden.

3.1. Concept wetsvoorstel Mobiliteitsfonds

Het wetsvoorstel Mobiliteitsfonds (MF) is een uitwerking van het Regeerakkoord en vervangt het huidige Infrastructuurfonds waarbij een brede benadering van de mobiliteitsopgave centraal staat. Mobiliteit zonder schotten tussen de diverse vervoersmodaliteit. Beoogde invoeringsdatum is 1 januari 2021. Daadwerkelijke vertaling naar de uitvoeringspraktijk vindt echter pas plaats vanaf 2030. In onze reactie op het wetsvoorstel besteden wij aandacht aan de gemeentelijke behoefte om opgavegericht, gebiedsgericht, zonder schotten en op basis van wederkerigheid invulling te geven aan het MF. Gemeenten geven aan nu al de slag te willen met de nieuwe werkwijze in o.a. proeftuinen, pilots ed. Ook letten wij op de bestuurlijke afwegingsruimte voor gemeenten en de uitvoerbaarheid van het stelsel. In het concept-wetsvoorstel staat dat dit wetsvoorstel niet tot extra financiële uitgaven bij decentrale overheden leidt. Wij hebben het ministerie van IenW verzocht nader te onderzoeken wat de (uitvoerings) gevolgen voor decentrale overheden kunnen zijn. Samen met IPO en vervoersregio's schatten wij namelijk in dat het organiserend vermogen van decentrale overheden wordt aangesproken om integraal en gebiedsgericht(er) te werken. In het algemeen constateren wij dat:

- MF een goede eerste stap is. Maar er is meer nodig. Ook de bijdrage van mobiliteit aan bredere urgente opgaven zoals bereikbaarheid van wonen, voorzieningen en de koppeling met duurzaamheidsvraagstukken moet in het MF meegenomen worden.
- MF ook een omslag is in werkwijze, cultuur, houding en gedrag. In een meerjarig leertraject met proeftuinen, pilots, vernieuwende businesscase zou ervaring opgedaan moeten worden. Dit zou terug moeten komen in de spelregels en het afweegkader (door middel van MIRT- spelregels).

Het verdere traject van het concept wetsvoorstel Mobiliteitsfonds is gericht om eind 2019 het wetsvoorstel in te dienen bij Raad van State en begin 2020 bij de Tweede Kamer.

3.2. BDU gelden

Het ministerie van IenW onderzoekt de besteding van de BDU verkeer en vervoer waartoe de motie Von Martels (29398-663) oproept. Gelet de op vele ambities op het terrein van mobiliteit is het een goede ontwikkeling om meer inzicht te krijgen hoe de huidige bekostiging van verkeer en vervoer plaatsvindt. Uit de tussentijdse resultaten van dit onderzoek blijkt dat het ingewikkeld is om deze cijfermatige informatie boven tafel te halen omdat deze middelen niet apart zijn beschreven in het provinciefonds. Vanuit VNG blijven we echter inzetten op een passend financieel kader voor de mobiliteitstransitie. Met ingang van 2016 maken voor provincies bestemde middelen uit de BDU-Verkeer en Vervoer – een specifieke uitkering van het toenmalige Ministerie van Infrastructuur en Milieu – onderdeel uit van het provinciefonds (met uitzondering van de regio's Amsterdam, Haaglanden en Rotterdam). De overheveling naar het provinciefonds vloeit voort uit de Wet afschaffing plusregio's (Tweede Kamer 2012-2013, 33 659 nr. 2). Vanaf 2018 zijn – door het wetsvoorstel vereenvoudiging van het verdeelmodel van het provinciefonds – de jaarlijks beschikbare middelen voor de BDU verkeer en vervoer ook niet meer apart gelabeld in de algemene uitkering van het provinciefonds.

4. Handvatten BO-MIRTs

Door diverse ontwikkelingen in het speelveld is de opzet van het BO MIRT aan het veranderen. De raakvlakken tussen grote investeringsprojecten, smart mobility en gebiedsgerichte programma's zoals omgevingsagenda, verduurzaming van mobiliteit nemen alleen maar toe. Dit vraagt regionale samenwerking (intergemeentelijk maar ook met de provincie) en benadrukt het belang van goede afspraken tussen Rijk en overheden. Voor de korte termijn wordt door het toevoegen van afspraken over bijvoorbeeld duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid aan de MIRT-tafels een breder gesprek gevoerd over mobiliteit dan tot nu toe. Wij adviseren u tijdens het BO-MIRT met het Rijk te bespreken hoe u samen de gestelde ambities rond mobiliteit kunt waarmaken. We gaan ervan uit dat de informatie in deze brief u handvatten biedt voor het BO-MIRT.

Indien u nog vragen heeft kunt u ons via 070-373 8393 bereiken.

Bijlagen:

Bijlage 1: Handreiking Regionaal Mobiliteitsprogramma

Bijlage 2: Dummy Regionaal Mobiliteitsprogramma

Met vriendelijke groet,
Vereniging van Nederlandse Gemeenten

J. Kriens
Algemeen directeur



Regionale Mobiliteitsprogramma's

Handreiking

Versie 1.0

4 november 2019

Regionale Mobiliteitsprogramma's

Handreiking

Versie 1.0



4 november 2019

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en achtergrond	4
1.2	Regionale mobiliteitsprogramma's	4
1.3	Interbestuurlijke samenwerking en governance	5
1.4	Positionering	6
1.5	Leeswijzer	7
2.	Regionale ambities en kenmerken	8
2.1	Regio-indeling	8
2.2	Ambitie en doelstellingen	8
2.3	Analyse van de regio	9
3.	Programma	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Duurzame mobiliteit	13
3.3	Verminderen: slimmer reizen	14
3.4	Veranderen: anders reizen	14
3.5	Verduurzamen: schoner reizen	21
3.6	Overzicht en planning	32
3.7	Monitoring & Evaluatie	33
4.	Organisatie, planning en middelen	34
4.1	Organisatie	34
4.2	Partners	35
4.3	Fasering en planning	36
4.4	Capaciteit en middelen	36
4.5	Communicatie	36

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergrond

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

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

1.2 Regionale mobiliteitsprogramma's

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

Daarom hebben overheden in het klimaatakkoord afgesproken om een landsdekkend geheel van zogenaamde *Regionale Mobiliteitsprogramma's* te ontwikkelen. Provincies en gemeenten nemen hiertoe het initiatief. Het Regionale Mobiliteitsprogramma is een *instrument* om op regionaal schaalniveau toekomstbestendige bereikbaarheidsoplossingen te realiseren die bijdragen aan de transitie naar een duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem. Daarbij ligt de focus op het verbeteren van de leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid van gebieden en wordt tegelijkertijd voldaan aan (inter)nationale klimaatafspraken.

Klimaatakkoord (ligt nog voor bij provincies en gemeenten)

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

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

In de Regionale Mobiliteitsprogramma's beschrijven provincies, gemeenten en regionale partners (samen: regio's) welke verduurzamingsmaatregelen zij reeds uitvoeren en formuleren zij – passend bij eigen ambities en kenmerken – nieuwe maatregelen die bijdragen aan de verduurzaming van mobiliteit en de leefbaarheid, bereikbaarheid en gezondheid van gebieden.

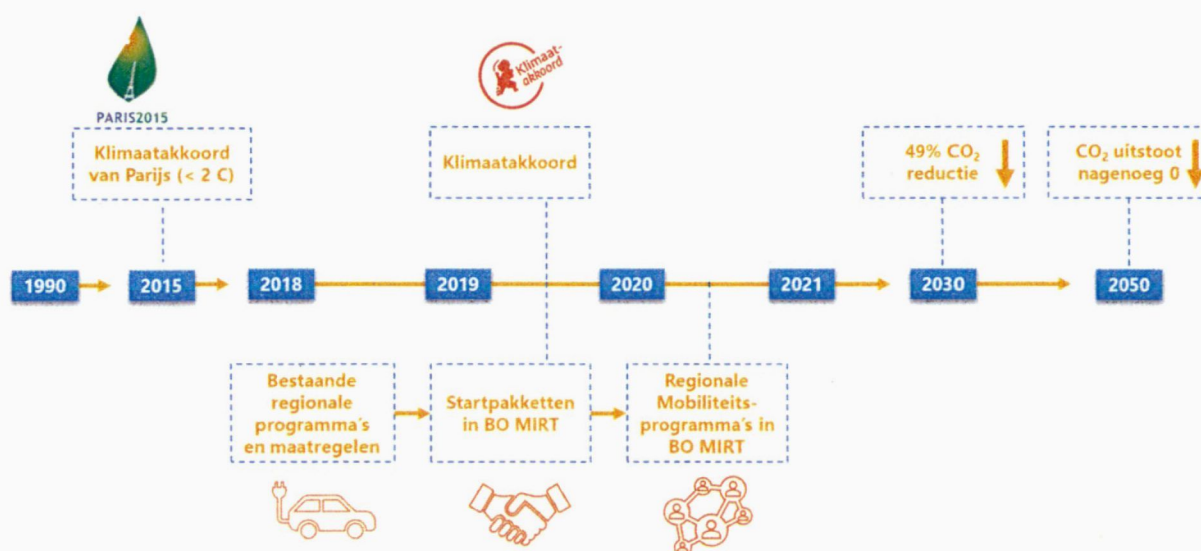
1.3 Interbestuurlijke samenwerking en governance

De Regionale Mobiliteitsprogramma's worden opgesteld in samenwerking tussen provincies, gemeenten en regionale partners. Provincies nemen het initiatief om in 2019 en in overleg met gemeenten tot een eerste regio-indeling te komen en plannen van aanpak op te stellen voor de ontwikkeling en uitvoering van Regionale Mobiliteitsprogramma's. In het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT) van 21 en 22 november 2019 maken regio's afspraken met het Rijk over de verduurzaming van mobiliteit. Hierbij gaat het met name om voortzetting en uitbreiding van bestaande maatregelen. Deze en andere maatregelen worden nader uitgewerkt in Regionale Mobiliteitsprogramma's.

Het Rijk onderkent het belang van Regionale Mobiliteitsprogramma's als instrument om in regio's te werken aan duurzame mobiliteit en andere opgaven op het gebied van de bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid van gebieden. Daarom is de inhoud en totstandkoming van deze handreiking afgestemd met het Rijk. De totstandkoming en inhoud van Regionale Mobiliteitsprogramma's is een verantwoordelijkheid van regio's. Het Rijk werkt aan de ontwikkeling van een Nationaal Mobiliteitsprogramma. Afspraken over gezamenlijke maatregelen van Rijk en regio's worden gemaakt via het BO MIRT.

Bij de uitwerking en uitvoering van de Regionale Mobiliteitsprogramma's (2020 en verder) en de bijbehorende samenwerking worden logischerwijs meer (regionale) partners betrokken. Het is aan regio's zelf om – indien nog niet aanwezig – de regionale governance in te richten en afspraken te maken over taken, rollen en verantwoordelijkheden. Hierbij gaat het onder meer over de vraag wie trekker is van het Regionale Mobiliteitsprogramma: de provincie, een gemeente, gezamenlijk of een andere invulling.

Uitgangspunt is om zo veel mogelijk gebruik te maken van bestaande regionale samenwerkingsverbanden en voort te borduren op bestaande regionale mobiliteits- en bereikbaarheidsprogramma's. Het streven is om ter voorbereiding op het BO MIRT in het najaar van 2020 een landsdekkend geheel van Regionale Mobiliteitsprogramma's te presenteren. Voor sommige regio's gaat het hierbij om een aanscherping van een bestaand programma, terwijl het voor andere regio's een eerste versie van een nieuw programma betreft.



Het IPO en de VNG ondersteunen provincies en gemeenten bij het opstellen van Regionale Mobiliteitsprogramma's. Daartoe ontwikkelen zij samen diverse hulpmiddelen. Deze handreiking en bijbehorende dummy vormen het eerste gezamenlijke product. De handreiking en dummy zijn nadrukkelijk bedoeld als hulpmiddel en vormen geen blauwdruk.

Daarnaast voeren het IPO en de VNG periodiek overleg met het Rijk over gezamenlijke kansen om de leefbaarheid, bereikbaarheid en gezondheid van gebieden te verbeteren en over knelpunten die provincies en gemeenten in de praktijk ervaren bij het uitvoeren van de Regionale Mobiliteitsprogramma's. Belangrijk gespreksonderwerpen zijn ook gezamenlijke monitoring en evaluatie en de samenhang tussen de Regionale Mobiliteitsprogramma's en het aangekondigde Nationaal Mobiliteitsprogramma.

1.4 Positionering

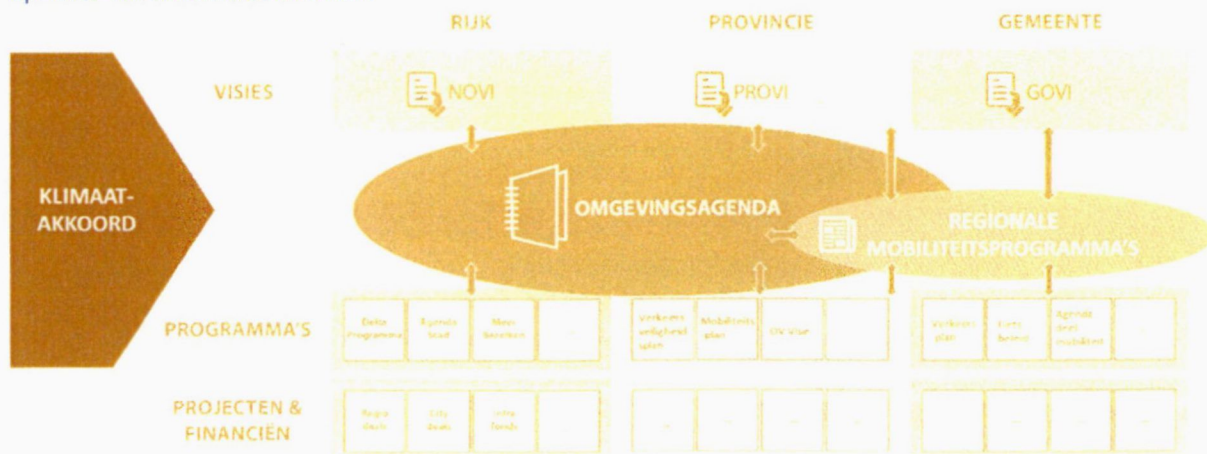
De Regionale Mobiliteitsprogramma's staan niet op zichzelf. Verduurzaming van mobiliteit raakt aan vele andere opgaven en maakt onderdeel uit van een samenhangende benadering van en regionale visies op mobiliteit. Met de invoering van de Omgevingswet (1 januari 2021) wordt een palet aan nieuwe instrumenten voor de bescherming en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving geïntroduceerd, waar mobiliteit en bereikbaarheid onderdeel van uitmaken. Belangrijke nieuwe instrumenten zijn de omgevingsvisie en programma's. Daarbij maakt

Het Rijk, provincies en een groeiend aantal gemeenten werken inmiddels aan de ontwikkeling van *omgevingsvisies*. Hierin presenteren zij een samenhangende visie op de fysieke leefomgeving. In *programma's* werken het Rijk, provincies en gemeenten vervolgens nader uit hoe zij de ambities en doelen in hun Omgevingsvisie willen realiseren. Dit kan zowel gebiedsgericht als thematisch.

Om de verbinding te leggen tussen deze omgevingsvisies en programma's op verschillende schaalniveaus wordt gewerkt met *Omgevingsagenda's*. De Omgevingsagenda is een gebiedsgerichte agenda, adaptief van aard en vormt de onderbouwing van keuzes die provincies, gemeenten en het Rijk samen maken. De huidige MIRT gebiedsagenda's gaan op in de Omgevingsagenda's. Er komen vijf Omgevingsagenda's, één per landsdeel.

Opgaven op het gebied van energie & klimaat en mobiliteit & bereikbaarheid maken een belangrijk onderdeel uit van de Omgevingsvisies en -agenda's. Het is daarom logisch om de regionale mobiliteitsprogramma's in te bedden in de beleidscyclus en het instrumentarium van de Omgevingswet. Daarbij is het van belang om de afspraken vanuit het Klimaatakkoord een heldere plek te geven en uit te voeren. Zo wordt gebruik gemaakt van bestaande structuren en voorkomen dat er een wirwar aan beleids- en uitvoeringprogramma ontstaat.

Het navolgende figuur geeft schematisch inzicht in de positionering van Regionale Mobiliteitsprogramma's ten opzichte van andere instrumenten.



Regionale Mobiliteitsprogramma's worden opgesteld door provincies en gemeenten, in samenwerking met regionale partners zoals vervoersautoriteiten, bedrijven en maatschappelijke organisaties (samen: regio's). Daarbij kunnen de Regionale Mobiliteitsprogramma's zowel maatregelen bevatten die alleen door regio's worden uitgevoerd (denk aan verduurzaming van het eigen wagenpark) als maatregelen waarover zij afspraken (willen) maken met het Rijk, bijvoorbeeld op het gebied van financiering, organisatie of wet- en regelgeving. Afspraken tussen Rijk en regio's worden gemaakt via het BO MIRT dat ieder najaar plaatsvindt.

Met de Regionale Mobiliteitsprogramma's formuleren regio's hun eigen ambitie op het gebied van duurzame mobiliteit en geven ze tegelijkertijd invulling aan de mobiliteitsafspraken in het klimaatakkoord. Daarbij staat het regio's vrij om een bredere scope te hanteren en verduurzaming van mobiliteit te verbinden aan andere opgaven zoals het verbeteren van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid, het realiseren van woningbouw en het stimuleren van gezondheid van inwoners. Het is aan te bevelen om ieder geval de relatie te leggen met de Regionale Energiestrategieën (RES), vanwege de verwachte toename van de elektriciteitsvraag door een groei van het aantal elektrische auto's, bussen en andere voertuigen. Duurzame elektrische mobiliteit vraagt om voldoende beschikbaar van duurzame energie, terwijl het andersom voor Regionale Energiestrategieën van belang is om rekening te houden met de energievraag – maar ook opslagcapaciteit – van elektrische voertuigen. Ook verbindingen met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en smart mobility liggen voor de hand.

De Regionale Mobiliteitsprogramma's maken onderdeel uit van de regionale inbreng in Omgevingsagenda's. Via de Omgevingsagenda vindt – waar relevant – afstemming plaats met andere visies en programma's. Afspraken over gezamenlijke maatregelen van Rijk en regio's vloeien voort uit Regionale Mobiliteitsprogramma's en sluiten aan bij de hoofdlijnen in de Omgevingsagenda. Zo voeden de Regionale Mobiliteitsprogramma's de Omgevingsagenda's en andersom.

1.5 Leeswijzer

Deze handreiking is opgesteld in samenwerking tussen IPO en de VNG en afgestemd met het Rijk. Op basis van de handreiking is ook een dummy Regionaal Mobiliteitsprogramma's ontwikkeld. Zowel de handreiking als dummy is bedoeld als hulpmiddel en nadrukkelijk geen blauwdruk. Het is aan regio's zelf is om hun Regionale Mobiliteitsprogramma vorm te geven. Sommige regio's beschikken al over een programma voor duurzame mobiliteit of een gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma. De handreiking kan dan als checklist of inspiratiebron worden gebruikt om het bestaande programma te verrijken. Voor andere regio's geldt dat verduurzaming van mobiliteit een nieuw thema is voor het bestaande mobiliteits- en bereikbaarheidsprogramma. Voor hen geldt dat de handreiking kan helpen om verduurzaming van mobiliteit hieraan toe te voegen. Tot slot zijn er regio's die nog geen regionaal programma of samenwerking op het gebied van mobiliteit hebben. De handreiking kan dan als basis dienen voor het opstellen van een eerste versie van het Regionale Mobiliteitsprogramma.

In deze handreiking wordt achtereenvolgens ingegaan op:

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

2. Regionale ambities en kenmerken

2.1 Regio-indeling

Een regio bestaat in ieder geval uit de provincie, gemeenten en – indien aanwezig – regionale vervoersautoriteiten. Daarbij is het met het oog op draagvlak en uitvoeringskracht raadzaam om bij de ontwikkeling en uitvoering van het Regionale Mobiliteitsprogramma samen te werken met bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties.

De regio-indeling voor de Regionale Mobiliteitsprogramma's is niet vooraf bepaald. Het is aan regio's zelf om de indeling vorm te geven en de benodigde samenwerking te organiseren. Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- Eerste uitgangspunt is dat zo veel mogelijk wordt voortgeborduurd op bestaande regionale samenwerkingsverbanden. Zo kunnen regio's die al over gebiedsgerichte mobiliteit- of bereikbaarheidsprogramma's beschikken deze gebruiken als (basis voor) Regionale Mobiliteitsprogramma's.
- Tweede uitgangspunt is dat er uiteindelijk een landsdekkend geheel aan regionale mobiliteitsprogramma's moet ontstaan.

Dat leidt tot de volgende vragen:

- Wat is de regio waarmee u het Regionale Mobiliteitsprogramma wilt opstellen?
- Waarom is dit een geschikte regio?
- Met welke partners werkt u samen?

Zie ook paragraaf 4.1 (organisatie)

2.2 Ambitie en doelstellingen

Naast het bepalen van de regio-indeling is het van belang een gezamenlijke ambitie te formuleren en deze te vertalen in de concrete doelstellingen. De ambitie is over het algemeen meer gericht op de lange termijn en verwoordt een streefbeeld. Doelstellingen zijn een bij voorkeur SMART uitwerking van deze ambitie voor de korte en middellange termijn.

Veel regio's beginnen niet bij nul. Het Regionale Mobiliteitsprogramma bouwt voort op reeds bestaande regionale, provincie en gemeentelijke agenda's. Het is daarnaast zinvol om te inventariseren wat is afgesproken in coalitieakkoorden van provincies en gemeenten.

De regionale ambitie kan in dit Regionale Mobiliteitsprogramma nader worden uitgewerkt, aangescherpt worden of – indien nog niet aanwezig – worden geformuleerd. In dit laatste geval kan dit document als hulpmiddel fungeren om in de regio het gesprek te starten om een gezamenlijke ambitie op het gebied verduurzaming van mobiliteit te formuleren. Hierbij kunt u bijvoorbeeld denken aan:

- Mobiliteit verbeteren: realiseren van snelle en betrouwbare reistijden in personen- en goederenvervoer (weg, spoor, regionaal OV, fiets, voetganger, vaarwegen) en het vergroten van de keuzemogelijkheden voor reiziger en vervoerder (efficiënte ketenreizen).
- Stimuleren duurzame verplaatsingen: inzet om de modal split te veranderen en het aandeel lopen, fietsen en OV in de mobiliteitsmix te vergroten.
- Duurzaamheid bevorderen: nul uitstoot van schadelijke emissies door mobiliteit in 2040 en het realiseren van een energietransitie van fossiele brandstoffen naar duurzame brandstoffen.

- Verbeteren leefbaarheid en luchtkwaliteit: verminderen van emissies om luchtkwaliteit te verbeteren en leefbaarheid van gebieden te vergroten.
- Realiseren van zorgeloze mobiliteit: vergroten veiligheid, eenvoud voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van mobiliteit
- Realiseren van inclusieve mobiliteit: tegengaan van vervoersarmoede en er voor zorgen dat iedereen toegang heeft tot mobiliteit en zo actief kan deelnemen in de samenleving.
- Verkeersveiligheid verbeteren: het verminderen van het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers door het verkleinen van de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem.

2.3 Analyse van de regio

Iedere regio is anders en de ontwikkeling van een regionaal mobiliteitsprogramma is dan ook maatwerk. Het is daarom zinvol een analyse te maken van de regio. Mogelijke onderwerpen voor deze analyse zijn de belangrijkste kenmerken van de regio, het startpunt op het gebied van duurzame mobiliteit en andere regionale opgaven .

Kenmerken van de regio

- Is het gebied te typeren als stedelijk, landelijk of gemengd?
- Wat zijn belangrijke mobiliteitsstromen?
- Hoe ziet het wegennet eruit? Zijn er veel snelwegen, provinciale of gemeentelijke wegen?
- Hoe is de OV-bereikbaarheid van de regio? Wat zijn belangrijke OV-verbindingen?
- Welke fietsinfrastructuur is er aanwezig?
- Hoe ziet het vaarwegennet eruit?
- Is er in de regio een logistieke hotspot/haven/logistiek centrum?
- Zijn er Natura 2000 gebieden of andere natuurgebieden in de regio?
- Hoe staat met de luchtkwaliteit?
- In hoeverre zijn er knelpunten op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid?



Meer informatie:

- <https://www.mirtoverzicht.nl/mirt-gebieden>

Startpunt duurzame mobiliteit

Om te komen tot een gerichte en passende regionale aanpak voor de verduurzaming van regionale mobiliteit helpt het om het startpunt op het gebied van duurzame mobiliteit in beeld te brengen.

- Wat is het startpunt van de regio op het gebied van duurzame mobiliteit? Mogelijke indicatoren zijn:
 - CO₂-uitstoot regionale mobiliteit (absoluut getal en ontwikkeling)
 - Energieverbruik regionaal verkeer en vervoer
 - Aantal geregistreerde elektrische personenauto's
 - Aantal waterstofvoertuigen
 - Aantal (semi) publieke laadpunten
 - Aantal elektrische fietsen
 - Aantal deelauto's per 100.000 inwoners
 - Milieuscore regionaal OV
- Is er al een mobiliteitsvisie, -programma of -agenda in de regio? Is duurzame mobiliteit daarin een thema?

- In hoeverre is er afgelopen jaren (regionaal) gewerkt aan verduurzaming van duurzame mobiliteit? Tot welke resultaten heeft dit geleid?
- Zijn er maatregelen in voorbereiding?

Meer informatie:

- <https://klimaatmonitor.databank.nl/dashboard/Dashboard/Mobiliteit/>
- www.duurzaamheidsscore.nl
- www.waarstaatjegemente.nl (eind 2019 komt een nieuw mobiliteitsdashboard beschikbaar)
- <https://platformduurzaamovenspoor.nl/>

Belangrijke trends, ontwikkelingen en samenhangende opgaven

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

- Hoe ziet de bevolkingsontwikkeling van de regio eruit?
- Wat zijn belangrijk ruimtelijk-economische ontwikkelingen voor de komende jaren?
- In hoeverre en op welke wijze ontwikkelt de mobiliteitsvraag zich in de regio?
- Wat zijn technologische ontwikkelingen?

Voorbeelden van trends en ontwikkelingen zijn:

- Verstedelijking en trek naar de stad
- Toenemende druk op ruimte
- Opkomst autonome voertuigen
- Vergrijzing en ontgroening
- Energietransitie: regionale energiestrategieën en ontwikkeling van elektriciteitsnetwerk
- Digitalisering
- Vervoersarmoede
- Elektrificatie mobiliteit

Meer informatie:

- [RLI Advies 'Van B naar Anders' \(2018\)](#)
- [PBL: Scenario's voor stedelijke ontwikkeling, infrastructuur en mobiliteit \(2019\)](#)
- [CBS: bevolkingsprognoses \(2019\)](#)
- [Kabinet: Schets Mobiliteit naar 2040 veilig, robuust, duurzaam \(2019\)](#)
- [Contouren toekomstbeeld OV 2040 \(2019\)](#)
- [Achtergronddocument NOVI: opgaven in de fysieke leefomgeving \(2019\)](#)

Daarbij is verduurzaming van mobiliteit nauw verbonden met andere regionale opgaven. Provincies en een groeiend aantal gemeenten werken inmiddels aan de ontwikkeling van omgevingsvisies. Daarnaast zijn er diverse bestaande structuurvisies, beleidsdocumenten en programma's met daarin aandacht voor mobiliteit en de

samenhang met andere regionale opgaven. Wat zijn belangrijke opgaven die voortvloeien uit de bestaande (regionale) visies, beleidsdocumenten zijn? Hoe legt de regio de verbinding met deze opgaven bij het ontwikkelen en uitvoeren van maatregelen in dit regionale mobiliteitsprogramma?

- Wat zijn andere regionale samenwerkingsverbanden en wat is de relatie met (duurzame) mobiliteit?
- Wat de zijn de belangrijkste regionale opgaven? In hoeverre en op welke wijze hangen deze samen met de regionale ambities op het gebied van (duurzame) mobiliteit?
- Hoe wordt de verbinding gelegd met andere regionale samenwerkingsverbanden en opgaven?

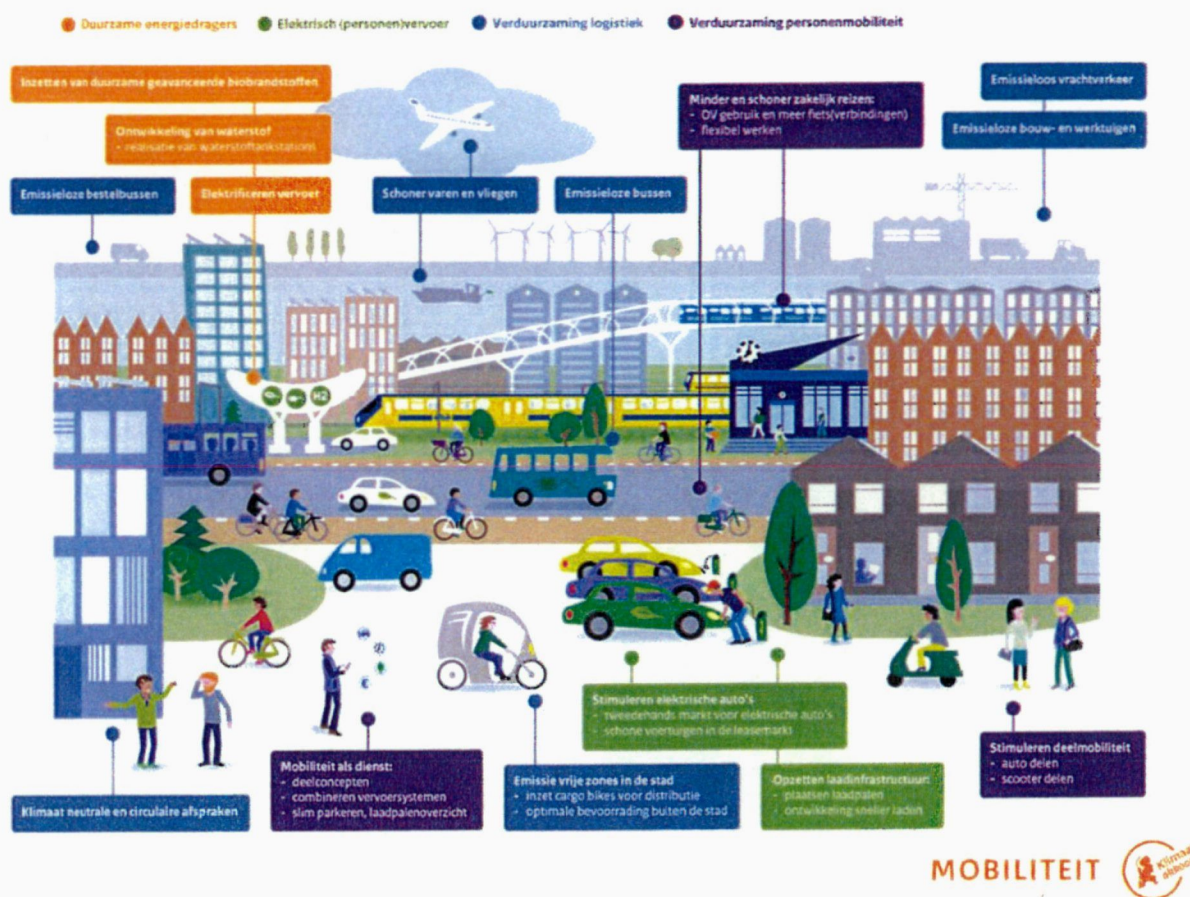
Meer informatie:

- www.regionale-energiestrategie.nl
- www.regioatlas.nl
- <https://denationaleomgevingsvisie.nl>

3. Programma

3.1 Inleiding

Om ambities en doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit, leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid kunnen regio's diverse maatregelen nemen. Deze handreiking vloeit voort uit de afspraken in het Klimaatakkoord (zie onderstaande infographic) en gaat daarom met name in op duurzame mobiliteit. In de praktijk maakt duurzame mobiliteit onderdeel uit van een samenhangende regionale mobiliteitsaanpak. Dat maakt het logisch om ook andere maatregelen die passen bij de regionale ambities en doelen op te nemen in het Regionale Mobiliteitsprogramma.



3.2 Duurzame mobiliteit

Het klimaatakkoord bevat een groot aantal maatregelen om CO₂-reductie op het gebied van mobiliteit te realiseren. Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor de implementatie en uitvoering van een deel van deze maatregelen. Onder de noemer van startpakketten worden hier in het BO MIRT in het najaar van 2019 eerste afspraken over gemaakt. Daarbij wordt veelal voortgeborduurd op bestaande (regionale) inspanningen.

Naast deze maatregelen hebben regio's nog diverse andere mogelijkheden om de regionale CO₂-uitstoot van mobiliteit te verminderen, zoals de ontwikkeling van fietsinfrastructuur om de fiets aantrekkelijker te maken en slimme verstedelijkingsstrategieën om het aantal gereisde (auto)kilometers te verminderen.

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

1. Verminderen: slimmer reizen

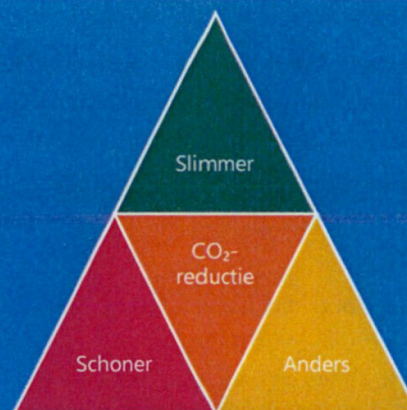
Het verminderen van het aantal gereisde kilometers, zowel voor goederen- als personenvervoer. Dit kan bijvoorbeeld door het efficiënt plannen van vervoersstromen, slimme ruimtelijke ontwikkeling en een hoge bezettingsgraad van voertuigen.

2. Veranderen: anders reizen

Het veranderen van de vraag naar mobiliteit door het stimuleren van het gebruik van efficiëntere en duurzamere alternatieven. Daarbij gaat de voorkeur steeds uit naar de duurzaamste vorm van mobiliteit: lopen en fietsen. Daarna is het openbaar vervoer de schoonste optie. Indien deze vormen van mobiliteit geen optie zijn, bijvoorbeeld door beperkte OV-dekking in een bepaalde regio, dan komt de auto in beeld. Slimme mobiliteitsdiensten (bijvoorbeeld autodelen rond hubs) en de introductie van zelfrijdende voertuigen bieden nieuwe mogelijkheden voor de integratie van auto's in mobiliteitsketens.

3. Verduurzamen: schoner reizen

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



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

3.3 Verminderen: slimmer reizen

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

In het klimaatakkoord (p70-71) is onder de noemer van **C.2.6 Acht miljard zakelijke (auto) kilometers minder in 2030** de volgende maatregel opgenomen die leidt tot vermindering van het aantal gereisde kilometers: *minder reizen door flexibel te werken; spitsmijden, dagje thuiswerken en video- conferencing.*

Het klimaatakkoord bevat met name maatregelen die gericht zijn op het veranderen of verduurzamen van mobiliteit. Decentrale overheden kunnen via beleid voor de fysieke leefomgeving en ruimtelijke interventies ook sturen op het verminderen van het aantal gereisde kilometers. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het minimaliseren van gemiddelde reisafstanden via stedelijke verdichting of het realiseren van gemixte woon-werkgebieden.

3.4 Veranderen: anders reizen

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

C.2.6 Acht miljard zakelijke (auto) kilometers minder in 2030 (p70-71 klimaatakkoord)

Afspraak

Aangezien meer dan de helft van de wegkilometers in het personenvervoer werkgerelateerd is, hebben werkgevers een grote rol in het verduurzamen van de mobiliteit. Niet alleen in het wagenpark, maar ook door hun werknemers op een duurzame manier te laten reizen of werken. Dit zorgt voor minder CO₂-uitstoot en stimuleert een bredere verduurzaming van personenmobiliteit zowel zakelijk als privé. De afspraken met werkgevers zijn zowel gericht op het vergroten van het aantal werkgevers dat zich inspant voor minder uitstoot van het werkgerelateerde verkeer, als op opschaling en uitrol van best practices. Ook wordt er gewerkt aan verankering van duurzame mobiliteit in wettelijk kader. Dit moet het mogelijk maken om het aantal autokilometers in 2030 met 8 miljard te verminderen. Deze reductie leidt tot een forse brandstofbesparing en bespaart minimaal 1 Mton CO₂, bovenop de besparing door elektrificatie van het wagenpark.

Afspraak is dat zo veel mogelijk, minimaal 1.000 werkgevers, committeren zich vóór 2030 aan minimaal 50% CO₂-reductie van zakelijke mobiliteit in 2030 ten opzichte van 2016. Dit doen partijen door met werknemers te communiceren over duurzame mobiliteit, reductiemaatregelen te nemen en de voortgang te monitoren.

Partijen nemen de volgende acties op zich:

- De Rijksoverheid, **IPO en VNG** betrekken regionale netwerken van werkgevers bij de uitvoering van het klimaatakkoord en committeren minimaal 80 werkgevers in 2020 en 500 werkgevers uiterlijk in 2030 aan minimaal 50 % CO₂-reductie van zakelijke mobiliteit in 2030 ten opzichte van 2016. Concrete afspraken o.a. over resultaten worden aan de MIRT tafel gemaakt in het kader van de regionale uitwerking.
- De Rijksoverheid, **IPO, VNG** en Anders Reizen zorgen voor een goede afstemming tussen landelijke en regionale inspanningen ten einde de administratieve lasten voor werkgevers beperkt te houden. Met

name worden afspraken gemaakt over het opzetten en uitvoeren van een eenduidige, uniforme en onafhankelijke monitoring.

- Deelnemende partijen aan het klimaatakkoord streven er naar zich als werkgever aan te sluiten bij Anders Reizen. **IPO en VNG** onderzoeken wanneer zij zich collectief kunnen aansluiten bij Anders Reizen. **Individuele gemeenten** sluiten zich waar mogelijk direct aan als werkgever.
- Aangesloten werkgevers streven er naar om alle koplopermaatregelen uit te voeren, omdat deze voor de meeste werkgevers financieel aantrekkelijk zijn. Hierbij gaat het met name om invoeren van parkeerbeleid, overstappen naar volledig elektrische auto's van de zaak, gratis OV (privé en zakelijk), bonus-malus bij invoering mobiliteitsbudget - binnen de daarvoor geldende fiscale kaders -, verstrekken van een mobiliteitskaart voor leaserijders. De lijst met maatregelen is dynamisch. Als een maatregel door de meeste werkgevers is doorgevoerd zoals invoeren van flexibel werken, wordt deze als norm gesteld en wordt een nieuwe best practice toegevoegd, zoals bijvoorbeeld fietsstimulering.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- www.andersreizen.nu
- www.beterbenutten.nl/werkgeversaanpak

Top 10 maatregelen Anders Reizen

1. Minder reizen door flexibel te werken; spitsmijden, dagje thuiswerken en video- conferencing.
2. Parkeerbeleid; parkeren alleen voor medewerkers die woon-werk of zakelijk niet anders kunnen reizen of duurzaam reizen, bijvoorbeeld verder dan 10 km van het werk wonen of niet met OV kunnen komen.
3. Verlagen van de CO₂-grens bij aanschaf van een nieuwe auto van de zaak en aantrekkelijk maken van elektrisch rijden.
4. Mobiliteitsbudget met bonus-malus systeem; beloon zuinig rij- en reisgedrag, schone autokeuze en (flexibele) keuze voor OV en fiets.
5. Mobiliteitskaart voor alle leaserijders; verlaagt de drempel om met OV te reizen.
6. Verhuizen naar OV-locatie; stap op natuurlijke momenten over naar een station/OV locatie.
7. Nieuwe medewerkers de eerste drie maanden standaard gratis OV-gebruik aanbieden, daarna keuzemoment.
8. Aanbieden van gratis OV voor privé en zakelijk aan medewerkers met privéauto.
9. Geen vliegtuig maar trein voor afstanden onder de 700 km; waarbij reistijd deur tot deur met trein <150% reistijd vliegtuig is.
10. Gedragscampagne of wedstrijd om duurzaam reizen te ervaren; periodiek meedoen met Low Car Diet of vergelijkbaar programma.

C.2.6 Normering voor werkgevers (p72 klimaatakkoord)

Afspraak

Behalve verdere stimulering van de koplopers onder werkgevers komt er ook een normering om ook andere bedrijven in de juiste richting te bewegen. Vanaf begin 2022 volgt normering in wetgeving voor werkgevers met meer dan 100 medewerkers. In totaal betreft dit ruim 7.000 werkgevers, samen goed voor 4,9 miljoen werknemers.

- De Rijksoverheid werkt samen met **betrokken partijen** aan invoering van een normstellende regeling onder de Omgevingswet bedoeld om de voor het klimaat negatieve effecten van werkgerelateerd verkeer, eigen wagenparken en logistiek terug te dringen. Onder werkgerelateerd verkeer wordt woon-werk en zakelijk verkeer verstaan. De regeling heeft als doel om een level playing field te creëren voor inspanningen van werkgevers op klimaatgebied en om achterblijvers mee te nemen, met als randvoorwaarde minimale lastendruk bij werkgevers en handhavende diensten.
- Werkgevers rapporteren de effecten aan de **Omgevingsdiensten**. Hiervoor wordt een tool ontwikkeld waarmee de CO₂-footprint van werkgerelateerd verkeer per bedrijf inzichtelijk kan worden gemaakt.
- Toezicht en handhaving: **Decentrale overheden** zijn het beoogd bevoegd gezag. **Omgevingsdiensten** worden belast met het toezicht op en de handhaving van de regelgeving. Hiertoe worden controlebevoegdheden en handhavingsinstrumenten, incl. (herstel) sancties, toegekend.

Regionale uitwerking

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

C.2.6 Fietsparkeernormen (p75 klimaatakkoord)

Afspraak

IPO, VNG en de Rijksoverheid spreken af binnen de NOVI (en regionale uitwerkingen daarvan) ruime fietsparkeernormen bij bedrijven en woningen als nieuwe norm en eis toe te passen. Hiertoe wordt begin 2019 een convenant gesloten. Vanaf 2019 worden nieuwe normen op nieuwbouwlocaties toegepast maar in de jaren hierna ook bij het vernieuwen van alle omgevingsvergunningen en plannen. Daarvoor hanteren **overheden** minimaal de herziene kengetallen 2018 (in voorbereiding fietsberaad).

Regionale uitwerking

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

Meer informatie: [Fietsberaad](#)

C.2.6 Multimodale hubs en fietsmaatregelen in lopende MIRT-trajecten (p76 klimaatakkoord)

Afspraak

Partijen spreken af bestaande MIRT-programma's tot 2028 slim te benutten voor duurzame mobiliteit. De Rijksoverheid, **IPO**, **VNG** spreken af om bij lopende MIRT-trajecten te verkennen of maatregelen voor fiets en multimodale hubs, die technisch/financieel en/of maatschappelijk meerwaarde hebben, kansrijk zijn om mee te nemen bij aanpassingen aan weg-, water- en spoorinfrastructuur. Dit gebeurt door bij de bepaling van de scope van het project de kansen en impact voor de fiets te overwegen. Tevens wordt een verkenning opgezet naar kansen en belemmeringen voor het realiseren van fietsprojecten binnen de programma's en worden aanbevelingen gedaan hoe hiermee om te gaan.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- [MIRT Overzicht 2020](#)

C.2.6 Fietsenstalling bij OV-knooppunten (p77 klimaatakkoord)

Afspraak

De Rijksoverheid ziet dat de fiets een aantrekkelijk, duurzaam en gezond alternatief biedt voor mensen om op korte afstand van A naar B te reizen. Gelet op de diverse kansrijke projecten trekt het Rijk daarom, in aanvulling op de middelen die in het regeerakkoord zijn gereserveerd, nogmaals 75 miljoen euro uit voor de cofinanciering van investeringen in fietsenstallingen bij OV-knooppunten.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- <https://www.fietsberaad.nl/tour-de-force/home>

C.2.6 Tour de Force (p77 klimaatakkoord)

Afspraak

De Rijksoverheid, **IPO en VNG** spreken in het kader van Tour de Force af dat begin 2019 een verkenning wordt afgerond naar kansrijke koppelmogelijkheden tussen lopende rijksprogramma's en inventarisaties van Provincies, VNG, F10, en RWS naar de gewenste en benodigde fietsinvesteringen. Het gaat om koppelmogelijkheden met bijvoorbeeld het programma 'Slimme en Duurzame mobiliteit', Programma's 'Beheer, Onderhoud en Vervanging HWN, HVWN en Spoor', (ook wel bekend als Vernieuwing, Verjonging en Verduurzaming) Programma 'Minder Hinder' en de grote infrastructuurprojecten op rijks- en regionaal niveau. Het gaat hier bijvoorbeeld om het aanleggen van een fietsbrug binnen een vervangingsproject, dat door werk met werk te maken veel goedkoper kan worden uitgevoerd. Realisatie van koppeling is mogelijk mits budgettair gedekt. Deze koppelmogelijkheid mag niet leiden tot een afname van de veiligheid van het bestaande hoofdwegen en -spoorwiel en tot vertraging in de planning.

Op basis van de verkenning wordt met de Tour de Force voor eind mei 2019 een gezamenlijk overzicht met kansrijke fiets- en stedelijke logistiek projecten en multimodale hubs vastgesteld. Het betreft ofwel projecten die anticiperen op groei die op concrete trajecten verwacht wordt, ofwel projecten die tot een forse kwaliteitsverbetering leiden (zoals het wegnemen van barrières) die de overstap van auto naar fiets of keten fiets-OV aantrekkelijk maken en die ondersteund worden door regionale stimuleringsmaatregelen. Ook wordt hierbij gekeken naar de relatie met de regionale bereikbaarheidsknelpunten en de opgaven in de Regionale Energie Strategieën. Dit overzicht ondersteunt prioritering van (fiets-)projecten en wordt gebruikt in BO MIRT-overleggen, en overleggen binnen de regio en tussen regio en rijk. In de programma's voor slimme en duurzame mobiliteit wordt periodiek gekeken naar nieuwe kansen voor projecten.

De Rijksoverheid, **provincies en VNG** nemen in de afspraken over duurzaam aanbesteden op dat er bij aanbesteding, wanneer een aanbesteding de fiets raakt, ook specifiek in de klanteisen hiermee rekening wordt gehouden

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- <https://www.fietsberaad.nl/tour-de-force/home>

C.2.6 Hyperspits en onderwijsinstellingen (p78 klimaatakkoord)

Afspraak

De Rijksoverheid, NS en eventueel andere vervoerders en **concessie-verlenende overheden** gaan met onderwijsinstellingen in gesprek over het spreiden van onderwijstijden om zodoende ruimte te creëren in de hyperspits. Doel van deze inzet is dat in 2023 het aantal studenten in de hyperspits met 20% is afgenomen (gecorrigeerd voor autonome groei). Naast forenzen maken studenten een belangrijk deel (ca. 1/3) uit van de hyperspitsreizigers omdat colleges en lessen vaak starten tussen 8.30 en 9.00 uur. Daartoe wordt in navolging

van de initiatieven in Nijmegen met de onderwijsinstellingen onderzocht onder welke condities zij hun lestijden kunnen aanpassen. Bij het vormgeven van deze acties wordt rekening gehouden met de regionale situatie en context (rolverdeling), de kosten die een onderwijsinstelling moet maken voor een aanpassing en/of andere vormen van stimuleren, en de consequenties voor studenten en personeel

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- [Hogeschool van Arnhem en Nijmegen](#)
- [Radbout Universiteit Nijmegen](#)

C.2.6 capaciteitsuitbreiding en optimalisatie van de dienstregeling (p78 klimaatakkoord)

Afspraak:

- De Rijksoverheid, andere **concessie-verlenende overheden** en sectorpartijen zetten de bestaande inzet op capaciteitsvergroting en optimalisering van de dienstregeling voort. Dit doen zij onder meer door op diverse trajecten hoogfrequent te rijden en de aanschaf van nieuwe treinen.
- De Rijksoverheid, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), vervoerders en **eventueel andere partijen** onderzoeken voor het einde van 2019 of, en zo ja op welke wijze, aanpassingen in de normeringen mogelijk zijn die de bestaande trein- en/of spoorinfrastructuurcapaciteit vergroten zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid. In dit verband wordt bijvoorbeeld gedacht aan een andere inrichting van het treininterieur en de aanpassing van wettelijke maximum remwegen. Waar nodig en mogelijk kan dit leiden tot optimalisaties in de wet- en regelgeving. Doel is om te bezien hoe bestaande trein- en spoorcapaciteit efficiënter kan worden benut.
- Autonome treinen: De Rijksoverheid, ProRail, ILT en **eventueel andere vervoersautoriteiten** onderzoeken of, en onder welke voorwaarden, pilots van vervoerders met autonoom rijdende treinen mogelijk gemaakt kunnen worden. Doel hiervan is onder meer om beter inzicht te krijgen in de (efficiency)effecten van autonoom rijdende treinen.

Regionale uitwerking

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

C.2.6 Mobility as a Service (MaaS): stimuleren deelconcepten (p78 klimaatakkoord)

Afspraak:

De Rijksoverheid en **lokale overheden** faciliteren en stimuleren deelconcepten. In de fysieke ruimte, onder andere dicht bij OV-locaties, neemt de **gemeente** parkeergelegenheid en laadmogelijkheid op in bestemmingsplannen. Deelconcepten zijn onderdeel van de MaaS-pilots.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- [Brochure MaaS-pilots](#)

C.2.6 Mobility as a Service (Maas): standaardtaal en protocollen (p78 klimaatakkoord)

Afspraak:

De Rijksoverheid streeft met **lokale overheden** ernaar gezamenlijk met relevante marktpartijen een standaardtaal en protocollen vast te stellen voor aanbieders binnen MaaS, om het maximaal ontsluiten van verschillende modaliteiten te faciliteren. Het is noodzakelijk dat verschillende overheden data kunnen gebruiken en randvoorwaarden voor mobiliteits- en duurzaamheidsbeleid aan kunnen geven. De reiziger staat hierbij centraal. MaaS kan bijdragen aan gedragsverandering van reizigers en daarmee aan CO₂-reductie. Bijvoorbeeld door het inzien van mobiliteitsgebruik en het aangeven van milieuzones in de apps kan het MaaS-ecosysteem bijdragen aan modal optimum. De MaaS-pilots moeten hierin meer inzicht bieden.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- [Brochure MaaS-pilots](#)

Naast de maatregelen in het klimaatakkoord zijn ook de volgende maatregelen denkbaar:

- Hubs voor overslaan & beter beladen
- Meer fietssnelroutes en herinrichting van wegen om lopen te bevorderen
- Verbeteren openbaar vervoer

3.5 Verduurzamen: schoner reizen

C.2.3 Alternatieve tank- en laadinfrastructuur, inclusief opslag (p50 klimaatakkoord)

Afspraak:

Een belangrijke aanjager voor de infrastructuur is de Europese Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID), die voorschriften geeft voor de uitrol van tank- en laadinfrastructuur. Het veld aan vervoermiddelen is divers en kan op diverse wijzen ondersteund worden. De Rijksoverheid en **decentrale overheden** zullen, in samenspraak met de regionale programma's voor slimme en duurzame groei, een integraal plan opstellen voor de behoefte in Nederland aan alternatieve tank- en laadinfrastructuur inclusief opslag. Dit plan wordt afgestemd met marktpartijen en zal worden opgenomen in de rapportage over het nationale beleidsplan infrastructuur voor alternatieve brandstoffen dat eind 2019 zal worden opgeleverd. De nationale agenda laadinfrastructuur zal daar onderdeel van uitmaken. De wettelijke verplichting vanuit de Europese AFID-richtlijn zal worden gemonitord.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- [Nationale Agenda Laadinfrastructuur \(2019\)](#)

C.2.3 versnellen tank- en laadinfrastructuur duurzame energiedragers (p50 klimaatakkoord)

Afspraak:

Naast de afspraken over het rijkswegennet spreken de Rijksoverheid, het IPO, de VNG en leveranciers van energiedragers voor vervoer ook voor het onderliggende wegennet af om in de concessieverlening op tankstations de tank- en laadinfrastructuur voor duurzame energiedragers voor vervoer te versnellen. Met betrokken partijen, **decentrale overheden** en het NEN maakt de Rijksoverheid de benodigde aanpassingen op het gebied van veiligheid. Partijen zorgen voor een heldere en eenduidige informatievoorziening naar de consument voor alle hernieuwbare brandstoffen op en rond het wegennet en bij publiektoegankelijke tank- en laadinfrastructuur conform vereisten uit de AFID-richtlijn.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- [Nationale Agenda Laadinfrastructuur \(2019\)](#)

C.2.3 stimuleren waterstof (p51 klimaatakkoord)

Afspraak:

Het H2 Platform stelt in 2020 een Convenant stimulering waterstofmobiliteit op – samen met autoproducenten (Original Equipment Manufacturers: OEM's), brandstof- /waterstofleveranciers, leasemaatschappijen, zakelijke gebruikers en overige stakeholders. Het convenant heeft als ambitie de realisatie van 50 waterstoftankstations, 15.000 FCEV-personenauto's en 3.000 zware voertuigen met een brandstofcel op waterstof in 2025, als strategische basis voor versnelde groei richting 2030 en met name 2050. OEM's, brandstof-/waterstofleveranciers, leasemaatschappijen en zakelijke gebruikers zeggen in het convenant toe dat zij zich inspannen voor tijdige en adequate allocatie van voertuigen, het tijdig bouwen van tankstations, het aggregeren van vraag daaromheen en dat zij via innovatie en schaalvergroting streven naar een reductie in investeringskosten voor H2 tankinfrastructuur van gemiddeld 10 procent% per jaar. Om voornoemde doelen in 2025 te bereiken de deelnemers van het H2 Platform en het ministerie van IenW zullen samenwerken om Europese fondsen (zoals CEF/TEN-T en TEN- E CVD fund, FCHJU, Interreg) maximaal aan te wenden voor het bereiken van de gestelde doelen.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- www.opwegmetwaterstof.nl/

C.2.3 verduurzaming eigen vloot (p51 klimaatakkoord)

Afspraak:

De Rijksoverheid stimuleert de verduurzaming van de eigen vloot door de inzet van schone voertuigen, duurzame energiedragers en het programma Duurzaam Inkopen (o.a. elektrificatie wagenpark batterij en waterstof elektrisch). De Rijksoverheid zal met de **decentrale overheden** overleggen hoe zij hierbij kunnen aansluiten (zie ook hoofdstuk Voorbeeldrol Rijksoverheid). Daarnaast treedt de Rijksrederij op als launching customer voor duurzame biobrandstoffen in vaartuigen en zet Defensie waar mogelijk duurzame biobrandstoffen in al hun operationele voer-, vaar- en vliegtuigen in.

Regionale uitwerking

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

C.2.3 Zero Emissie Bus (BAZEB) (p51 klimaatakkoord)

Afspraak

Provincies, vervoersregio's, netbeheerders, energieproducenten, de Rijksoverheid en het bedrijfsleven werken samen aan de verdere uitrol en opschaling van zero-emissie bussen en de noodzakelijke alternatieve tank- en laadinfrastructuur door middel van het Bestuursakkoord zero-emissie bus (BAZEB). In 2025 zullen alle nieuw instromende OV- bussen zero-emissie zijn, zodat in 2030 alle ongeveer 5.000 OV-bussen zero-emissie zijn (BAZEB zit reeds in de NEV). Na 2025 is de verwachting dat de markt voor batterij- elektrische bussen volwassen is. Voor waterstofbussen is de verwachting dat in 2025 ook flinke sprongen gemaakt zullen zijn. In de tussenliggende periode kent de businesscase nog een onrendabele top, die binnen de huidige werkwijze onvoldoende snel daalt. Bundelen van vraag (over de diverse concessies), nieuwe financieringsarrangementen (waarbij risico's worden verlegd – bijvoorbeeld via leaseconstructies – en kapitaallasten voor projecten worden verlaagd met publieke leningen) en het betrekken van het Nederlands bedrijfsleven en internationale exportkansen moeten zorgen voor een snellere daling van de kostprijs. De Rijksoverheid en het IPO hebben het initiatief genomen voor het ontwikkelen van een roadmap die deze vragen adresseert en waarvan het resultaat in 2019 opgeleverd moet zijn.

Om te voorkomen dat vervoerders de businesscase voor zero-emissie bussen nu niet rond krijgen en de invoer van zero-emissie materieel uitstellen naar een latere concessieperiode, werken de Rijksoverheid en concessie verlenende overheden al samen. Dekking vinden voor de onrendabele top vraagt maatwerk per project en het ondersteuningspakket moet in hoofdzaak worden gedekt uit de nationale en internationale co-financieringsinstrumenten (zoals CEF/TEN-T en TEN-E, FCHJU, Interreg, MIA/Vamil en DKTI)¹⁵ DKTI¹⁶ en uit gezamenlijk te ontwikkelen (innovatieve) financieringsconstructies (arrangementen) met nationale en Europese publieke, semipublieke (zoals InvestNL en InvestEU) en private instellingen.

De Rijksoverheid en **concessie-verlenende overheden** zeggen toe de organisatie rondom BAZEB te versterken door samen met alle betrokken partijen vanuit de provincie en de markt (inclusief OEM's) de acties op te pakken die volgen uit de roadmap. In het kader van de gezamenlijk roadmap zegt de Rijksoverheid toe in de periode 2019-2025 jaarlijks een impuls van circa 10 miljoen euro te organiseren vanuit de nationale co-financieringsinstrumenten, waarbij jaarlijkse monitoring plaatsvindt om overstimulering te voorkomen.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- [Rapport Inventarisatie uitdagingen ZEB \(2019\)](#)
- <https://platformduurzaamovenspoor.nl/bestuursakkoord-zero/>

C.2.3 Zero Emissie Doelgroepenvervoer (BAZED) (p52 klimaatakkoord)

Afspraak:

Gemeenten, provincies, netbeheerders, energieproducenten, de Rijksoverheid en het bedrijfsleven zullen werken aan de verdere uitrol en opschaling van zero-emissie doelgroepenvervoer middels het Bestuursakkoord zero-emissie doelgroepen vervoer (BAZED). Onderdeel hiervan is dat 50% van de taxi's in 2025 zero-emissie zullen zijn.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- <https://zeroemissiedoelgroepenvervoer.nl/>
- [Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer \(2018\)](#)

C.2.3 Zero Emissie Reinigingsvoertuigen (p52 klimaatakkoord)

Afspraak

Gemeenten, provincies, energieproducenten, de Rijksoverheid en het bedrijfsleven zullen begin 2019 een nieuw convenant voor zero-emissie reinigingsvoertuigen uitwerken, inclusief tijdpad.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- [Convenant Duurzame Voertuigen en Brandstoffen in de Reinigingsbranche \(2019\)](#)

C.2.3 Duurzame energie voor duurzaam transport (p52 klimaatakkoord)

Afspraak

Provincies en gemeenten werken samen om te zorgen dat daar waar nodig in de Regionale Energie Strategieën in de behoefte aan duurzame energie voor duurzaam transport wordt voorzien.

Regionale uitwerking

- Wat is het beoogde resultaat?

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

Meer informatie:

- www.regionale-energiestrategie.nl

C.2.4 Aanbestedingsvoordeel voor bedrijven met duurzaam wagenpark (p53 klimaatakkoord)

Afspraak

De Rijksoverheid en **decentrale overheden** zeggen toe dat bedrijven die hun wagenpark hebben verduurzaamd een voordeel krijgen bij relevante aanbestedingen, ofwel door een hoge mate van duurzaamheid te eisen, ofwel door duurzaamheid op te nemen als zwaarwegende wegingsfactor bij de gunning.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- [CO₂-prestatieladder](#)
- [PIANOo](#)

C.2.4 Regionale stimuleringsmaatregelen voor EV (p54 klimaatakkoord)

Afspraak

Regionale overheden stellen regionale programma's op waarin afspraken worden gemaakt over:

- Stimuleringsmaatregelen voor elektrisch vervoer: route naar zo veel mogelijk emissieloos vervoer in 2030 (inclusief verminderen en veranderen);
- Inkoop van eigen wagenpark: voor lichte voertuigen emissieloos in 2030, voor zware voertuigen (>3500 kg) zoveel mogelijk in 2030. Daarbij wordt aangesloten bij natuurlijke momenten van vervanging;
- Duurzame inkoop doelgroepenvervoer: zoveel mogelijk emissieloos in 2025, uiterlijk in 2030 volledig emissieloos;
- Inkoop van opdrachten: voorwaarde emissieloos vervoer uiterlijk in 2030.

Regionale uitwerking

- Wat is het beoogde resultaat?
- Hoe wordt dit gerealiseerd?
- Wie zijn daarvoor verantwoordelijk? Wie werkt mee?
- Wanneer moet het zijn gerealiseerd?

- Welke middelen worden hiervoor aangewend?
- Op welke wijze worden de voortgang en resultaten gemonitord?

Meer informatie

- [EU-regelgeving schone voertuigen \(green vehicle directive\) met verplichting voor overheden dat een bepaald percentage van eigen voertuigen en diensten emissieloos moet zijn.](#)

C.2.4 Gedifferentieerde parkeertarieven (p54 klimaatakkoord)

Afspraak

De Rijksoverheid dient in 2019 het wetsvoorstel in om per 1 januari 2021 of zoveel eerder als mogelijk gedifferentieerde parkeertarieven wettelijk mogelijk maken. De **gemeenten** zullen in hun parkeerbeleid een afweging maken over het inzetten daarvan in combinatie met andere maatregelen om het effect hiervan zo groot mogelijk te maken.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- [Kamerbrief over wetsvoorstel differentiatie parkeertarieven](#)

C.2.4 Elektrificeren autodelen (p57 klimaatakkoord)

Afspraak

Elektrisch autodelen kan een belangrijke versneller voor de introductie van elektrisch rijden zijn. In de Green Deal Autodelen II hebben Rijksoverheid, decentrale overheden, marktpartijen en Natuur & Milieu afgesproken in de groei van autodelen verder te versterken tot 100.000 deelauto's en 700.000 gebruikers in 2021. Een belangrijk deel van deze deelauto's zijn consument-consument netwerken waarbij het elektrificeren zal meelopen met het elektrificeren van het totale Nederlandse wagenpark. Het Formule E-Team schat de groei voor de elektrische business-to-consumer (B2C) deelauto's tot 2021 op 20.000 elektrische auto's. Richting 2030 wordt een groei verwacht van ten minste 80.000 elektrische B2C deelauto's.

- **Gemeenten, overheidsdiensten** en bedrijven stellen hun elektrische deelauto's waar mogelijk open voor gebruik buiten kantooruren door burgers.
- Voor standplaats gebonden deelauto's zorgt de **gemeente** voor een vaste parkeerplaats, een bord met aanduiding en markering. Voor deelauto's zonder vaste standplaats onderzoeken gemeenten de mogelijkheden voor gemeentebrede en wederzijds erkende parkeervergunningen en maken de resultaten daarvan uiterlijk medio 2019 openbaar.
- De Rijksoverheid, brancheorganisaties, **gemeenten, provincies** en bedrijfsleven onderzoeken de mogelijkheden van een campagne autodelen. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij de centrale campagne over de voordelen van elektrisch rijden.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- [Green Deal Autodelen II](#)
- www.autodelen.info

C.2.4 Elektrificeren van tweewielers (p57 klimaatakkoord)*Afspraak*

De bijdrage van gemotoriseerde tweewielers aan CO₂-uitstoot is weliswaar gering maar zij zorgen wel lokaal voor een negatief effect op de luchtkwaliteit. Naast onderstaande afspraken is het van belang om aandacht te hebben voor veilig weggebruik door verschillende voertuigen met verschillende snelheden.

- Partijen (Rijksoverheid en **VNG**) onderzoeken de mogelijkheden waar en op welke wijze binnen gemeenten versnelling mogelijk is.
- Partijen (Rijksoverheid, **VNG**, **IPO** en Vereniging DOET) onderzoeken in 2019, naar voorbeeld van andere EU-landen, de mogelijkheden voor het beschikbaar stellen van parkeerplekken voor elektrische 2- of 3-wielers met bijbehorende laadinfrastructuur.

Regionale uitwerking

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

C.2.4 Nationale Agenda Laadinfrastructuur (p58-60 klimaatakkoord)*Afspraak*

Gemeenten, Provincies, Rijksoverheid, netbeheerders, bedrijfsleven en brancheorganisaties hebben gezamenlijk een Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. De afspraken in deze agenda leiden tot een landelijke dekking van (snel)laadpunten en voorzien in de laadbehoefte van het groeiende aantal elektrische voertuigen. De uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zal met **provincies en gemeenten** worden vertaald in regionale mobiliteitsplannen, waarin opgenomen de lokale behoeften voor laadinfra. De afspraken in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zijn gericht op:

- Het versnellen van het proces en het vaststellen van basisvoorwaarden voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

- Het verbeteren van de informatievoorziening over de locatie en beschikbaarheid van laadpunten, laadprijstransparantie, gebruik van open protocollen in de laadketen en een open laadmarkt
- Het inzetten van smart charging om te zorgen voor een stabiel elektriciteitsnetwerk waarin optimaal gebruik gemaakt kan worden van hernieuwbare energie en de voordelen daarvan voor EV-rijders
- Het toekomstbestendig maken van laadinfrastructuur door in te zetten op innovatie.
- Het realiseren van robuuste laadinfrastructuur voor (stads)logistiek die een verdere ingroei en ontwikkeling van elektrificering van mobiele werktuigen en elektrisch vervoer van goederen mogelijk maakt.

Afspraak in Nationale Agenda Laadinfrastructuur:

Iedere Nederlandse **gemeente** stelt eind 2020 een integrale visie op laadinfrastructuur vast. Deze visie is bij voorkeur in regionaal verband opgesteld. De visie omvat laadinfrastructuur voor alle verschillende vormen van laden – van publiek tot privaat laden en snelladen – en alle verschillende vormen van elektrische voertuigen. Bovendien heeft het betrekking op laden binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom. Deze visie wordt steeds voor 2 jaar opgesteld, met een zichttermijn van 10-15 jaar. Voor de uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur wordt € 15 miljoen voor drie jaar aan de NAL regio's beschikbaar gesteld in de vorm van cofinanciering.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- [Nationale Agenda Laadinfrastructuur \(2019\)](#)

C.2.5 Zero-emissie zones stadslogistiek (p65-66 klimaatakkoord)

Afspraak

- In de **30-40 grotere steden** worden in Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES)-verband uiterlijk in 2020 middelgrote zero-emissie zones (ZE-zones) vastgesteld zoals die met ingang van 2025 voor goederenvervoer zullen gelden. Andere **gemeenten** kunnen zich hierbij aansluiten. Dit leidt naar verwachting tot een besparing van 1,0 Mton CO₂.
- Voor de ZE-zones voor logistiek die met ingang van 2025 zullen gaan gelden, zal uiterlijk in 2020 (via een gestructureerd proces onder gezamenlijke regie van Rijksoverheid en **gemeenten**) vastgesteld worden hoe de invoering zal plaatsvinden, zodat het bedrijfsleven zich hierop tijdig kan voorbereiden. Voor wat betreft de verantwoordelijkheden voor de zero-emissie zones sluiten de verhoudingen en de kosten aan bij de bestaande afspraken in de Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek.
- TLN, Evofenedex, Topsector Logistiek en andere sectorpartijen stellen samen met de Rijksoverheid, **VNG, IPO, grote gemeenten** en Natuur & Milieu een uitvoeringsagenda op voor verschillende deelsectoren in de stadslogistiek (bijvoorbeeld bouw, retail, vers, afvalstromen, horeca, facilitair en e-commerce), met als doel dat de transportactiviteiten uiterlijk in 2025 zonder emissie kunnen worden uitgevoerd. Deze

uitvoeringsagenda bevat ten minste afspraken over financiering van oplossingen, communicatie, het faciliteren en ondersteunen van ondernemers, monitoring en governance.

- De **VNG** neemt het voortouw om met **gemeenten** organisatorische en IT-randvoorwaarden te realiseren om in 2025 zero-emissie zones in te kunnen voeren. **Gemeenten** stimuleren de ontwikkeling van de markt vraag door in vergunningsverlening, inkoop en aanbestedingen (van decentrale overheid én van derden) duurzame logistiek in te bouwen en te belonen. Tevens werken zij aan infrastructurele aanpassingen (aan bijvoorbeeld de fietsinfrastructuur en de publieke laadinfrastructuur) die noodzakelijk zijn om nieuwe concepten mogelijk te maken.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- [Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek](#)

C.2.5 Zero emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen (p67 klimaatakkoord)

Afspraak

Om de invoering van ZE-zones te ondersteunen zetten partijen in op zero-emissie bouwverkeer en op gebruik van zero- en lage emissie mobiele werktuigen in de stad. Hiervoor wordt voortgebouwd op bestaande samenwerkingsverbanden en afspraken die met partijen zijn gemaakt in het kader van de Green Deal Het Nieuwe Draaien en de Green Deal Bouwlogistiek. Met deze Green Deals ontwikkelen overheden en partijen binnen de bouwsector langs verschillende lijnen (gedrag, techniek en brandstoffen, beleid) samen actieplannen voor het verminderen van de CO₂-uitstoot van mobiele werktuigen. Partijen spreken het volgende af:

- **Challenge Klimaatneutrale Bouwplaats:** In 2019 start het bedrijfsleven samen met de **overheden**, kennisinstituten en Natuur & Milieu met een 'Challenge Klimaatneutrale Bouwplaats' om kennis en ervaringen, kansen en mogelijkheden en mogelijke belemmeringen rondom zero-emissie mobiele werktuigen in beeld te brengen, om hiermee de ingroei van zero-emissie mobiele werktuigen te versnellen en om kennisuitwisseling te bevorderen en zo overheden in deze transitie te faciliteren.
- **Het Nieuwe Draaien: Overheden** nemen het initiatief om de inzet van zero-emissie mobiele werktuigen en de principes van Het Nieuwe Draaien op te nemen in inkoopprocessen van bijvoorbeeld bouwwerkzaamheden en groenvoorziening. Hierbij streven de Rijksoverheid en **andere overheden** naar afspraken voor standaardisatie van uitvragen voor zero-emissie werkmaterieel. Landbouwwerktuigen worden toegevoegd aan de Green Deal Het Nieuwe Draaien. De Rijksoverheid stelt de betrokken topsectoren in staat om via *crossovers* vóór 2023 autonome voertuigen te ontwikkelen die op hernieuwbare energiebronnen transport en veldbewerkingen uitvoeren ten behoeve van precisietoepassingen.

Regionale uitwerking

- Wat is het beoogde resultaat?

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

Meer informatie:

- [Green Deal Duurzame Logistiek in de Bouw](#)
- [Green Deal Het Nieuwe Draaien](#)
- [Whitepaper topsector logistiek verduurzaming bouwlogistiek](#)

C.2.5 Klimaatneutrale en circulaire GWW (p67-68 klimaatakkoord)

Afspraak

De Rijksoverheid heeft met andere overheden een stevige invloed op de ontwikkeling van de sector Grond, Weg en Waterbouw (GWW), die vrijwel volledig afhankelijk is van overheidsinkoop. Daarom werken de overheden gezamenlijk toe naar klimaatneutraal en circulair aanbesteden, zodat deze sector als geheel klimaatneutraal gaat opereren. Afspraken zijn:

- Bij Grond-, Weg- en Waterwerken (GWW) zal de Rijksoverheid met **regionale overheden** de inkoopkracht vergroten en uiterlijk in 2020 afspraken maken om in 2030 zoveel mogelijk klimaatneutraal en circulair te werken (werktuigen, materiaalketens), inclusief aanbestedingen en standaardisatie van uitvragen. De Rijksoverheid en andere overheden stimuleren maatregelen binnen de eigen aanleg- en onderhoudsprocessen en door het sluiten van ketenakkoorden en Green Deals gericht op producten- en materiaalketens (zoals asfalt, beton, grond en staal). De maatregelen richten zich onder meer op levensduur verlengend onderhoud, op het verduurzamen (CO₂-arm maken) en uniformeren van materiaalgebruik. Hierbij wordt gebruik gemaakt van tools uit de aanpak Duurzaam GWW zoals DuboCalc, de CO₂ prestatieladder en aanvullende inkoopcriteria. De Rijksoverheid en provincies zetten waar mogelijk hun infrastructuur in voor energieopwekking en meervoudig ruimtegebruik (zie verder C.5 Elektriciteit).
- De Rijksoverheid en **decentrale overheden** stellen hun ervaring met duurzaam GWW beschikbaar (innovaties voor klimaatadaptatie, klimaatmitigatie en circulaire economie) en zullen kennis delen gericht op het verduurzamen van de materiaalketens, energiebesparing en -opwekking in de GWW-sector om zo sneller te leren en kosten te besparen in de uitvoering.

Regionale uitwerking

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

Meer informatie:

- [Green Deal Duurzaam GWW](#)
- [CO₂-prestatieladder](#)
- [DuboCalc](#)

C.2.6 Inkoop vervangingsbanden voor eigen wagenpark (p79 klimaatakkoord)

Afspraak

De Rijksoverheid, **VNG, IPO**, RAI Vereniging, BOVAG, ANWB, VNA en Stichting Band op Spanning zullen bij de aanschaf van vervangingsbanden voor hun eigen wagenpark of bij het aangaan van nieuwe inkoopcontracten van vervangingsbanden voor hun eigen wagenpark, kiezen voor de beste band op basis van het hoogste ambitieniveau van de duurzame inkoopcriteria.

Regionale uitwerking

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

3.6 Overzicht en planning

Diverse maatregelen zijn al in uitvoering, terwijl voor andere maatregelen geldt dat de uitvoering op een later moment start. De onderstaande tabel bevat alle hiervoor genoemde maatregelen en kan worden gebruikt om de planning globaal weer te geven. Daarbij is de invulling **indicatief**. De daadwerkelijk vorm en planning is aan de regio.

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

3.7 Monitoring & Evaluatie

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

Op het niveau van de *regio als geheel* gaat het om indicatoren zoals de ontwikkeling van de emissies van regionale mobiliteit en het aandeel duurzaam gereisde kilometers van het totaal aantal gereisde kilometers.

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

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

Gezamenlijke kennisontwikkeling en monitoring & evaluatie

Het Regionale Mobiliteitsprogramma is veelal adaptief van aard. Dat betekent dat het programma en onderliggende projecten en activiteiten kunnen worden aangepast op basis van voortschrijdende inzichten. Hiertoe is aan te bevelen dat gezamenlijke kennisontwikkeling en monitoring en evaluatie een belangrijk onderdeel uitmaken van het programma. Zo kan opgedane kennis en ervaring worden ingezet om in te spelen op veranderende omstandigheden en het programma continu te verbeteren. Belangrijke vragen voor de opzet van monitoring en evaluatie zijn:

- Hoe wordt kennis in de regio ontwikkeld en verspreid?
- Hoe wordt geleerd van goede en minder goede voorbeelden?
- Hoe wordt opgedane kennis en ervaring gebruikt voor het verbeteren van het programma en onderliggende activiteiten?

Reflexieve monitoring

In opdracht van het IPO en de VNG ontwikkelt KpVV samen met het Dutch Research Institute For Transitions (DRIFT) een methodiek voor reflexieve monitoring van de Regionale Mobiliteitsprogramma's, op basis van de bestaande aanpak Reflexieve Monitoring in Actie (RMA). Dit is een actiegerichte vorm van monitoring. Hierbij is monitoring geen aparte activiteit, maar integraal onderdeel van het proces. Het is ook niet gericht op cijfers, maar op (de deelnemers van) het proces. De inzichten uit de reflectie worden beproeft in nieuwe activiteiten. Achterliggende idee is dat bij systeeminnovatieprojecten strategieën en doelstellingen voortdurend worden aangepast op basis van voortschrijdend inzicht. Het is lastig zo'n dynamisch proces met cijfers te monitoren. RMA is gericht op leren en het toepassen van het geleerde. Dit gebeurt nu vaak impliciet. Met RMA wordt het proces expliciet gestuurd. De 'monitor' is hierbij de persoon die reflecteert. Dit vergt vaardigheden waarvoor CROW en Drift een gezamenlijke cursus ontwikkelen voor reflexieve monitoring van Regionaal Mobiliteitsprogramma's.

Meer informatie:

- [Handboek Reflexieve Monitoring](#)

4. Organisatie, planning en middelen



4.1 Organisatie

Het realiseren van regionale ambities op het gebied van duurzame mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid is veelal een forse opgave. De ontwikkeling en uitvoering van een regionale mobiliteitsprogramma vergt daarom capaciteit, middelen, coördinatie en samenwerking. Het is aan de regio om – indien nog niet aanwezig – de benodigde organisatie in te richten, inclusief heldere verdeling van taken, rollen en verantwoordelijkheden.

Uitgangspunt is dat voor de ontwikkeling en uitvoering van Regionale Mobiliteitsprogramma's zo veel mogelijk wordt aangesloten bij bestaande regionale agenda's, programma's en bijbehorende organisaties. Indien er nog geen organisatie bestaat, dan is het van belang een passende governance structuur te ontwikkelen.

Hulpvragen zijn:

- Is er een bestaande regio?
 - Wie is lid van deze regio?
 - Hoe is deze regio georganiseerd?
 - Worden er regelmatig bijeenkomsten georganiseerd?
 - Hoe worden de maatschappij en andere stakeholders betrokken?
 - Is er zowel op ambtelijk als ook op bestuurlijk niveau al samenwerking of moet deze nog opgebouwd worden?
 - Wie is waarvoor verantwoordelijk?
- Kan deze regio voor het Regionale Mobiliteitsprogramma gebruikt worden?
 - Is er al een gremium of overlegstructuur die in de regio besluiten kan nemen? Of moet deze eerst opgericht worden?
 - Hoe kunnen gemeenten en provincies inbreng leveren? Hoe wordt teruggekoppeld?
 - Hoe is de samenwerking met andere partijen georganiseerd?
 - Wie is waarvoor verantwoordelijk?
- Indien er nog geen regio bestaat, wat is een logisch voorstel voor regionale samenwerking?
 - Waarom wordt voor deze regio gekozen?
 - Welke gremia (ambtelijk en bestuurlijk) moeten worden opgericht?
 - Hoe kunnen gemeenten en provincies inbreng leveren? Hoe wordt teruggekoppeld?
 - Hoe wordt de samenwerking met andere partijen georganiseerd?
 - Wie is waarvoor verantwoordelijk?

4.2 Partners



Naast de actoren binnen de overheidsorganisaties is het belang ook het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties te betrekken bij de ontwikkeling en uitvoering van het Regionale Mobiliteitsprogramma. Het onderstaande overzicht van mogelijke partners is een bruikbaar hulpmiddel en opgenomen in de [Handreiking klimaatbeleid en duurzame mobiliteit voorgemeenten, provincies en waterschappen](#) van Rijkswaterstaat.

Mobiliteitsthema	Actoren relevant voor klimaatbeleid in mobiliteitsbeleid	Mogelijke rol actor binnen klimaatbeleid
Ontsluiting locaties	Gemeenten Provincies Bedrijven	Ontwikkeling geschikte locaties Streekplan/Omgevingsplan Keuze vestigingsplaats
Prijsbeleid	Rijk Gemeenten Provincies Bedrijven Bedrijvenkoepels (KvK etc.) Reizigersorganisaties Reizigers	Heffing op CO ₂ -uitstoot Stimuleren alternatieven Stimuleren alternatieven Stimuleren slim/schoon reizen Stimuleren slim/schoon reizen Aanschaf van schone voertuigen of kiezen voor minder verplaatsingen EMVI
Verkeersveiligheid	Fietsersbond Veilig Verkeer Nederland Onderwijsinstellingen Burgers	Stimuleren alternatieven Stimuleren alternatieven Stimuleren alternatieven Gebruik maken van alternatieven
Openbaar Vervoer/Contractvervoer	Vervoerautoriteiten (provincies, stadsregio's, grote steden) Vervoerders Reizigers	Concessie-eisen aan voertuigen Stimulering gebruik OV Gebruik voertuigen Gebruik van minder vervuilende voertuigen
Parkeerbeleid	Gemeenten/parkeerbedrijf Bedrijven Burgers Projectontwikkelaar	Sturen met parkeertarieven in combinatie met aanbod van alternatieven Stimuleren alternatieve vervoerwijzen Kiezen voor alternatieve vervoerwijzen
Fietsbeleid	Rijk Provincies/stadsregio's Gemeenten Bedrijven Burgers Fietsersbond	Stimuleren van fietsgebruik door campagnes en realisatie voorzieningen Stimuleren van de fiets Gezond reizen Stimuleren van de fiets/afdwijnen van voorzieningen
Milieubeleid	Rijk Gemeenten/provincies	Gebruik maken van bestaande wet- en regelgeving via Wet Milieubeheer
Mobiliteitsmanagement	Provincies/stadsregio's Gemeenten Mobiliteitsmakelaars Bedrijven Reizigers	Aanbod van alternatieven Aanbod van alternatieven Vermakten slim reizen Stimuleren van slim reizen Kiezen voor slim reizen
Benutting wegen	Wegbeheerders	Beperken van het aantal autokilometers en verbeteren van de doorstroming.
Reconstructie en aanleg wegen	Wegbeheerders	Beperken van het aantal autokilometers en verbeteren van de doorstroming.

4.3 Fasering en planning



Bij ieder programma is het van belang om een heldere fasering en planning te maken.

Het startpunt en daarmee de planning varieert per regio. Een indicatieve planning ziet er als volgt uit:

1. Opstellen plan van aanpak, inclusief concept afspraken over doelstellingen, governance, en regio-indeling (2019)
2. Betrekken partners en opstellen Regionaal Mobiliteitsprogramma (2020)
3. Vaststellen Regionaal Mobiliteitsprogramma (BO MIRT najaar 2020)
4. Start uitvoering Regionaal Mobiliteitsprogramma (na BO MIRT najaar 2020)

Hierbij geldt dat specifieke maatregelen binnen het Regionale Mobiliteitsprogramma uiteraard al wel eerder van start kunnen gaan of al zijn gestart.

4.4 Capaciteit en middelen



Het uitvoeren van de Regionale Mobiliteitsprogramma's vergt logischerwijs capaciteit en middelen. Voor de ontwikkeling en uitvoering van het Regionale Mobiliteitsprogramma is het daarom van belang een raming van benodigde capaciteit en middelen te maken.

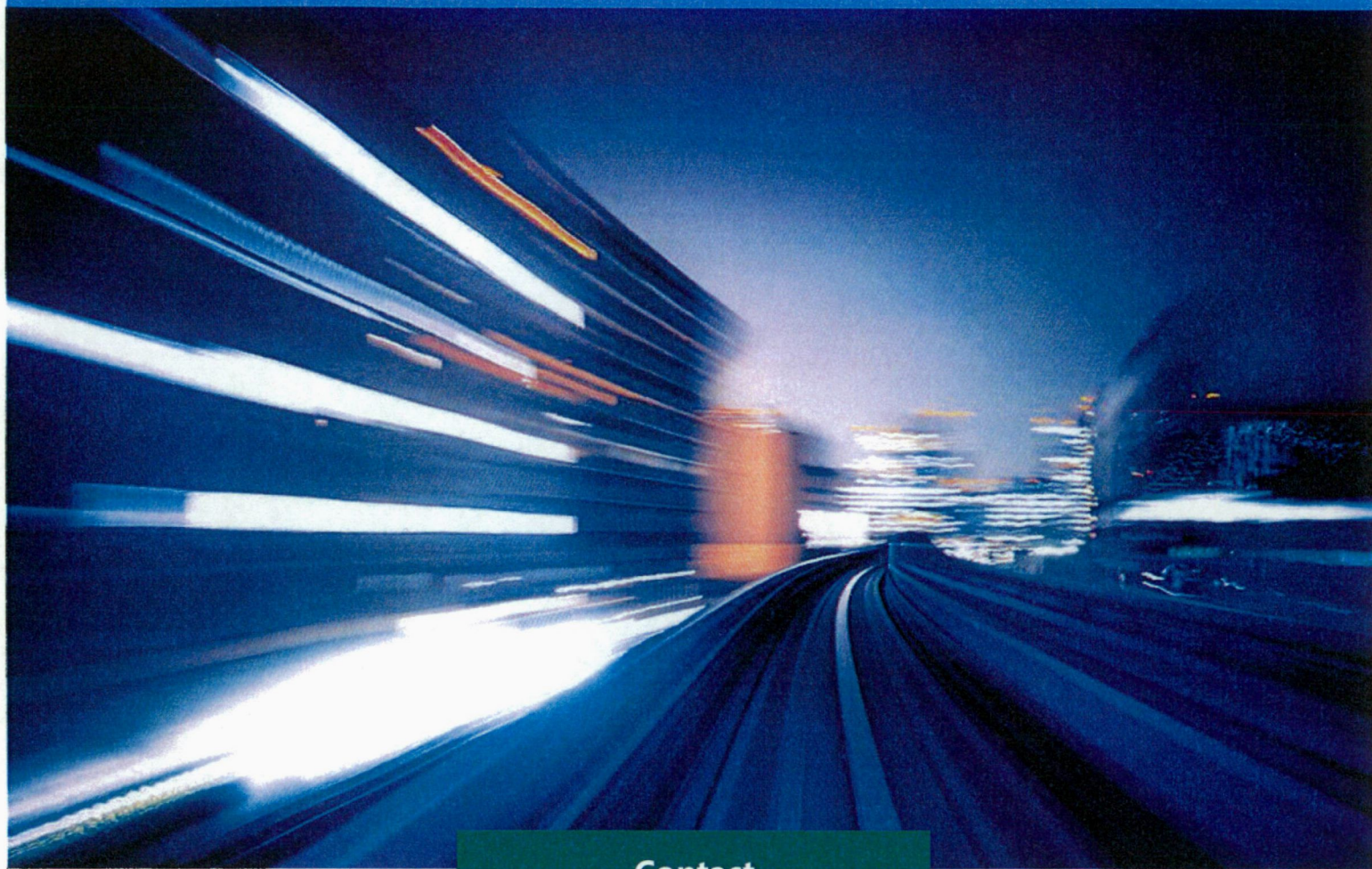
In het Klimaatakkoord zijn geen afspraken gemaakt over de financiering van Regionale Mobiliteitsprogramma's en het opstellen ervan. Gesprekken over Rijk- en regiofinanciering van individuele maatregelen in het Regionale Mobiliteitsprogramma worden gevoerd via het reguliere BO MIRT.

4.5 Communicatie



Het is van belang met enige regelmaat te communiceren over de voortgang en resultaten van het Regionale Mobiliteitsprogramma. Daarbij dient het voor de omgeving helder te zijn wie wanneer en op welke wijze een bijdrage kan leveren aan het programma als geheel of individuele maatregelen.

- Waarover wil je communiceren?
- Wat is de belangrijkste boodschap?
- Wat zijn de belangrijkste doelgroepen? Mogelijke doelgroepen zijn:
 - Bestuurders
 - Samenwerkingspartners
 - Inwoners
 - Bedrijven
- Welke communicatiekanalen en -middelen zet je in?
- Hoe organiseer je de communicatie?



Contact

IPO

Het Interprovinciaal Overleg behartigt de gezamenlijke belangen van de provincies in 'Den Haag' en 'Brussel'. Enerzijds door een informerende en richtinggevende rol te spelen bij de (formele) voorbereiding van beleid dat voor de provincies van belang is.

Anderzijds door kennisdeling met en informatievoorziening aan de provinciale partners en 'stakeholders'. Het IPO beschikt hiertoe over een uitgebreid netwerk en onderhoudt contact met onder andere het kabinet, het parlement, de ministeries, de Europese Unie en maatschappelijke organisaties op de terreinen waar de provincies actief zijn.

Het IPO biedt tevens een platform aan de provincies voor het stimuleren van innovatie en de uitwisseling van kennis. Op deze wijze kunnen provincies 'best practices' uitwisselen en vernieuwingen in het provinciaal beleid entameren. Doel daarbij is een bijdrage leveren aan de kwaliteit, effectiviteit en efficiency van het openbaar bestuur.

Contactpersoon voor Regionale Mobiliteitsprogramma's

Rens Baltus
Regisseur Regionale Mobiliteitsprogramma's
communicatie@ipo.nl

VNG

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) organisatie behartigt de belangen van de gemeenten, voert gemeenschappelijke diensten voor gemeenten uit en biedt haar leden een platform.

De VNG werkt aan een krachtige lokale overheid. Dat doen we door agendasettend te zijn op voor gemeenten relevante vraagstukken en ontwikkelingen, en door de lokale uitvoering centraal te stellen bij maatschappelijke opgaven.

De bestaansgrond van de VNG is dat te leveren waar haar leden behoefte aan hebben. De gemeenten moeten worden gesteund in hun ambities om zich verder te ontwikkelen als eerste overheid, en worden ondersteund in het aangaan van alle uitdagingen die zij ondervinden.

Contactpersoon voor Regionale Mobiliteitsprogramma's

Carolin Röther
Beleidsadviseur Mobiliteit
info@vng.nl



Regionaal Mobiliteitsprogramma

NAAM REGIO

Dummy 1.0

4 november 2019

Regionaal Mobiliteitsprogramma

Dummy 1.0



4 november 2019

Inhoudsopgave

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

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergrond

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

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

1.2 Regionaal Mobiliteitsprogramma

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

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

Klimaatakkoord (ligt nog voor bij provincies en gemeenten)

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

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

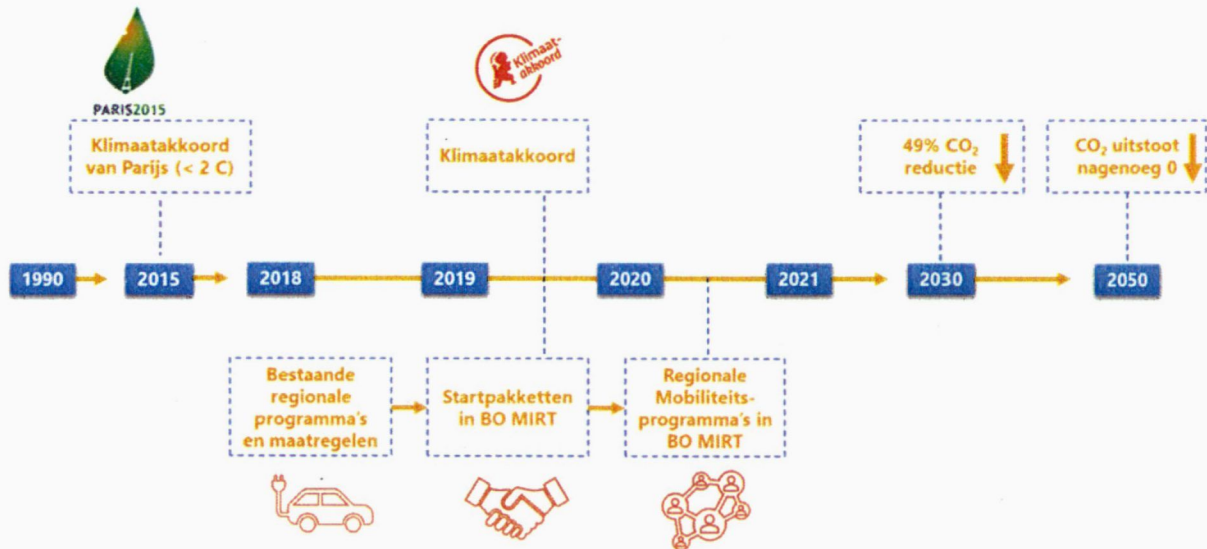
Dit is het Regionale Mobiliteitsprogramma van [PM naam regio].

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

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

1.3 Totstandkoming

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



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

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

1.4 Leeswijzer

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

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

2. Regionale ambities en kenmerken

2.1 Regio-indeling

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

2.2 Ambitie en doelstellingen

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

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

2.3 Analyse van de regio

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

Kenmerken van de regio

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

Startpunt duurzame mobiliteit

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

Belangrijke trends, ontwikkelingen en samenhangende opgaven

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

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

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

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

3. Programma

3.1 Inleiding

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

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

1. Verminderen: slimmer reizen

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

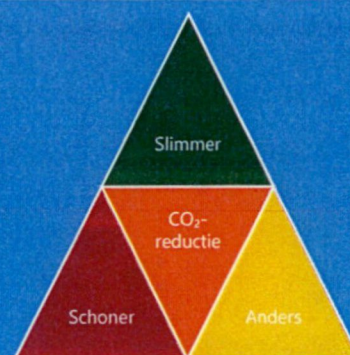
2. Veranderen: anders reizen

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

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

3. Verduurzamen: schoner reizen

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



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

Per maatregel wordt ingegaan op de volgende aspecten:

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

3.2 Verminderen: slimmer reizen

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

Regionale maatregel X

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

Regionale maatregel Y

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

Regionale maatregel Z

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

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

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

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

3.3 Veranderen: anders reizen

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

Regionale maatregel X

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

Regionale maatregel Y

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

Regionale maatregel Z

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

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

C.2.6 Normering voor werkgevers

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

C.2.6 Fietsparkeernormen

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

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

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

C.2.6 Fietsenstalling bij OV-knooppunten

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

C.2.6 Tour de Force

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

C.2.6 Hyperspits en onderwijsinstellingen

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

C.2.6 capaciteitsuitbreiding en optimalisatie van de dienstregeling

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

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

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

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

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

3.4 Verduurzamen: schoner reizen

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

Regionale maatregel X

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

Regionale maatregel Y

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

Regionale maatregel Z

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

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

C.2.3 Alternatieve tank- en laadinfrastructuur, inclusief opslag

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

C.2.3 versnellen tank- en laadinfrastructuur duurzame energiedragers

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

C.2.3 stimuleren waterstof

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

C.2.3 verduurzaming eigen vloot

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

C.2.3 Zero Emissie Bus (BAZEB)

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

C.2.3 Zero Emissie Doelgroepenvervoer (BAZED)

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

C.2.3 Zero Emissie Reinigingsvoertuigen

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

C.2.3 Duurzame energie voor duurzaam transport

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

C.2.4 Aanbestedingsvoordeel voor bedrijven met duurzaam wagenpark

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

C.2.4 Regionale stimuleringsmaatregelen voor EV

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

C.2.4 Gedifferentieerde parkeertarieven

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

C.2.4 Elektrificeren autodelen

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

C.2.4 Elektrificeren van tweewielers

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

C.2.4 Nationale Agenda Laadinfrastructuur

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

C.2.5 Zero-emissie zones stadslogistiek

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

C.2.5 Zero emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen

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

C.2.5 Klimaatneutrale en circulaire GWW

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

C.2.6 Inkoop vervangingsbanden voor eigen wagenpark

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

3.5 Monitoring & Evaluatie

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

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

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

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

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

PM: regionale uitwerking van aanpak monitoring & evaluatie

3.6 Overzicht

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

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

4. Organisatie, planning en middelen



4.1 Organisatie

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

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

[PM: regionale organisatie/governance]

4.2 Partners

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



4.3 Fasering en planning

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



4.4 Capaciteit en middelen

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

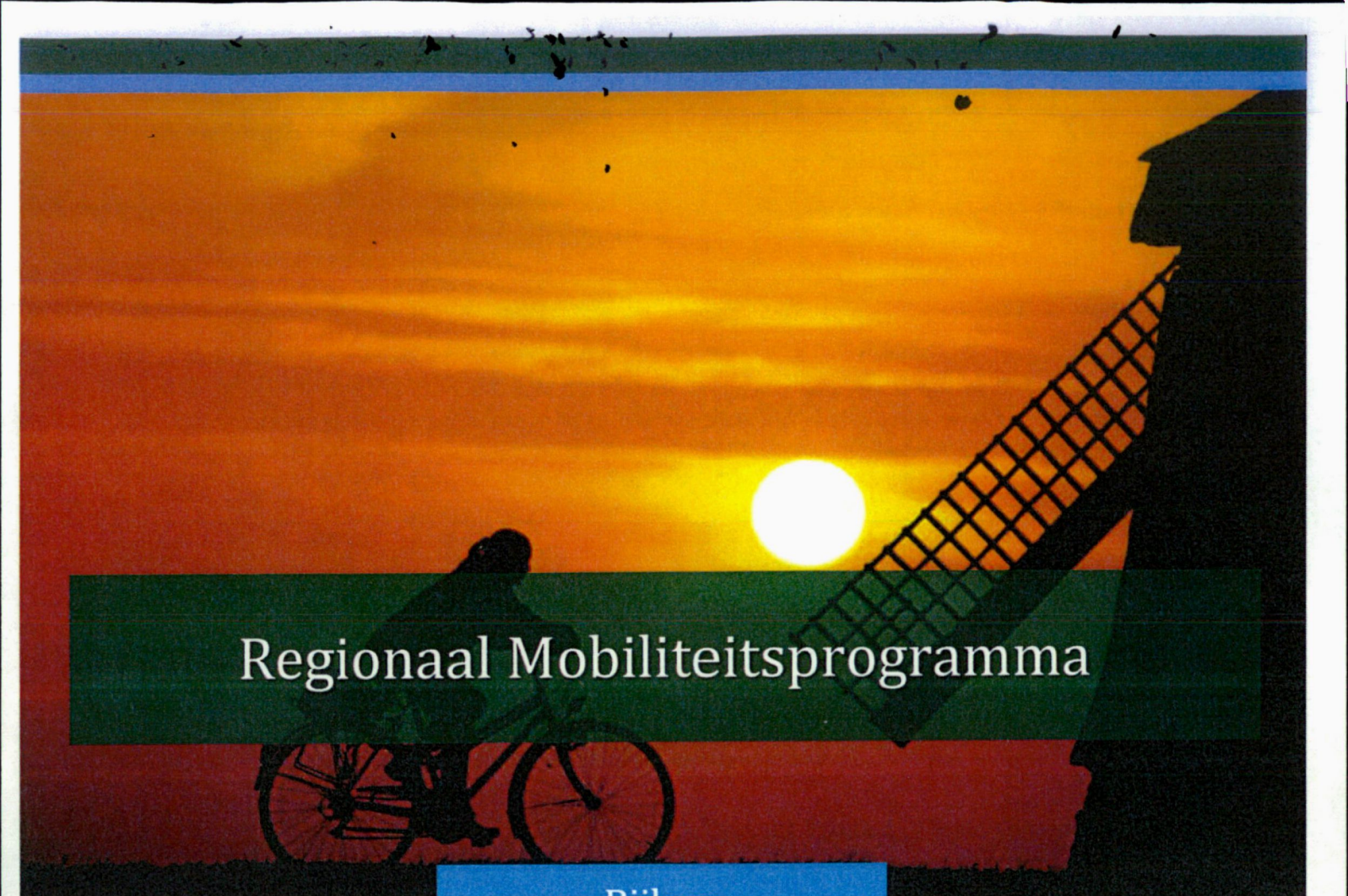


4.5 Communicatie

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



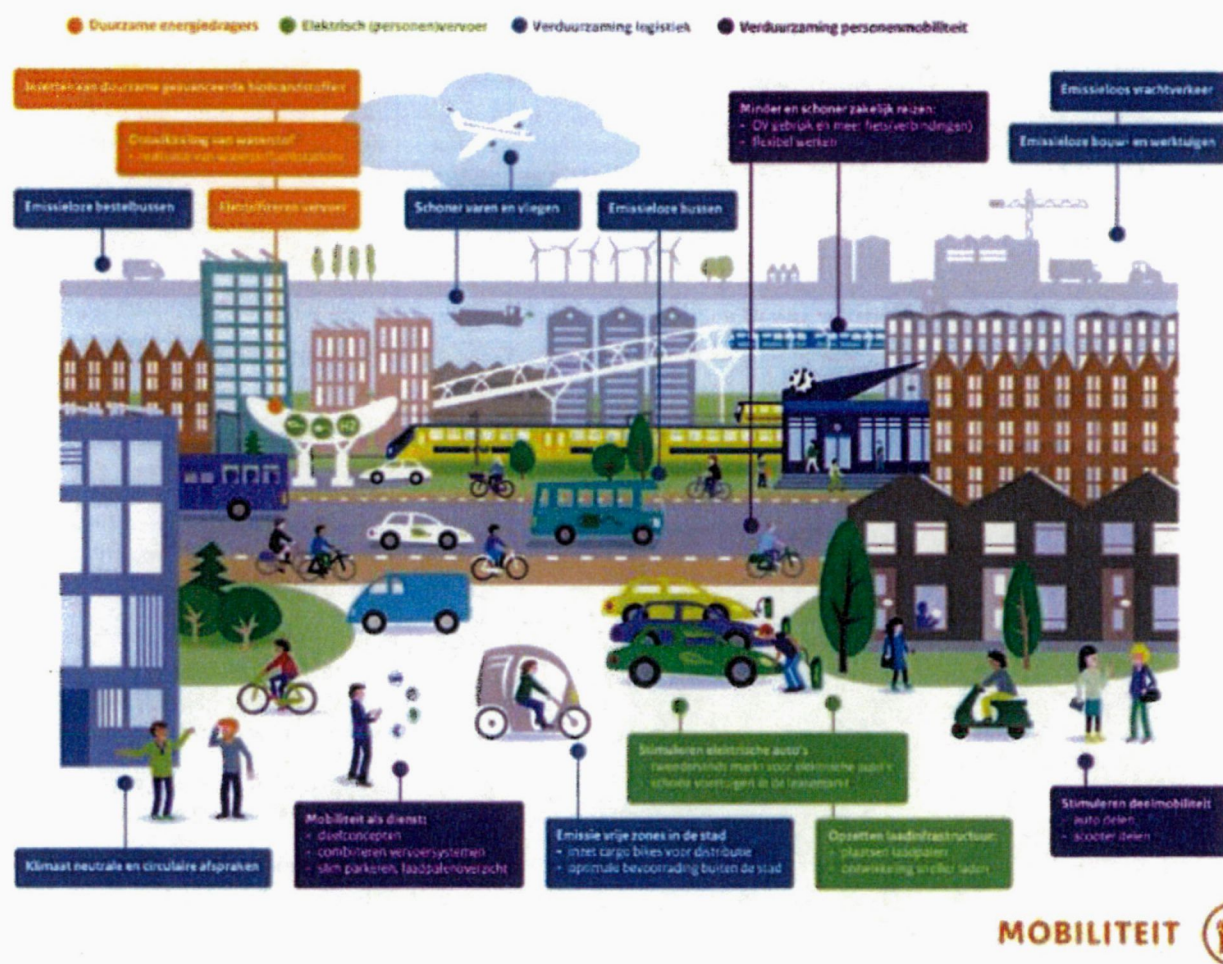
Voor deze doelgroepen maakt de regio gebruik van de volgende communicatiekanalen en -middelen: [PM: communicatiekanalen en -middelen].

The cover image features a vibrant sunset with a bright sun low on the horizon. In the foreground, the silhouette of a person riding a bicycle is visible on the left. On the right, the silhouette of a building with a lattice-patterned facade is shown. The background is a gradient of orange and red. A dark green horizontal band is overlaid across the middle of the image, containing the title text. A blue rectangular box is positioned at the bottom center of the image, containing the word 'Bijlage'.

Regionaal Mobiliteitsprogramma

Bijlage

Bijlage 1: index klimaatakkoord



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

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

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

			Mee-ontwikkelen normstelling CO ₂ werkgerelateerd vervoer en handhaving organiseren (p. 72, lid d)
C.2.6	Versnellen en ondersteunen	74-79	Gemeentelijk beleid (ruime fietsparkeernormen bij bedrijven en woningen) (p. 75, lid j-k) Regionale aanpak (p. 75, lid m) MIRT-programma's slim benutten (maatregelen voor fiets en multimodale hubs) (p. 76, lid n)
C.2.6	Fiets	77	Fiets: Fietsenstallingen bij OV-knooppunten (p. 77, bovenaan)
C.2.6	Hyperspits	77-78	Hyperspits (p. 77, lid 0)
C.2.6	Mobility as a Service	78-79	Mobility as a Service (MaaS) (p. 78, lid p)
C.2.6	Banden	79	Inkoop en aanbesteden: Alleen nog beste banden inkopen (p. 79, lid q)
C.2.6	Auto delen	79	Autodelen (Green Deal Autodelen II en Citydeal e-deelmobiliteit) (p. 79, lid r)