

# Verduurzamen mobiliteit regio Drechtsteden



## Regionaal mobiliteitsprogramma



## Onze strategie in het kort

*In het Klimaatakkoord van juni 2019 is afgesproken de regionale uitwerking voor het domein mobiliteit vorm te geven door “regionale mobiliteitsprogramma’s”, vanaf nu RMP genoemd. Daar waar mogelijk en wenselijk wordt aangesloten bij bestaande structuren.*

*Uit onderzoek blijkt namelijk dat de mobiliteit met circa 18% een groot aandeel in de totale Nederlandse CO<sub>2</sub>-uitstoot heeft. Dit is exclusief de lucht- en zeevaart, omdat die in internationaal verband verduurzaamd worden.*

*Dit RMP is een aanvulling op de huidige gebiedsagenda bereikbaarheid Drechtsteden. Het vormt ons regionale antwoord in deze missie en ons pad naar een verbeterde leefomgeving.*

*Dit eerste RMP is het fundament waarop we in de toekomst met elkaar tot nieuwe initiatieven en maatregelen willen en kunnen komen. Het vormt een programmaplan voor de toekomst.*

*Juli 2022*



## Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	4
2. Context, urgentie, ambitie en doelen RMP .....	5
2.1 Context en urgentie van handelen .....	5
2.2 Ambitie en doel RMP .....	6
2.3 Proces .....	7
3. Programmalijnen, subdoelen en maatregelen .....	8
3.1 Programmalijnen .....	8
3.2 Subdoelen .....	9
3.3 Maatregelen .....	11
Programmalijn 1: Ruimtelijke beleid .....	12
Programmalijn 2: Reguleren en beprijzen .....	14
Programmalijn 3: Gedrag, kennis en werkgevers .....	15
Programmalijn 4: Eigen organisatie en inkoop.....	16
Programmalijn 5: Investeren in duurzame mobiliteitssystemen .....	18
Faciliteren/ondersteuning programmalijnen .....	20
3.4 Effectiviteit maatregelen.....	21
3.5 Monitoring .....	22



## 1. Inleiding

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

Dit 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. 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.**

### Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staan de urgentie van handelen, de ambitie en de doelstelling van het RMP beschreven. Wat betekent het Klimaatakkoord – hoofdstuk mobiliteit - voor onze provincies, vervoerregio en gemeenten?

De subdoelen, programmalijnen en geclusterde maatregelen die duidelijk maken hoe we gaan verduurzamen zijn te vinden in hoofdstuk 3.



## 2. Context, urgentie, ambitie en doelen RMP

### 2.1 Context en urgentie van handelen

We hebben gezamenlijk de maatschappelijke verantwoordelijkheid om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. Deze wereldwijde doelstelling van het Klimaatakkoord van Parijs is vastgelegd in beleidsplannen, akkoorden, verdragen en wetgeving op verschillende niveaus. Dit akkoord is in 2021 extra bekrachtigd tijdens de klimaattop in Glasgow. Er is uitgesproken dat we de 1,5°C-doelstelling binnen bereik moeten houden, met toezeggingen om de emissies ook in dit decennium terug te dringen. Hiervoor is het noodzakelijk dringend de klimaatmaatregelen te versnellen.

#### Europese Unie (EU)

Op Europees niveau heeft de EU doelstellingen voor vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot geformuleerd. Zo is er onder andere het programma Clean Energy for all Europeans uit 2019. De verwachting van de Europese Commissie is dat dit leidt tot een 45% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030 ten opzichte van 1990. Met de Europese Klimaatwet wordt gericht op 50% - 55% reductie in 2030. De uitvoering daarvan gaat onder andere via de EU Green Deal (uitwerking in 2020). Eind 2020 heeft de Europese Commissie ook een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit vastgesteld. In de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit is vrijwel elk vervoermiddel meegenomen. In de strategie identificeert de Commissie drie vormen van mobiliteit, waarvoor mijlpalen voor 2030, 2035 en/of 2050 zijn genoemd.

#### Nederland

In Nederland is de afgelopen jaren de verplichting de CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren beleidsmatig en juridisch vastgelegd en bekrachtigd. Dit vormt de basis voor het RMP.

#### *Energieakkoord*

Het Energieakkoord uit 2013 vormt de minimale basis voor de CO<sub>2</sub>-reductie in de mobiliteit. In het Energieakkoord is voor mobiliteit een verplicht reductiedoel afgesproken: maximaal 25 megaton CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 in Nederland (circa 20% reductie t.o.v. het niveau van 1990 (31 megaton) en minimaal 60% reductie in 2050 (t.o.v. 1990). De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal Overleg (IPO) hebben dit akkoord ondertekend namens gemeenten en provincies. Klimaatwet In de Klimaatwet van 2019 staat een reductiedoelstelling van 49% in 2030, met een 95% reductieverplichting in 2050, allemaal t.o.v. 1990. Deze doelstelling geldt voor alle sectoren samen. Voor mobiliteit is geen specifieke reductiedoelstelling opgenomen.

#### *Klimaatakkoord*

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



## Regionale urgentie Drechtsteden

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

Uit onderzoek (Klimaatmonitor van RWS) blijkt dat de Drechtsteden samen 1,5% van de Nederlandse CO<sub>2</sub>-emissies van de mobiliteit uitstoten. In tonnen CO<sub>2</sub> bedroeg dit 0,61 megaton in 2018. Dit was 0,59 megaton in 1990. De prognose voor 2030 is 0,56 megaton. Ter vergelijking, in de regio MRDH bedroeg de uitstoot 3,1 megaton in 2018 en de schatting voor 2030 bedraagt 3,0 megaton.

## 2.2 Ambitie en doel RMP

In de bestuurlijke werkgroep van 2 november 2021 is besloten om het opstellen van het RMP praktisch aan te vliegen: op basis van een overzicht van bestaande en geplande acties.

De redenen hiervoor zijn dat we enerzijds al heel veel doen of van plan zijn in de regio Drechtsteden wat betreft duurzame mobiliteit. Anderzijds hebben de gemeenten tot op heden geen aparte ambities uitgesproken over duurzame mobiliteit en daarmee ook geen extra financiële middelen en personele capaciteit hiervoor ter beschikking hebben.

Door de verschillende plannen uit de regio samen te brengen kan gemakkelijker gezamenlijk opgetreden worden. Bijvoorbeeld actief op zoek gaan naar middelen die naar de regio getrokken kunnen worden, zoals EU of Rijkssubsidies, of investeringsfondsen. Tevens kan, door samen te werken worden voorkomen dat partners het duurzame mobiliteitswiel zelfstandig uit moeten vinden. Door kennis en capaciteit te bundelen in het RMP, kan bij individuele partners capaciteit bespaard worden.

### *Ambitie Drechtsteden*

*Transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem dat doelen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid verenigt, waarbij de focus ligt op CO<sub>2</sub>-reductie in de Drechtsteden, met regionale samenhang en gezamenlijke uitvoeringskracht.*

## 2.3 Proces

Deze praktische versie van het RMP wordt in de eerste helft van 2022 voorgelegd aan alle partners.

De uitwerking van dit RMP naar acties zal in de tweede helft van 2022 vorm krijgen. Vanaf 2023 kan er dan binnen de bestaande werkgroepen - auto, fiets, OV en RAL - aan de slag gegaan worden met deze acties.

### *Vervolg programma*

In de aankomende jaren wordt toegewerkt naar het behalen van de gestelde ambitie.

We gaan doen wat we kunnen met bestaande middelen en capaciteit. Als er zicht is op meer financiering, bijvoorbeeld vanuit de rijksoverheid, dan gaan we doorpakken met het verduurzamen van mobiliteit. Mits dit past bij de ambities van de gemeenten en regio.



### 3. Programmalijnen, subdoelen en maatregelen

Binnen het RMP kan elke organisatie bijdragen aan de verduurzaming van de mobiliteit op een wijze en tempo die passen bij de eigen aard en mogelijkheden. De uitvoering van maatregelen en input voor het RMP blijft de verantwoordelijkheid van individuele partijen. Gemeenten zijn zelf aan zet om een keuze te maken welke maatregelen zij (extra) in willen zetten om gezamenlijk te komen tot de doelstellingen uit het Klimaatakkoord.

We spreken met elkaar af dat het RMP regelmatig geagendeerd wordt voor de ambtelijke en bestuurlijke bereikbaarheidsoverleg.

#### 3.1 Programmalijnen

Voor het totaaloverzicht zijn alle maatregelen thematisch geordend in programmalijnen. Door aansluiting bij de verschillende vakdisciplines binnen de diverse organisaties fungeert de indeling in programmalijnen als hulpmiddel voor de verduurzamingsopgave. Dan gaat het onder meer om programma's op het gebied van verkeersveiligheid, leefomgeving, gezondheid, fietsbereikbaarheid, OV-knooppunten en stikstofreductie. Maatregelen uit deze programma's, zoals gebiedsagenda Bereikbaarheid Drechtsteden en Schone Lucht akkoord hebben een plek gekregen binnen het RMP wanneer ze CO<sub>2</sub>-reductie realiseren.

De programmalijnen hebben betrekking op de totale mobiliteit, dus zowel van personen als goederen. Door het adaptieve karakter van het RMP kan het pakket aan maatregelen met de tijd groeien. De thematische clustering zorgt ervoor dat mobiliteit in het RMP vanuit een brede blik bekeken wordt.

Er zijn zes programmalijnen geformuleerd:

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

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





### 3.2 Subdoelen

Om tot effectieve vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot te komen is het belangrijk het algemene hoofddoel te vertalen naar SMART subdoelen. Hiermee wordt de opgave beter behapbaar en kan beter inzichtelijk worden gemaakt welke bijdrage de verschillende maatregelen leveren aan de opgave.

Verminderen van CO<sub>2</sub>-uitstoot kan door het verminderen van vervuilende mobiliteit, te veranderen naar gebruik van duurzamere vervoerswijzen en door het verduurzamen/verschonen van de modaliteiten. De zogenaamde trias mobilica. Hieruit kunnen subdoelen worden afgeleid.

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

In de tabel hieronder (figuur 3.1) staan de subdoelen, voorzien van een beschrijving en een indicatie op welke manier het subdoel inspeelt op de verduurzaming van de mobiliteit (via het verminderen van mobiliteit, het veranderen van modaliteit, of het verduurzamen van de modaliteit). Daarnaast staat met een cijfer aangegeven onder welke programmalijn ze vallen.

*Figuur 3.1: Schematische weergave subdoelen*

Subdoel	Beschrijving	verminderen	veranderen	verduurzamen	programmalijn
Daling bezit en gebruik van fossiele brandstofpersonenauto's	Fossiele brandstofpersonenauto's veroorzaken meer dan 50% van de CO <sub>2</sub> -uitstoot in mobiliteit in onze provincies. Belangrijk is dat reizigers goede alternatieven hebben voor de fossiele brandstofauto. De andere subdoelen dragen veelal bij aan realisatie van dit subdoel.	x	x	x	3 5
Toename aandeel schone vervoersmiddelen en mobiele werktuigen	Vervanging van voertuigen, vaartuigen en mobiele werktuigen op fossiele brandstoffen door exemplaren die worden aangedreven door duurzame energie vermindert de CO <sub>2</sub> -uitstoot effectief. Aandachtspunten blijven de bereikbaarheidsknelpunten, ruimtebeslag en verkeersveiligheid.			x	2 3 5
Vergroten nabijheid	Door nabijheid van functies die mensen en organisaties in het dagelijks leven gebruiken (voorzieningen, werklocaties, woonlocaties, recreatieve locaties, grondstoffen en halffabricaten), hoeven mensen en goederen minder afstand te reizen. Bovendien komen functies binnen het bereik van actieve modaliteiten (wandelen, fietsen) of kleine(re) elektrische auto's. De ultieme vorm van nabijheid is wanneer verplaatsingen overbodig zijn. Denk bijvoorbeeld aan thuis werken, video vergaderen, 3D-printen e.d. Daarbij moet echter niet vergeten worden dat verplaatsingen ook een sociaal-maatschappelijke en sociaaleconomische functie hebben.	x	x		1 3
Groter aandeel van de fiets in de modal split	De fiets is als gezond, actief, klein en flexibel vervoersmiddel ideaal voor de korte en middellange afstanden. Veel reizen die met de auto gemaakt		x		1 2

Subdoel	Beschrijving	vermindere	veranderen	verduurzamen	programmaliijn
	worden, kunnen vervangen worden door de (elektrische) fiets. Het vervangen van deze autoritten door fietsritten levert CO <sub>2</sub> -reductie op, vermindert het ruimtebeslag van mobiliteit en verbetert de verkeersveiligheid.				3 5
Groter aandeel van OV in de modal split	OV is een duurzaam en ruimte-efficiënt alternatief voor de auto. Met name op de drukke vervoerrelaties kan één OV-rit een groot aantal autoritten vervangen.		x		1 2 3 5 6
Groei deelmobiliteit	Deelmobiliteit zorgt voor effectiever ruimtegebruik, effectiever voertuiggebruik en verhoogt de flexibiliteit voor de bewoners. Deelmobiliteit is in belangrijke mate complementair aan OV. Ook zijn deelmobiliteitsvoertuigen vaak nieuwer dan voertuigen in persoonlijk bezit en zijn ze minder vervuילend. Bij voorkeur wordt ingezet op elektrische deelauto's. Door het hoge kilometrage ten opzichte van privéauto's worden de hogere investeringskosten van elektrische voertuigen snel terugverdiend.	x	x	x	1 2 3 5
Efficiëntere goederenstromen	Goederen vormen de bloedsomloop van het stedelijke gebied. Steden zijn echter dichtbevolkt en bevoorrading leidt soms tot hinder in de steden (luchtvervuiling, ruimtelijke hinder, geluidsoverlast, congestie). Door goederenstromen te bundelen, o.a. via digitalisering en samenwerking, kunnen we met minder en met minder belastende vervoersstromen uit.	x			1 2 5
Verduurzamen mobiliteit van opdrachtneemers en leveranciers	Via duurzaamheidseisen voor inkoop en aanbesteding kan de CO <sub>2</sub> -uitstoot van de eigen bedrijfsvoering worden verminderd. Rechtstreeks door bijvoorbeeld goederen en diensten van dichtbij af te nemen en duurzaam vervoer van leveranciers en opdrachtneemers te bevorderen. Indirect kan duurzaam inkopen een impuls geven aan de markt voor investering in duurzame vervoermiddelen. Ten slotte is ook de voorbeeldfunctie van belang: hoe kan je van anderen verwachten dat ze verduurzamen als je dit zelf niet doet?	x	x	x	4
Verduurzamen mobiliteit eigen organisatie	Ook in eigen HR-beleid kunnen overheden en partners duurzaam gedrag stimuleren, zowel onder eigen werknemers als door hun activa ook door derden te laten gebruiken. Ook hierbij is de voorbeeldfunctie van belang.	x	x	X	4
Voldoende veilige infrastructuur voor modal shift.	Om duurzame mobiliteit te bevorderen is randvoorwaardelijk dat duurzame alternatieven beschikbaar zijn in de vorm van een goed infrastructureel netwerk van de gewenste modaliteit. Dus voldoende veilige fietspaden, een betrouwbaar OV-netwerk en efficiënte locaties voor goederenoverslag.		x		1 5
Duurzaam aanleggen en beheren van infrastructuur	Onder andere via de Green Deal GWW wordt gewerkt aan het verduurzamen van de aanleg en het beheer van infrastructuur. Het is belangrijk om ook in de aanlegfase CO <sub>2</sub> te besparen. Dit gaat verder dan de gebruikte machines. Ook het ontwerp en materiaalgebruik van de infrastructuur heeft effect op het gebruik en dus een CO <sub>2</sub> -effect.			x	4
Goede overstappunten	Actieve mobiliteit en OV hebben de voorkeur, m.n. binnen stedelijke gebieden en tussen woon- en werkgebieden. Voor werkenden en bezoekers zijn hubs nodig, plekken waar gemakkelijk overstapt kan worden op een andere modaliteit.		x		1 2 5
Modal shift goederenvervoer	Er zit verschil in de uitstoot per modaliteit. Veel goederen worden nu met de vrachtwagen vervoerd, waar mogelijk een modal shift naar duurzame binnenvaart minder uitstoot en congestie veroorzaakt.		x	x	1 2 5

Subdoel	Beschrijving	vermindere	veranderen	verduurzamen	programmaliijn
Voldoende vulpunten alternatieve brandstoffen en laadcapaciteit	Het verduurzamen van voertuigen door andere brandstoffen te gebruiken of te elektrificeren vraagt een onderliggend en ondersteunend netwerk van vulpunten en laadpunten (en onderliggende aanvoerlijnen van stroom en brandstof). Dit is een belangrijke randvoorwaarde voor de grootschalige verduurzaming van mobiliteit.			x	2 5 6

### 3.3 Maatregelen

Elke programmaliijn is onder te verdelen in maatregelen die in het Klimaatakkoord zijn opgenomen. In onderstaande uiteenzetting wordt per cluster van maatregelen (clustermaatregelen) een korte toelichting weergegeven. Dit wordt gevolgd door een opsomming van specifieke soorten maatregelen die vallen onder elke programmaliijn. Er is een onderverdeling gemaakt tussen bestaande regionale en lokale maatregelen. Een groot deel van deze maatregelen zijn vastgelegd in het Klimaatakkoord. Hierbij is ook aangegeven of de maatregelen onderdeel uitmaken van het Schone Lucht Akkoord (hierna SLA).

## Programmaliijn 1: Ruimtelijke beleid

### *Cluster parkeerplaatsen en stimuleren deelconcepten (onderdeel klimaatakkoord)*

Dit cluster gaat over het vergroten van de parkeermogelijkheden voor schone(re) vervoerswijzen zoals de (elektrische) (deel)auto en de fiets. In het Klimaatakkoord staat dat het de taak van gemeenten is om te zorgen voor vaste parkeerplaatsen voor standplaatsgebonden deelauto's. Ook staat in het Klimaatakkoord dat in de fysieke ruimte, o.a. dicht bij OV-locaties, parkeergelegenheid en laadmogelijkheden op worden genomen in bestemmingsplannen. Daarnaast maken ruime fietsparkeernormen bij bedrijven en woningen ook deel uit van dit cluster. Ook het delen van laadruimte, o.a. door vergaande digitalisering van de sector, in de logistiek is een effectieve maatregel om CO<sub>2</sub> te besparen.

### *Cluster ruimtelijke maatregelen voor stimuleren vervoerswijze*

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

### *Cluster functiemenging*

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

#### **Opsomming maatregelen**

##### **Regionaal**

- Verlagen snelheid auto op onderliggend wegennet: Regionaal Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid 2022 – 2024
- Functiemenging wonen werken en voorzieningen / OV knooppunten beleid: De Groeiagenda 2030 voorziet in de realisatie van nieuwe woon en werklocaties op OV-assen. De stationsomgeving wordt als gebiedskwaliteit nadrukkelijk benut.
- We streven naar het ruimtelijk koppelen van ontwikkelingslocaties langs de OV-as aan stationslocaties, om op deze wijze optimaal gebruik van het spoor vanuit woon- en werklocaties te kunnen faciliteren. Een voorbeeld daarvan is de Spoorzone Dordrecht – Zwijndrecht. OPGAVE 2 – GEBIEDSAGENDA BEREIKBAARHEID DRECHTSTEDEN
- Realiseren van hubs/transfersia aan de randen van kernen. Denk aan Sliedrecht, Alblasserdam en Dordrecht. OPGAVE 5 - GEBIEDSAGENDA BEREIKBAARHEID DRECHTSTEDEN
- Realiseren/faciliteren van mini-hubs OPGAVE 5 - GEBIEDSAGENDA BEREIKBAARHEID DRECHTSTEDEN

### Lokaal

- Parkeermogelijkheden deelauto's incl laadinfra: Agenda deelmobiliteit (Dordrecht)
- Ruime fietsparkeernormen bedrijven en woningen: Beleidsregels parkeernormen bij nieuwbouw (Dordrecht)
- Stimuleren en faciliteren deelconcepten (MaaS): Agenda deelmobiliteit (Dordrecht)
- Deelfietsen beschikbaar stellen (bij waterbushaltes, treinstation en bepaalde bushaltes) (H-I-Ambacht, Sliedrecht, Zwijndrecht, Papendrecht, Dordrecht)
- Lage parkeernormen auto: Parkeernormen bij nieuwbouw met reductiefactor (Dordrecht)

## Programmalijn 2: Reguleren en beprijzen

### *Cluster parkeertarieven en vergunningen (deels Klimaatakkoord en SLA)*

- Via differentiatie van parkeertarieven en van parkeervergunningen kan de aanschaf van een schoner voertuig worden gestimuleerd. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het makkelijker uitgeven van (gemeentebrede en wederzijds erkende) parkeervergunningen voor (elektrische) deelauto's zonder vaste standplaats. Bovendien kan er worden gedacht aan gedifferentieerde parkeertarieven, waarbij bezitters van schone voertuigen relatief een lager bedrag betalen.
- Het cluster gaat daarnaast om het minder aantrekkelijk maken van parkeren voor minder schone auto's, door bijvoorbeeld het invoeren of uitbreiden van vergunningparkeren of het verhogen van parkeertarieven. Voorwaarde hierbij is wel dat er een alternatief moet zijn, anders levert dit mogelijk vervoersarmoede op.

### *Cluster selectieve toegang tot gebieden (deels Klimaatakkoord en SLA)*

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

#### **Opsomming maatregelen**

##### **Lokaal**

- Parkeermogelijkheden deelauto's: Agenda deelmobiliteit (Dordrecht)
- Zero emissie zones stadlogistiek in 30-40 grote steden (Green Deal ZES): Dordrecht maakt onderdeel uit van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek. Partijen die hier aan deel nemen willen dat in 2025 de stadskernen emissievrij worden beleverd.
- Lagere parkeernormen: beleidsregels parkeernormen bij nieuwbouw met reductiefactor (Dordrecht)
- Gedifferentieerde parkeertarieven: Dordrecht kent op dit moment al verschillende tarieven voor parkeren. Er wordt gewerkt aan het verder differentiëren hiervan.
- Autoluw centra: Stadscentrum Dordrecht
- Invoeren en uitbreiden vergunning parkeren: onderzoek in Dordrecht
- Verhogen parkeertarieven: onderzoek Dordrecht

### Programmaliijn 3: Gedrag, kennis en werkgevers

#### *Cluster fietsstimulering* (Klimaatakkoord en SLA)

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

#### *Cluster deelmobiliteit* (Klimaatakkoord en SLA)

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

#### *Cluster werkgevers* (Klimaatakkoord)

Grote werkgevers in de regio kunnen zich aansluiten bij de Coalitie Anders Reizen. De gemeenschappelijke ambitie van Anders Reizen is de CO<sub>2</sub>-uitstoot van zakelijk reizen te halveren in 2030 (t.o.v. 2016). Anders Reizen heeft een lijst van 10 best practices, waaronder het instellen van een mobiliteitsbudget per werknemer, schonere leaseauto's, of het aanbieden van een OV-abonnement voor de eerste drie maanden voor nieuwe werknemers. Voor grote werkgevers werkt het Rijk en de EU aan een normstelling die het reduceren van vervuilende autokilometers verplicht.

Opsomming maatregelen
<b>Regionaal</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Betrekken regionale netwerken van werkgevers bij uitvoering klimaatakkoord: Samen Bereikbaar</li><li>• Innovatietafel bereikbaarheid, streven naar reductie van 10% autobewegingen in de spits</li><li>• Stimuleringsmaatregelen fiets: Samen Bereikbaar → E-bike uitprobeeracties ikv N3 aanpak OPGAVE 1 - GEBIEDSAGENDA BEREIKBAARHEID DRECHTSTEDEN</li><li>• Campagne OV gebruik (of goed bereikbare locatie): Communicatie/promotie waterbus OPGAVE 4 - GEBIEDSAGENDA BEREIKBAARHEID DRECHTSTEDEN</li></ul>
<b>Lokaal</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stimuleren deelconcepten (MaaS): Agenda deelmobiliteit (Dordrecht)</li></ul>

## Programmaliijn 4: Eigen organisatie en inkoop

### *Cluster aanbesteden* (Klimaatakkoord en SLA)

Het gaat hier om het meenemen van inzichten in duurzaamheid, en meer specifiek CO<sub>2</sub> effect in opdracht-uitvragen. Daarnaast kan er ook voor worden gekozen om via gunningscriteria in de beoordeling van offertes een voordeel te geven aan bedrijven die bijvoorbeeld hun wagenpark hebben verduurzaamd of op een andere manier bijdragen aan CO<sub>2</sub>-reductie. Daarnaast staan in het Klimaatakkoord al afspraken over het duurzaam aanbesteden van doelgroepenvervoer (BAZED) en het duurzaam aanbesteden van busvervoer (BAZEB).

### *Cluster inkoop* (Klimaatakkoord en SLA)

Het gaat hierbij om het stimuleren van de verduurzaming van de voertuigen van de eigen organisatie, maar ook de van de inkoop van goederen en diensten. De ambitie hiervoor kan per organisatie worden geclusterd in een Programma Duurzaam Inkopen. Meer specifiek kan er worden gedacht aan het verduurzamen van de eigen vloot (incl. vaartuigen), het verduurzamen van reinigingsvoertuigen en de inzet van zero emissie mobiele werktuigen in inkoopprocessen van o.a. bouwwerkzaamheden en groenvoorziening. Ten aanzien van goederen en diensten gaat het bijvoorbeeld om het meewegen van CO<sub>2</sub>-uitstoot bij de inkoopcriteria, om opdrachtnemers en leveranciers te stimuleren hun CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen en nabijheid van af te nemen goederen en diensten mee te wegen.

### *Cluster HR* (deels Klimaatakkoord):

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

## Opsomming maatregelen

### **Regionaal**

#### *BAZEB: uitrol en opschaling ZE bus en infra:*

- OV (bus): Het stadsbusvervoer dient in Dordrecht met ten minste 15 emissievrije bussen uitgevoerd te worden. Alle voertuigen die in 2025 of later instromen in het concessiegebied, dienen geheel emissievrij te zijn. Bussen laden zo veel als mogelijk op in de remise.
- OV (water): Vanaf begin 2022 gaat de nieuwe concessie voor de waterbus in de Drechtsteden in, waar jaarlijks bijna 2 miljoen reizigers gebruik van maken. De plannen van de nieuwe concessiehouder, een combinatie tussen Aqualiner/Swets ODV, heeft in de aanbestedingsplannen opgenomen dat de gehele vloot elektrisch aangedreven wordt. Dit zal niet meteen vanaf de start van de concessie zijn maar gedurende de concessietijd zullen de boten gefaseerd vervangen worden
- Het vaartuig voor de veerpont tussen Dordrecht en de Biesbosch/Werkendam wordt vervangen voor een volledig elektrisch aangedreven exemplaar vanaf 2022 en wordt minimaal 12 jaar geëxploiteerd. Deze pont is ook geschikt voor personenauto's.



- Naast de waterbus is er een project gestart wat invulling moet geven aan een fijnmaziger netwerk van verbinden van de oevers over het water, een van de doelen van de Regiodeal, waaruit geld voor deze pilot komt. Hiervoor is de innovatietafel IPOW opgericht en is er een pilotplan gevormd waarbij kleine elektrische bootjes gaan varen.

*BAZEDoelgroepenvervoer: 50% taxi's in 2025 ZE:*

- Stroomlijn, de coördinator van het doelgroepenvervoer in de Drechtsteden, heeft het convenant Zero Emissie Akkoord Doelgroepenvervoer ondertekend.
- Volledig Zero Emissie doelgroepenvervoer vanaf 2025 is de stip op de horizon die gemeenten, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en (markt)partijen uit de hele keten zetten. In het doelgroepenvervoer wordt deze ambitie de komende jaren bepalend zijn.

*Verduurzamen eigen vloot / ZE reinigingsvoertuigen:*

In het kader van het Schone Lucht akkoord wordt regiobreed middels inkoop en aanbesteding gestreefd naar een duurzame eigen vloot, reinigingsvoertuigen en bouwvoertuigen

#### **Lokaal**

- Zero emissie mobiele werktuigen in inkoopprocessen: Er wordt nieuw inkoopbeleid opgesteld voor de gemeente Dordrecht waarin duurzaamheid en luchtkwaliteit belangrijke thema's zijn. Mobiele werktuigen zijn hier onderdeel van. Het is de wens om dit jaar aan te sluiten bij het MVI-manifest.

## Programmaliijn 5: Investeren in duurzame mobiliteitssystemen

### *Cluster duurzame energiedragers (voor logistiek) (onderdeel Klimaatakkoord en SLA)*

Dit cluster bevat maatregelen om de infrastructuur voor elektrisch rijden en waterstof uit te breiden. Het gaat daarbij specifiek om het versnellen van tank- en laadinfrastructuur in de concessieverlening van brandstofverkooppunten. Ook gaat het om verder uitvoering geven aan de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, waarbij laadinfra voor elektrische personenauto's en logistiek wordt gerealiseerd. Daarnaast gaat het ook om de aanleg van laadinfra voor elektrische fietsen, light electric vehicles (LEV's), en de elektrificatie van de binnenvaart en pleziervaart.

*Tijdens de klimaatop in Glasgow in 2021 is de ambitie uitgesproken dat vanaf 2040 alle nieuwe vrachtwagens en bussen in Nederland rijden zonder uitlaatgassen*

*Naast Nederland doen Oostenrijk, Canada, Chili, Denemarken, Finland, Luxemburg, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, Schotland, Turkije, Uruguay, het Verenigd Koninkrijk, Wales en Zwitserland mee.*

### *Cluster wegen (additioneel)*

Het stimuleren van gebruik van een andere asfaltmix kan zorgen voor een betere doorstroming en minder rijweerstand. Dit leidt tot een verminderde CO<sub>2</sub>-uitstoot. Ook dynamisch verkeersmanagement door bv. het gebruik van intelligente verkeersregelininstallaties (IVRI's) kan hieraan aan bijdrage leveren.

### *Cluster actieve mobiliteit (deels Klimaatakkoord en SLA)*

Zoals als eerder geschetst in andere programmaliijnen, kan het stimuleren van fietsen bijdragen aan CO<sub>2</sub>-reductie. Hiervoor is het belangrijk dat de juiste voorzieningen aanwezig zijn. Dit betekent dat er regionaal en lokaal extra geïnvesteerd moeten worden in fietsinfrastructuur (bv. aanleg snelfietspaden) en fietsenstallingen. Ook de aanleg of uitbreiding van aantrekkelijke wandelverbindingen met goede doorstromingen binnenstedelijk kan helpen in het stimuleren van actieve mobiliteit.

### *Cluster OV (Klimaatakkoord en SLA)*

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

### *Cluster modal shift (additioneel)*

Het uitbreiden of verbeteren van P+R kan bijdragen aan CO<sub>2</sub>-reductie in de stad. Het is handig om op deze locaties ook bijvoorbeeld deelfietsen of andere deelconcepten te plaatsen, zodat er meer aanbod van vervoerswijzen is. Het uitbreiden van deze hubfunctie geldt ook voor logistiek, waar hubs voor overslaan en beter beladen kunnen worden aangelegd.



## Opsomming maatregelen

### Regionaal

- Capaciteitsuitbreiding en optimalisatie treindienstregeling: Optimalisatie van OV: betere benutting van MLL: betere aansluitingen, voldoende ruimte voor fiets in trein, stations aantrekkelijker maken OPGAVE 2 - GEBIEDSAGENDA BEREIKBAARHEID DRECHTSTEDEN
- Investeren in fietsenstallingen OV knooppunten: Toekomstbeeld fiets (meer fietspaden, verbetering kwaliteit, uitbreiding stallingen bij OV-knooppunten) OPGAVE 1 - GEBIEDSAGENDA BEREIKBAARHEID DRECHTSTEDEN
- NAL: realisatie laadinfrastructuur elektrische personenauto: Integrale visie laadinfrastructuur
- NAL: realisatie laadinfrastructuur voor EV goederen: Integrale visie laadinfrastructuur
- Stimuleren waterstof: realisatie 6 waterstof tankstations: In Dordrecht komt langs de A16 een waterstof tankstation. Werkgevers Drechtsteden, Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, gemeenten in de Drechtsteden en enkele grote bedrijven in de regio werken aan de Innovatietafel samen met marktpartijen aan de realisatie van zes waterstof tankstations in de regio.
- Elektrificeren binnenvaart
- Investeren in fietsinfrastructuur: Toekomstbeeld fiets (meer fietspaden, verbetering kwaliteit, uitbreiding stallingen bij OV-knooppunten) OPGAVE 1 - GEBIEDSAGENDA BEREIKBAARHEID DRECHTSTEDEN
- Uitbreiden en verbeteren regionaal OV aanbod: Betere doorstroming OV OPGAVE 3 - GEBIEDSAGENDA BEREIKBAARHEID DRECHTSTEDEN
- Uitbreiden en verbeteren P+R / hubs: Realiseren van hubs/transferia aan de randen van kernen. Denk aan Sliedrecht, Alblasterdam en Dordrecht. Realiseren/faciliteren van mini-hubs OPGAVE 5 - GEBIEDSAGENDA BEREIKBAARHEID DRECHTSTEDEN
- Optimalisatie van haltes OPGAVE 3 - GEBIEDSAGENDA BEREIKBAARHEID DRECHTSTEDEN
- Verbinding tussen spoor en gebieden zonder station verbeteren OPGAVE 2 - GEBIEDSAGENDA BEREIKBAARHEID DRECHTSTEDEN
- Intensiveren van dienstregeling waterbus OPGAVE 4 - GEBIEDSAGENDA BEREIKBAARHEID DRECHTSTEDEN
- Koppelen van waterbus aan andere modaliteiten OPGAVE 4 - GEBIEDSAGENDA BEREIKBAARHEID DRECHTSTEDEN

### Lokaal

- Elektrificeren binnenvaart en pleziervaart:
- Gesprekken met bedrijven over emissieloze schepen (Sliedrecht)
- Opgave duurzame stad Dordrecht: onderzoek naar elektrisch varen, LNG en waterstof, Clean Energy Hub Duivelseiland (HBR)
- Hubs voor overslaan en beter beladen (stedelijke distributie goederen): Ikv opgave duurzame stad wordt in Dordrecht ingezet op stadslogistiek hub.

### Subdoelen en maatregelen

- Voorzien in behoefte aan duurzame energie en koppeling met de Regionale Energiestrategieën (RES). In de RES wordt per regio bepaald wat er aan groene stroom opgewekt gaat worden. Door de grote elektrificatie van de mobiliteit, is er ook voldoende stroom nodig om de voertuigen voort te stuwten. Laadpalen plaatsen en aansluiten op het elektriciteitsnetwerk alleen is onvoldoende. Ook de realisatie van voldoende stroom is noodzakelijk. Afstemming tussen de RES-partijen en het RMP is aan te raden om deze transitie vloeiend te verlopen.
- Smart Mobility als versnelling van duurzaamheid. Door inzet van technologie en het koppelen van datastromen wordt de mobiliteit steeds slimmer. Hierdoor is het mogelijk om CO<sub>2</sub> te besparen door slimmere routes te hanteren, goederenstromen te bundelen, en doorstroming te verbeteren. Door aan te sluiten bij Smart Mobility-trajecten kan de energie aldaar ingezet worden voor verduurzaming.
- Stimuleren koppeling van andere programma's gericht op zaken als verkeersveiligheid, gezonde leefomgeving, of Schone Lucht Akkoord, aan het RMP. Er zijn meerdere programma's en doelstellingen die effect hebben op de mobiliteit. Deze programmalijn bekijkt in hoeverre die het best in het RMP geïntegreerd kunnen worden.
- Helpen bij het prioriteren en het opstellen van integrale mobiliteitsvisies. De programmaorganisatie van het RMP zorgt door het aanleveren van kennis over duurzame mobiliteit ervoor dat gemeenten heldere informatie hebben over de effectiviteit van verschillende typen maatregelen. De programmaorganisatie kan helpen bij het opstellen van een integrale mobiliteitsvisie en prioritering van maatregelen op basis van effectiviteit en bijdrage aan de regionale doelstellingen.
- Voldoende ruimte voor spreiding van reizigers hebben. Een grote flessenhals in het mobiliteitssysteem is de spits. Veel mensen reizen dan op vaste routes. De infrastructuur kan die stroom niet altijd verwerken wat het comfort van vooral het openbaar vervoer vermindert. Door bijvoorbeeld treinreizigers, vooral studenten, te spreiden over de uren van de dag, ontstaat meer ruimte voor reizigers om over te stappen van auto naar trein. Het RMP stimuleert dat er voldoende ruimte is in duurzame mobiliteitssystemen.
- Ingrijpen in mobiliteitsbeleid vergemakkelijken. De drempel voor duurzame mobiliteit met zo laag mogelijk zijn voor een succesvolle transitie. Daarom stimuleert het RMP het opstellen van programma's om specifieke beroepsgroepen, werkgevers, of overheden te ondersteunen bij het opstellen of uitvoeren van duurzaamheidsbeleid. Bijvoorbeeld door gezamenlijk duurzaam in te kopen, de wettelijke normering duurzaam vervoer uit te voeren, en door krachtenbundeling via een werkgeversprogramma of kennisplatform.



## Opsomming maatregelen

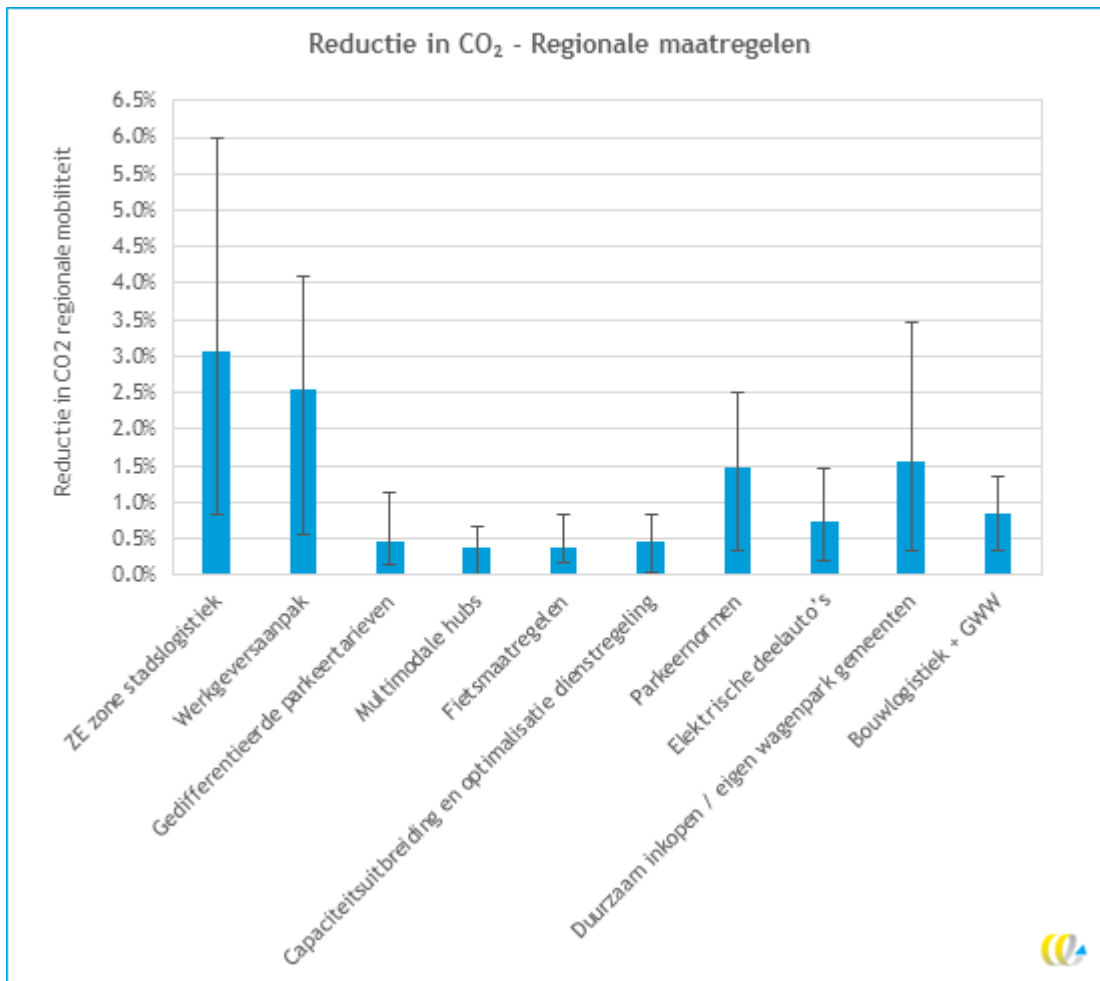
### Regionaal

- Fieldlabs voor het 'slimmer' organiseren van goederenvervoer (Groeiagenda 2030)
  - Aansluiten bij ideeën en initiatieven rondom slimmere tools/ apps op landelijke en regionale schaal: We zijn momenteel bezig met het ontwikkelen van een real time data informatie app, zoals voor het bedrijventerrein Dordtse Kil III. Daarnaast kunnen dergelijke applicaties ook op landelijke schaal ontwikkeld worden.
  - Wij zetten daarom ook in op het afstemmen met landelijke initiatieven/ lobbytrajecten.
- OPGAVE 6 - GEBIEDSAGENDA BEREIKBAARHEID DRECHTSTEDEN

### 3.4 Effectiviteit maatregelen

Voor het kiezen van maatregelen die in een Regionaal Mobiliteitsprogramma passen liet CROW een tiental factsheets maken. Deze factsheets geven voor tien maatregelen die in het Klimaatakkoord worden genoemd een omschrijving van de maatregel, het tijdpad van invoering, de effecten op CO<sub>2</sub>, het milieu, energie, leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid en geluid. Ook bevat de sheet informatie over het draagvlak en de kosten. Bij de selectie van maatregelen uit het Klimaatakkoord was een belangrijk criterium de beschikbaarheid van cijfers en de kansrijkheid van de betreffende maatregel.

Onderstaande figuur geeft het indicatieve effect van alle geselecteerde maatregelen weer. Het maatreefeffect is uitgedrukt in procenten van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van de sector mobiliteit in de betreffende regio. Het effect weergegeven is het gemiddelde van een aantal onderzochte studies, met daarbij een marge waartussen de resultaten vallen. De effecten zijn afhankelijk van de grootte en daarbij de emissies binnen het referentiegebied. Binnen de scope vallen bestemmings- en doorgaand verkeer.



### 3.5 Monitoring

Het RMP is een groeidocument en adaptief van karakter. Op basis van de beschikbare kennis en regionale stakeholders is dit RMP op hoofdlijnen opgebouwd. De RMP-maatregelen geven vooral een overzicht van goede voorbeelden die al zijn ingezet. Bij elke actualisatie kan het maatregelenpakket groeien met nog meer maatregelen, kansen en ambities

Voor doelen van het Klimaatakkoord wordt een landelijke monitoring gebruikt. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat monitort de voortgang van het Klimaatakkoord – hoofdstuk mobiliteit. In samenwerking met het IPO, CROW en enkele provincies wordt gewerkt aan het opzetten van een regionale monitor voor verduurzaming van de mobiliteit. Wij volgen deze ontwikkeling en zetten zelf geen aparte monitor op.