



Regionaal Mobiliteitsprogramma Midden-Nederland 1.0

Conceptversie

15 september 2021

Regionaal Mobiliteitsprogramma Midden- Nederland 1.0

Conceptversie

15 september 2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Achtergrond Regionaal Mobiliteitsprogramma Midden-Nederland	4
1.2 Een regionaal Mobiliteitsprogramma voor de gehele provincie Utrecht	4
1.3 Een programma voor de langere termijn	5
1.4 Regionaal kernteam begeleidt totstandkoming van RMP Midden-Nederland	5
1.5 Contouren-RMP	6
1.6 Van Contouren-RMP naar RMP1.0	6
1.7 Kansen voor regionale samenwerkingsinitiatieven	8
2. Lopende verduurzamingsmaatregelen in de regio Midden-Nederland	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Inventariseren van lopende maatregelen met themasessies	9
2.3 Slimme en innovatieve mobiliteit	11
2.4 Goederenvervoer en logistiek	14
2.5 Zero emissie vervoer en laadinfrastructuur	17
2.6 Fiets	19
2.7 Ruimtelijk beleid en parkeerbeleid	22
2.8 Openbaar Vervoer	23
2.9 Beleidsontwikkelingen OV-knooppunten	25
3. Organisatie en governance	27
3.1 Huidige organisatie en samenwerking	27
3.2 Toekomstige organisatie en samenwerking	28
4. Effectiviteit van verduurzamingsmaatregelen	31
4.1 Opgave CO2-reductie	31
4.2 Meest effectieve maatregelen voor CO2-reductie	32
4.3 De meest effectieve maatregelen per gebiedstype	32
4.4 Kosteneffectieve maatregelen voor de lokale overheid	34
5. Hoe verder met het RMP?	36
5.1 Koers voor verdere uitwerking RMP	36
5.2 Effectmeting en monitoring	37
5.3 Communicatie en participatie	37
5.4 Kennisdeling	38

1. Inleiding

1.1 Achtergrond Regionaal Mobiliteitsprogramma Midden-Nederland

In de Regio Midden-Nederland gaan bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en overheden actief samenwerken aan een schoon, slim en energiezuinig mobiliteitssysteem. Het samenwerkingsprogramma dat hieraan ten grondslag komt te liggen is het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) van de regio Midden-Nederland. In dit programma geeft de regio invulling aan de nationale en internationale klimaatafspraken. Het in 2019 door het Kabinet vastgestelde Klimaatakkoord stelt voor Nederland de volgende doelstelling: in 2030 stoten we in Nederland bijna de helft (49%) minder broeikasgassen uit dan we in 1990 deden. Voor 2050 is de doelstelling een 95% reductie van broeikasgasemissies ten opzichte van 1990.

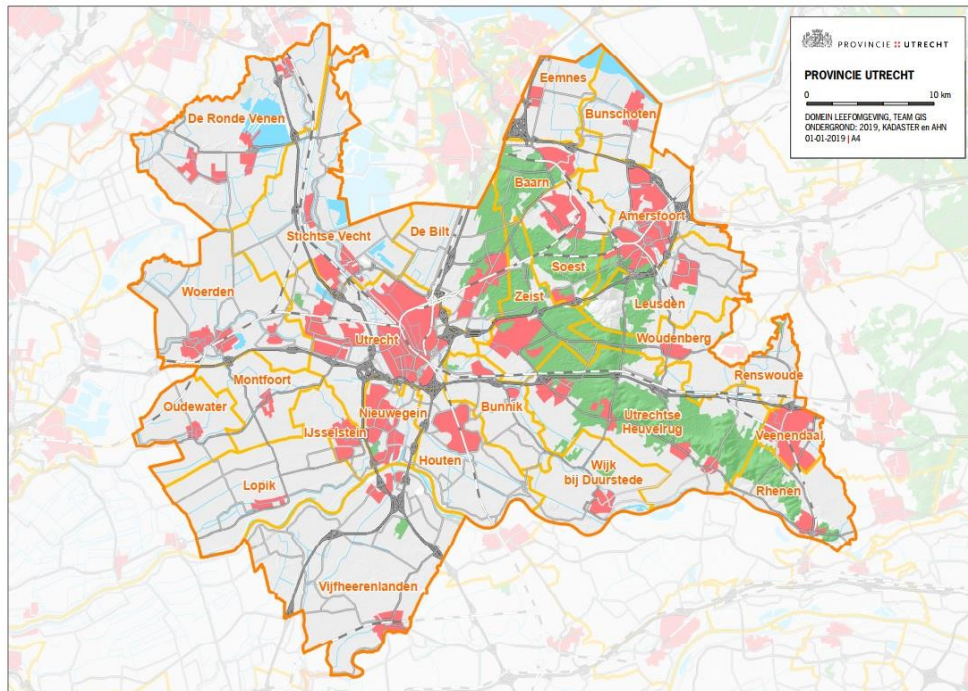
Het Regionaal Mobiliteitsprogramma vloeit voort uit het Klimaatakkoord. Uitgangspunt is dat er regionaal maatwerk nodig is in de transitie naar schone, slimme en energiezuinige mobiliteit. Overheden hebben in het Klimaatakkoord daarom de afspraak gemaakt om een landsdekkend geheel van Regionale Mobiliteitsprogramma's te ontwikkelen. Het Regionaal Mobiliteitsprogramma van de regio Midden-Nederland is daarmee een instrument om op regionaal schaalniveau toekomstbestendige mobiliteitsoplossingen te realiseren.

Samenwerking is het sleutelwoord in het Regionaal Mobiliteitsprogramma. Substantiële verduurzaming van de mobiliteit in de regio Midden-Nederland is alleen haalbaar als de beleidsbepalende partijen op het gebied van mobiliteit de handen ineenslaan. Daarom werken de Utrechtse gemeenten, Rijkswaterstaat en de provincie Utrecht samen aan de uitwerking en uitvoering van het Regionaal Mobiliteitsprogramma. Het programma is daarmee een gezamenlijk eigendom van de betrokken partijen.

1.2 Een regionaal Mobiliteitsprogramma voor de gehele provincie Utrecht

De mobiliteitsstromen in en door de provincie Utrecht kenmerken zich door een samenhangend mobiliteitsprofiel, waarin vanwege de centrale ligging in Nederland doorgaande stromen in alle windrichtingen een dominante plek innemen. Dit is onder andere te zien in de referentierapportage 2030 Utrecht Nabij van U Ned, waarin de onderverdeling van de wegverkeersstromen in doorgaand verkeer en verkeer met herkomst en/of bestemming in de regio Utrecht is weergegeven.

Op de snelwegen richting de regio Utrecht bedraagt het percentage doorgaand verkeer zonder herkomst en/of bestemming in de regio op de meeste wegen tussen de 30 en 50%. Dit is een hoog percentage vergeleken met andere stedelijke regio's. De provincie Utrecht heeft met deze hoge percentages doorgaand verkeer een specifiek mobiliteitspatroon waarmee rekening moet worden gehouden bij het opstellen van het mobiliteitsbeleid. Dit is reden om te kiezen voor het opstellen van een Regionaal Mobiliteitsprogramma provincie Utrecht als geheel: het Regionaal Mobiliteitsprogramma Midden-Nederland.



1.3 Een programma voor de langere termijn

Het Regionaal Mobiliteitsprogramma vloeit zoals gezegd voort uit het Klimaatakkoord. De tijdshorizonnen van de doelstellingen in het Klimaatakkoord zijn de jaren 2030 en 2050. In het licht van deze tijdshorizonnen dient de komende jaren mobiliteitsbeleid uitgewerkt en uitgevoerd te worden om bij te dragen aan doelstellingen van het Klimaatakkoord. Dit betekent dat het Regionaal Mobiliteitsprogramma een lange termijnkarakter heeft. Eens in de zoveel tijd dient het programma bijgewerkt te worden op basis van nieuwe ontwikkelingen of inzichten.

De voorliggende versie van het RMP betreft de eerste inhoudelijke versie van het RMP Midden-Nederland met concrete verduurzamingsmaatregelen, ook wel het RMP1.0 genoemd. De komende jaren volgen op het RMP1.0 nieuwe versies van het RMP met nieuw of aangepast beleid ter verduurzaming van de mobiliteit. Ook zal in de toekomstige versies een beeld worden geschetst van waar we op dat moment staan wat betreft de reductie van de CO₂-uitstoot. Kortom, het RMP-Midden-Nederland betreft geen eenmalig document, maar is een 'levend' en op de lange termijn gericht programma.

1.4 Regionaal kernteam begeleidt totstandkoming van RMP Midden-Nederland

In de totstandkoming van het Regionaal Mobiliteitsprogramma voor Midden-Nederland is een centrale rol weggelegd voor het RMP-kernteam. De leden van dit kernteam zijn afkomstig uit de ambtelijke organisaties van een aantal Utrechtse gemeenten, de drie Utrechtse regio's (U10, Regio Amersfoort en Regio Foodvalley), Rijkswaterstaat en de provincie Utrecht. Dit team begeleidt de uitwerking van de achtereenvolgende versies van het Regionaal Mobiliteitsprogramma. De kernteamleden dragen bij aan de totstandkoming van de tussen- en eindproducten. Daarbij leggen zij de verbinding met anderen gemeenten in hun regio en informeren zij hen tussentijds over de voortgang van het uitwerkingsproces.

De onder regie van het RMP-kernteam uitgewerkte versies van het RMP worden bestuurlijk besproken in het Utrechts Verkeers- en Vervoersberaad (UVVB). Het Management Overleg Verkeer en Vervoer (MOVV) fungeert hiervoor als ambtelijk voorportaal en bereidt de bespreking door het UVVB voor. Voorafgaand hieraan vindt op regionaal niveau bestuurlijke afstemming plaats om de bespreking in het UVVB voor te bereiden. De bestuurders geven in de regio-overleggen hun vertegenwoordiger in het UVVB mandaat om de voorliggende versie van het RMP vast te stellen. De daadwerkelijke vaststelling van de achtereenvolgende versies van het RMP vindt plaats in het UVVB.

1.5 Contouren-RMP

Om tot een gedegen samenwerkingsprogramma te komen, is het van belang de samenwerking in de regio goed te organiseren. De eerste stap in het totstandkomingsproces van het RMP Midden-Nederland bestond daarom uit het opstellen van het zogenaamde Contouren-RMP. Dit document is in april 2021 vastgesteld door het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad (UVVB) en legt de basis voor de inhoudelijke uitwerking van het Regionaal Mobiliteitsprogramma. Het Contouren-RMP had twee hoofddoelstellingen, te weten:

1. Het maken van afspraken over de manier van samenwerken in de uitwerking en uitvoering van het Regionaal Mobiliteitsprogramma van de regio Midden-Nederland.
2. Het in kaart brengen van de huidige CO₂-uitstoot van de sector mobiliteit in de provincie Utrecht als uitgangspunt voor de uitwerking van de verduurzamingsmaatregelen in het Regionaal Mobiliteitsprogramma.

Het maken van afspraken over de manier van samenwerken heeft geleid tot een lijst van zogenaamde leidende principes. Deze principes geven richting aan de wijze van samenwerking en de inzet van instrumenten en maatregelen om de beoogde CO₂-reductie te realiseren. Ze vormen daarmee een belangrijk element in de contouren van het Regionaal Mobiliteitsprogramma. De leidende principes zijn als volgt geformuleerd:

	We werken vanuit een gedeelde ambitie om samen uitvoering te geven aan klimaatakkoord
	We bouwen voort op bestaand beleid en passen de trias mobilica toe voor nieuwe maatregelen
	We werken adaptief en bouwen de samenwerking en het programma stapsgewijs op
	We bundelen onze krachten om de beschikbare kennis, capaciteit en middelen slim in te zetten
	We leggen expliciet de relatie met andere (mobiliteits)opgaven
	We creëren ruimte voor leren en experimenteren

De leidende principes leggen de basis voor de RMP-samenwerking in de regio Midden-Nederland.

1.6 Van Contouren-RMP naar RMP1.0

Na de vaststelling van het Contouren-RMP in het Utrechts Verkeer en Vervoerberaad van april 2021 is een begin gemaakt met de uitwerking van het RMP1.0. In deze versie van het RMP staan de uitwerking van concrete verduurzamingsmaatregelen en het voorbereiden van een programma-organisatie centraal. In overleg met de betrokken Utrechtse gemeenten is afgesproken dat deze eerste versie van het RMP een 'beleidsarm' karakter heeft. Dit betekent dat deze versie nog geen harde ambities en doelstellingen bevat ten aanzien van de te realiseren mate van CO₂-reductie en daarnaast alleen verduurzamingsmaatregelen omvat die al in uitvoering zijn in de regio Midden-Nederland.

De reden om te kiezen voor een beleidsarme eerste versie van het RMP ligt in de gemeenteraadsverkiezingen die in maart 2022 plaatsvinden. De verwachting is dat veel van de Utrechtse gemeenteraden in het najaar van 2021 geen besluit meer over (de vorm van) deelname aan het Regionaal Mobiliteitsprogramma willen nemen. De zittende gemeenteraden schuiven deze besluitvorming naar verwachting door naar de nieuwe gemeenteraden die vanaf midden 2022 actief zijn. Om toch in het najaar van 2021 met een RMP1.0 van start te kunnen gaan wordt de eerste versie van het RMP daarom vormgegeven als een verzameldocument van al lopende regionale mobiliteitsmaatregelen. Hierdoor is besluitvorming door de zittende gemeenteraden naar verwachting niet nodig.

De fase van uitwerking van de eerste 'beleidsarme' versie van het RMP heeft de volgende kenmerken:

Doel:

- In beeld brengen van lopende mobiliteitsmaatregelen ter verduurzaming van de mobiliteit in Midden-Nederland
- Voorbereiden van een organisatiestructuur om nieuwe maatregelen te gaan uitwerken en uitvoeren
- Beschrijven van een proces hoe we volgende versies van het RMP gaan uitwerken

Werkwijze:

- Analyseren van de effecten van mogelijke maatregelen op de CO₂-uitstoot
- Inventariseren wat er al in uitvoering is aan verduurzamingsmaatregelen
- In beeld brengen welke bijdrage die leveren aan reductie van de CO₂-uitstoot
- Afspraken maken hoe we die maatregelen gaan uitvoeren
- Voorbereiden van een organisatie voor programmamanagement

Activiteiten:

- Bijeenkomsten regionaal kernteam voor opstellen RMP1.0
- Sessie(s) met uitvoeringspartners en omgevingspartners voor leveren van inbreng in RMP1.0
- Onderzoek naar kosteneffectiviteit van bestaande en nieuwe maatregelen
- Opzetten monitorinstrument voor periodiek meten van resultaten van maatregelen

Resultaat:

- Een RMP1.0 geschikt voor bespreking door het UVVB in het najaar van 2021.
- Een beeld van de mogelijke organisatievormen voor programmamanagement.

De inrichtingsfase werkt toe naar bespreking van het RMP1.0 in het Utrecht Verkeer- en Vervoerberaad (UVVB). De UVVB-bijeenkomst waarin deze bespreking op de agenda vindt plaats op 11 oktober 2021. Na de bespreking van het RMP1.0 in het UVVB volgt een proces van verdere uitwerking van het RMP waarin zaken als ambities en doelstellingen en de verdere invulling van het programma aan de orde komen. Deze vervolgfase heeft de volgende kenmerken:

Doel:

- Formuleren van concrete ambities en doelstellingen ten aanzien van de reductie van de CO₂-uitstoot
- Afstemming met kernpartners over de gewenste organisatie- en samenwerkingsvorm
- Doorontwikkelen van het RMP met concrete afspraken over (nieuwe) maatregelen
- Monitoren voortgang en zo nodig bijsturen van de maatregelen

Werkwijze:

- Op basis van uitgewerkte samenwerkingsvarianten komen tot bestuurlijke overeenstemming over organisatiestructuur
- Coördineren en aansturen van maatregelen door middel van programmamanagement
- Permanente aandacht voor monitoring van effecten van maatregelen
- Zo nodig bijsturen van maatregelen op basis van monitoringsresultaten
- Afleiden van best practices en kennis delen
- Analyseren van witte vlekken in maatregelenpakket en zo nodig treffen van aanvullende maatregelen

Activiteiten:

- Bijeenkomsten regionaal kernteam voor begeleiden van uitwerking en uitvoering van RMP
- Sessie(s) met uitvoeringspartners en omgevingspartners ter informatie over verloop RMP
- Uitvoeren periodieke monitoring van effectiviteit maatregelen

Resultaat:

- Een effectief Regionaal Mobiliteitsprogramma dat optimaal is toegerust op het bereiken van de geformuleerde doelstellingen.

Voorliggend document betreft de uitkomst van het uitwerkingsproces van het RMP1.0. Dit document bevat de volgende elementen:

- Een overzicht van de lopende maatregelen in de regio Midden-Nederland die gericht zijn op verduurzaming van mobiliteit en reductie van de CO₂-uitstoot;
- Een verkenning van de mogelijke organisatievormen van de RMP-samenwerking, afhankelijk van de mate van samenwerking en commitment die de RMP-partners willen aangaan;
- Een eerste overzicht van de effectiviteit van mogelijke RMP-maatregelen ten aanzien van CO₂-reductie;
- Een beeld van het vervolgtraject van uitwerking en uitvoering van het RMP.

Het vervolgtraject kent een langetermijnkarakter en leidt tot nieuwe versies van het RMP Midden-Nederland.

1.7 Kansen voor regionale samenwerkingsinitiatieven

De CO₂-reductieopgave waar de regio Midden-Nederland voor staat is niet alleen een regionale opgave. Mogelijke maatregelen uit Europees- en rijksbeleid hebben ook een grote invloed, zoals bijvoorbeeld de emissienormen voor voertuigen of het beprijzen van autogebruik. Daarnaast is er voor veel maatregelen afstemming nodig tussen rijk en regio. Naast het Europees- en rijksbeleid kan regionaal beleid in het kader van de Regionale Mobiliteitsprogramma's ook een grote impact hebben. Het regionale programma dient zich daarbij te richten op onderwerpen waarop regionale overheden en andere stakeholders grip hebben. Thema's waarop in de regio Midden-Nederland al wordt samengewerkt zijn:

- Fietsbeleid;
- Openbaar Vervoerbeleid;
- Ruimtelijk beleid en parkeerbeleid;
- Verduurzamen van goederenvervoer en logistiek;
- Stimuleren van zero emissie vervoer en laadinfrastructuur;
- Slimme en innovatieve mobiliteit.

Het Regionaal Mobiliteitsprogramma 1.0 geeft verdere invulling aan de samenwerking op deze thema's vanuit het perspectief van verduurzaming van mobiliteit. De verdere invulling van het programma geschiedt in nauwe afstemming met andere regionale mobiliteitsprogramma's die raakvlakken vertonen met het RMP, zoals U Ned en Goedopweg.

2. Lopende verduurzamingsmaatregelen in de regio Midden-Nederland

2.1 Inleiding

Overheden en andere stakeholders op het gebied van mobiliteit werken in de regio Midden-Nederland al langer samen aan maatregelen voor schone, slimme en energiezuinige mobiliteit. Dit hoofdstuk biedt een overzicht op hoofdlijnen van lopende verduurzamingsmaatregelen die deel uitmaken van het huidige mobiliteitsbeleid. Deze maatregelen vormen het vertrekpunt voor verdere samenwerking in het kader van het RMP. Voor een aantal mobiliteitsthema's, zoals openbaar vervoer en OV-knooppunten is momenteel binnen de regio Midden-Nederland sprake van de uitwerking van nieuw beleid. Voor deze thema's licht dit hoofdstuk toe wat de huidige beleidsmatige ontwikkelingen zijn. Dit als uitgangspunt voor toekomstige verduurzamingsmaatregelen op deze thema's.

2.2 Inventariseren van lopende maatregelen met themasessies

Van eind mei tot en met begin juli 2021 heeft een reeks RMP-themasessies plaatsgevonden om in beeld te brengen wat er op het vlak van verduurzaming van mobiliteit in de regio Midden-Nederland speelt. Doel van deze sessies was om vertegenwoordigers van organisaties die in Midden-Nederland actief zijn op het gebied van mobiliteit de gelegenheid te geven voorbeelden aan te dragen van maatregelen en initiatieven voor het verduurzamen van mobiliteit die nu al spelen. De voorbeelden die zijn opgenomen in dit hoofdstuk komen voort uit deze themasessies.

Ook zijn er in de themasessies maatregelen en ontwikkelingen geïnventariseerd die nu nog geen deel uitmaken van het vigerend mobiliteitsbeleid, maar die in de toekomst wel kunnen bijdragen aan het verduurzamen van het mobiliteitssysteem. Nieuwe maatregelen en initiatieven vormen echter geen onderdeel van voorliggend document omdat het RMP1.0 een beleidsvrij document is. De uitwerking en uitvoering van nieuwe verduurzamingsmaatregelen op het gebied van mobiliteit zijn dan ook onderdeel van volgende RMP-versies.

De themasessies zijn opgezet door het onderscheiden van een aantal 'logische' mobiliteitsthema's die terugkomen in het huidige mobiliteitsbeleid van regionale overheden en andere stakeholders op het gebied van mobiliteit. Het betreft de volgende thema's:

1. Slimme en innovatieve mobiliteit
2. Goederenvervoer en logistiek
3. Zero emissie vervoer en laadinfrastructuur
4. Fiets
5. Openbaar vervoer
6. OV-knooppunten

Tijdens de themasessies kwam een aantal voorbeelden naar voren van maatregelen die niet onder de genoemde thema's waren te scharen, maar betrekking hadden op ruimtelijk beleid en parkeren. Daarom is voor de beschrijving van de lopende maatregelen in dit document het thema 'Ruimtelijk beleid en parkeren' toegevoegd als zevende thema.

De themasessies hadden niet allemaal hetzelfde karakter. Voor een aantal thema's is er sprake van lopend beleid en lopende maatregelen die goed passen binnen de verduurzamingdoelstellingen van het Regionaal Mobiliteitsprogramma. Dit betreft de thema's Slimme en innovatieve mobiliteit, goederenvervoer en logistiek, Zero emissie vervoer en laadinfrastructuur en Fiets. Voor deze thema's waren de sessies voornamelijk gericht op het inventariseren van lopend verduurzamingsmaatregelen.

Voor andere thema's is er op dit moment binnen de regio Midden-Nederland sprake van provinciebrede strategie- en beleidsontwikkeling. Dit geldt voor de thema's Openbaar Vervoer en OV-Knooppunten, die momenteel strategisch en beleidsmatig uitgewerkt worden in het 'Netwerkperspectief Openbaar Vervoer en de 'Visie op OV-knooppunten'. Dit heeft tot gevolg dat het voor deze thema's in de huidige situatie niet zinvol is om in het RMP1.0 lopende maatregelen op te nemen omdat die pas in de nabije toekomst vorm krijgen als uitvloeisel van de visie- en beleidvormingstrajecten. Voor deze thema's hadden de themasessies dan ook een meer strategisch karakter om in beeld te brengen welke strategische en beleidsmatige ontwikkelingen er voor de

nabije toekomst te verwachten zijn. In dit hoofdstuk geven we een overzicht van deze ontwikkelingen die dan in volgende versies van het RMP zullen terugkomen in de vorm van concrete maatregelen en initiatieven.

Raakvlakken tussen thema's

Tussen de verschillende thema's is er soms sprake van overlap. Zo vallen er onder het thema 'slimme en innovatieve mobiliteit' initiatieven die ook raken aan het thema 'goederenvervoer en logistiek'. Voor de beschrijving van de maatregelen in dit hoofdstuk gebruiken we dezelfde thema-indeling als voor de themasessies. Bij de indeling van de RMP-maatregelen onder de thema's zijn we uitgegaan van de meest logische plek gezien het karakter van de betreffende maatregel.

In de themasessies is een veelheid aan voorbeelden van maatregelen aangedragen. Het RMP1.0 is niet bedoeld om een uitputtend overzicht te geven van wat er aan verduurzaming speelt op mobiliteitsgebied. Daarom is de 'longlist' van maatregelen uit de themasessie op basis van een aantal selectiecriteria teruggebracht tot een selectie van maatregelen die voldoen aan de doelstellingen van het RMP1.0. Het betreft de volgende criteria:

Selectiecriteria voor opname van maatregelen in het RMP1.0:

- Lopend in de provincie Utrecht
- Levert een aannemelijke bijdrage aan de reductie van de CO₂-uitstoot door mobiliteit
- Is opschaalbaar
- Maakt deel uit van bestaand beleid
- Er is budget beschikbaar

In de volgende paragrafen worden de lopende verduurzamingsmaatregelen binnen de benoemde thema's beschreven aan de hand van de selectiecriteria. De beschrijving geschiedt volgens een vast stramien aan de hand van het volgende format:

Format voor beschrijving van maatregelen in het RMP1.0

- Naam maatregel
- Wat houdt de maatregel in?
- Wat zijn de doelstellingen van de maatregel?
- Wat levert de maatregel op aan CO₂-reductie?
- Welke partijen zijn betrokken?
- Waar loopt de maatregel?
- Wat is de planning?
- Wat zijn de kosten?

Onderstaand figuur geeft een overzicht van de maatregelen die in het RMP1.0 beschreven zijn.



Slimme en innovatieve mobiliteit

- Werkgeversaanpak
- Stimuleren deelmobiliteit en/of Mobility as a Service



Fiets

- Programma Snelfietsroutes
- Programma Fietsparkeervoorziening knooppunten
- Stimuleren fietsgebruik



Goederenvervoer en logistiek

- Stimulering van modal shift van weg naar water en spoor in het kader van het Off Road-programma
- Stimuleren bouw hubs voor efficiënte en duurzame bevoorrading van bouwlocaties
- Efficiënte en duurzame stadsdistributie



Ruimtelijk en parkeerbeleid

- Bij nieuwbouwontwikkelingen ruimte voor fietsgebruik meenemen
- Gedifferentieerd parkeerbeleid



Zero emissie vervoer en laadinfrastructuur

- Versnellen uitrol van laadinfrastructuur voor Elektrisch Vervoer (EV)
- Waterstof convenant
- Netwerk Clean Energy Hubs



Openbaar Vervoer

- Bestuursakkoord Zero Emissie Bus
- *Beleidsmatige beschrijving*



OV-knooppunten

- *Beleidsmatig beschrijving*

De volgende paragrafen geven een beschrijving van de lopende maatregelen.

2.3 Slimme en innovatieve mobiliteit

Maatregel	Werkgeversaanpak
<i>Wat houdt de maatregel in?</i>	Een groot deel van de mobiliteitsbewegingen bestaat uit woon-werkverkeer of zakelijk verkeer. Met een werkgeversaanpak kunnen deze verplaatsingskilometers worden verminderd (thuiswerken), veranderd (afgelegd per OV of fiets) of verschoond (elektrisch vervoer). Binnen de werkgeversaanpak zijn er diverse uitwerkingen en voorbeelden mogelijk: 1. Bevorderen thuiswerken en/of hybride werken 2. Aanpassen reiskostenvergoeding
<i>Wat zijn de doelstellingen?</i>	Bevorderen thuiswerken en/of hybride werken Binnen Goedopweg werken het Ministerie van I&W, Rijkswaterstaat, de provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht en Amersfoort samen. De partijen willen vanuit Goedopweg inwoners (en bezoekers) stimuleren om waar mogelijk minder te reizen (bijvoorbeeld door thuis te werken), op een ander tijdstip te reizen (buiten de spits) of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route). Vanuit Goedopweg wordt binnen 'Anders reizen' met werkgevers en onderwijsinstellingen het gesprek aangegaan over het mogelijk maken dat personeel meer gaat thuiswerken. Daarnaast wordt er uitvoering gegeven aan o.a. de onderwijsaanpak, de gebiedsaanpak en de doelgroepenpak. Vanuit Goedopweg bespreken partijen, in samenspraak met de werkgever, of er meer buiten de spits gereisd kan worden. Hiermee wordt er ingespeeld op de inzichten die overheden, werkgevers en werknemers opdoen over de potentie van thuiswerken in verband met het Coronavirus. Hierdoor wordt er minder gereisd, wat de bereikbaarheid, leefbaarheid en luchtkwaliteit ten goede komt. Aanpassen reiskostenvergoeding - De gemeente Veenendaal stelt aan medewerkers OV-business cards beschikbaar, waardoor reizen met OV niet meer gedeclareerd hoeft te worden. Dit om voor werknemers de drempel te verlagen met het OV te reizen. - De provincie Utrecht zorgt dat eigen medewerkers voor woon-werkverkeer met openbaar vervoer of de fiets een vergoeding ontvangen. Dit geldt voor een afstand tussen de 4 en de 60 kilometer

Maatregel	Werkgeversaanpak
<i>Wat levert het op aan CO2-reductie en nevendoelen?</i>	Maatregelen vanuit de Werkgeversaanpak dragen bij aan een verschuiving naar duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, OV en zero emissie deelmobiliteit). Onbekend is hoe groot het effect van de maatregel daadwerkelijk is op de CO2-uitstoot.
<i>Wie is betrokken?</i>	Diverse overheden en werkgevers.
<i>Waar loopt het?</i>	In regio Midden-Nederland wordt de werkgeversaanpak voor een groot deel uitgevoerd door Goedopweg. Goedopweg is een samenwerking van o.a. Rijkswaterstaat, provincie Utrecht, gemeente Utrecht en gemeente Amersfoort. Ook werkt de gemeente Veenendaal mee aan de werkgeversaanpak.
<i>Wat is de planning?</i>	Thuiswerken of hybride werken De komende vier à vijf jaar gaat de gemeente Utrecht door met de huidige activiteiten/projecten, die in het meerjarenperspectief Bereikbaarheid (MPB) geprogrammeerd staan, waaronder het stimuleren van thuiswerken. Reiskostenvergoeding De organisaties waarbinnen dit speelt hanteren geen einddatum met betrekking tot de reiskostenvergoeding, maar hanteren dit als intern beleid.
<i>Wat zijn de kosten van de maatregel?</i>	Onbekend.
<i>Bron(nen)</i>	• https://www.programma-uned.nl/programmaonderdelen/korte+termijn/default.aspx • https://goedopweg.nl/ • https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/verkeer-mobiliteit/2021-05-mobiliteitsplan-2040-toegankelijk.pdf • https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Commissie-Bestuur-Europa-en-Middelen/2019/04-februari/19:30/2019BEM06-02-Regeling-vervoerskosten-WW-2019-GS-versie-2-0.pdf

Maatregel	Stimuleren deelmobiliteit en/of Mobility as a Service (MaaS)
<i>Wat houdt de maatregel in?</i>	Door demografische ontwikkelingen is er een toenemende vraag naar mobiliteit en meer variatie aan reispatronen. Met deelmobiliteit of met multimodaal reisadvies op maat (MaaS) kan hier op een duurzame manier invulling aan worden gegeven, door vervoersmiddelen te delen of een multimodale reis van deur-tot-deur te plannen. Er lopen in regio Midden-Nederland rond deelmobiliteit op diverse plekken projecten of onderzoeken. De voorbeelden die hier benoemd worden zijn er slechts enkele van.
<i>Wat zijn de doelstellingen?</i>	Door deelmobiliteit en MaaS te stimuleren wordt er ingezet op schone manieren van (deel)vervoer die weinig ruimte innemen. Hierdoor blijft het stedelijk gebied bereikbaar en wordt de CO2-uitstoot verminderd. Ook kan deelmobiliteit een reële optie zijn voor laagstedelijk gebied, als aanvulling op het OV.
<i>Wat levert het mogelijk op aan CO2-reductie en nevendoelen?</i>	Wanneer er meer schone km's worden gereden heeft deze maatregel een direct effect op de luchtkwaliteit en het verminderen van de CO2-uitstoot. Daarnaast kan een toename van deelvervoergebruikers op een gegeven moment bijdragen aan verminderd autobezit wat ook invloed heeft op de ruimtelijke omgeving. Wat de maatregel specifiek aan CO2 winst oplevert is onbekend.
<i>Wie is betrokken?</i>	Binnen Goedopweg werken de Provincie, Rijkswaterstaat, gemeenten Utrecht en Amersfoort en het Ministerie van I&W samen aan de ontwikkeling en uitrol van MaaS-concepten. Daarnaast zetten in de regio Midden-Nederland verschillende gemeenten zich in voor het mogelijk maken of stimuleren van deelmobiliteit.

Maatregel	Stimuleren deelmobiliteit en/of Mobility as a Service (MaaS)
Waar loopt het?	Voorbeelden van het stimuleren van deelmobiliteit en/of MaaS; Gaiyo Via Goedopweg is er sinds 2020 in de gemeente Utrecht een reisplanner-app 'Gaiyo' beschikbaar waarmee je alle combinaties van (deel)vervoer kunt reserveren. Het aanbod van vervoer varieert van deelfietsen en deelauto's tot OV en P+R en laat het meest actuele aanbod zien. Inwoners van de Utrechtse wijken Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern kunnen sinds september 2020 meedoen aan een proef met deze reisapp. Gaiyo is onderdeel van het landelijke MaaS-programma van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Samen met marktpartijen wordt onderzocht of dienstverlening op het gebied van mobiliteit aanslaat bij gebruikers, commercieel levensvatbaar is én bijdraagt aan verduurzamingsbeleid. Amersfoort Duurzaam De gemeente Amersfoort kiest voor een autoluwe binnenstad en stimuleert het gebruik van deelmobiliteit (deelscooters, deelfietsen, deelauto's). De voertuigen zijn via deelmobiliteit veelal 24/7 beschikbaar, online te reserveren en te betalen en in de buurt of op loopafstand beschikbaar. De gemeente Amersfoort licht op de website Amersfoort Duurzaam verschillende duurzame alternatieven uit. Een aantal voorbeelden zijn: ○ Pieter deelt een elektrische auto ○ Deel een auto! Pilot deelauto Baarn In de gemeente Baarn draait een pilot om in overleg met bewoners deelauto's in te zetten. De deelauto's worden in overleg met bewoners aan een locatie toegewezen. Momenteel wordt deze pilot op één locatie uitgewerkt en in uitvoering gebracht. Toegangsprivileges verlenen aan zero emissie (deel)vervoer in autoluwe binnenstad Verschillende gemeenten werken aan het vergroten en verbreden van het aanbod van deelmobiliteit om het groeiend gebruik verder te stimuleren. Om plannen voor een autoluwe binnenstad te ondersteunen kunnen er privileges worden toegekend aan zero emissie (deel)voertuigen. Op die manier wordt de uitstoot van fossiele brandstof auto's in de binnenstad tegengegaan, maar de binnenstad wel toegankelijk gehouden. Zo zijn er in de gemeenten Utrecht, Amersfoort en Woerden afspraken gemaakt met deelaanbieders.
Wat is de planning?	- De Utrechtse proef met de digitale reisassistent Gaiyo loopt naar verwachting tot medio 2022. - In de gemeente Amersfoort moeten aanbieders van deel(bak)fietsen, deelsnor- en bromfietsen en deelsteps een vergunning aanvragen. Aanvragen van een vergunning kan tot uiterlijk 31 december 2021. De evaluatie vindt plaats in de tweede helft van 2022. - In de gemeente Utrecht zijn er verschillende afspraken gemaakt met deelaanbieders, zoals de locatie waarop de deelmobiliteit wordt aangeboden. Er zijn daarnaast pilots, zoals met elektrische bakfietsen die tot zomer 2023 duren.
Wat zijn de kosten van de maatregel?	De kosten verschillen. Veelal worden er afspraken gemaakt tussen gemeenten en deelaanbieders, hier kan een investering aan verbonden zijn.
Aanvullende informatie	N.v.t.
Bron(nen)	https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/deelvervoer/nieuws-over-deelvervoer/

2.4 Goederenvervoer en logistiek

Maatregel	Stimulering van modal shift van weg naar water en spoor in het kader van het Off Road-programma
<i>Wat houdt de maatregel in?</i>	De provincie Utrecht neemt deel aan het landelijke programma Off Road dat is opgezet door de Topsector Logistiek. De aanpak bestaat uit het opzetten van zogenaamde 'Joint Corridors' tussen logistieke knooppunten in binnen- en buitenland. Op deze corridors wordt gekeken welk deel van de goederenstromen in aanmerking komt voor verschuiving van wegvervoer naar vervoer over water of per spoor. Doel van deze aanpak is om de uitstoot van schadelijke stoffen door goederenvervoer te verminderen en de druk op het wegennet te reduceren. De werkzaamheden worden uitgevoerd door logistieke makelaars die bedrijven benaderen met het aanbod om een analyse te maken van de goederenstromen. Het streven is om te komen tot een business case waarin de verlader door de modal shift naar weg of water een reductie van de transportkosten realiseert. In veel gevallen blijkt dit mogelijk.
<i>Wat zijn de doelstellingen?</i>	De doelstellingen van de Off Road-aanpak zijn het beperken van de uitstoot van broeikasgassen en andere schadelijke stoffen door het wegtransport en het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg door het verminderen van het aantal vrachtwagens op de weg. Basis voor de aanpak zijn de uitgangspunten dat vervoer over water en per spoor duurzamer is dan vervoer over de weg en dat de netwerken van vaarwegen en spoor nog voldoende capaciteit beschikbaar hebben om de verschuiving van goederenstromen vanaf het wegennetwerk op te vangen.
<i>Wat levert het op aan CO2-reductie en nevendoelen?</i>	Er is geen doelstelling voor CO2-reductie geformuleerd voor het programma als geheel. De mate van CO2-reductie wordt berekend aan de hand van het aantal vrachtwagens wat van de weg wordt gehaald en moet per business case worden uitgerekend.
<i>Wie is betrokken?</i>	De Off Road-aanpak in de provincie Utrecht betreft een samenwerking tussen de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht, Amersfoort, Nieuwegein en Vijfheerenlanden en Rijkswaterstaat Midden-Nederland. Daarnaast is er samenwerking met de andere Off Road-regio's in Nederland onder regie van de Topsector Logistiek.
<i>Waar loopt het?</i>	Het Off Road programma betreft een landelijk programma waar provincies of regio's op kunnen aansluiten. De meeste Nederlandse provincies en regio's met belangrijke logistieke knooppunten zijn inmiddels aangesloten bij het programma. Zo ook de provincie Utrecht. De Utrechtse aanpak richt zich vooral op de logistieke knooppunten in Utrecht, Amersfoort, Nieuwegein en Vianen (gemeente Vijfheerenlanden).
<i>Wat is de planning?</i>	Het Off Road-programma loopt in ieder geval tot eind 2023. De Off-Road-aanpak in de provincie Utrecht loopt hiermee synchroon. In de loop van 2023 vindt een evaluatie van de resultaten plaats op basis waarvan wordt besloten of het programma in volgende jaren wordt voortgezet.
<i>Wat zijn de kosten van de maatregel?</i>	De kosten van de Off-Road-aanpak in de provincie Utrecht bedragen circa € 90.000 per jaar. Dit bedrag wordt voor het grootste deel besteed aan de inzet van de logistieke makelaar. Het bedrag wordt voor de helft gefinancierd door de Topsector Logistiek en voor de andere helft door de provincie Utrecht.
<i>Aanvullende informatie</i>	N.v.t.
<i>Bron(nen)</i>	N.v.t.

Maatregel	Stimuleren bouw hubs voor efficiënte en duurzame bevoorrading van bouwlocaties
<i>Wat houdt de maatregel in?</i>	De regio Midden-Nederland kent een grote woningbouwopgave. Tot in ieder geval 2040 zal een grote hoeveelheid bouw materiaal zijn weg naar de bouwplaatsen vinden. De huidige wijze van bouwlogistiek (die circa 30% van het totale goederenvervoer in Nederland uitmaakt) is inefficiënt door de lage beladingsgraad en veroorzaakt relatief veel vervuiling, overlast en onveiligheid door het grote en zware materieel dat gebruikt wordt. Het slimmer en schoner maken van bouwlogistiek levert daarom relatief veel winst op als het gaat om CO₂-reductie en het verminderen van omgevingsoverlast. Het inzetten van logistieke bouw hubs aan de rand van de stad is een inmiddels beproefd middel om bouwlogistiek slimmer en schoner te maken. Met name in de afbouw fase biedt dit de mogelijkheid bouwmaterialen op de hub te consolideren tot grote zendingen en in de vorm van 'dagpakketten' op een efficiënte manier naar de bouwplaats te transporteren. In de provincie Utrecht is inmiddels één bouw hub operationeel op bedrijventerrein Lage Weide in de gemeente Utrecht. Deze hub wordt geëxploiteerd door bouwbedrijf Volker Wessels. In het verlengde hiervan is ook het vervoer van bouw personeel naar de bouwplaats een mobiliteitsissue.
<i>Wat zijn de doelstellingen?</i>	Doelstelling is het stimuleren van een samenwerkend stelsel van 5 tot 10 bouw hubs waarmee de grote woningbouwlocaties in de provincie Utrecht op een efficiënte en schone manier bevoorrad worden. Dit omvat in ieder geval het faciliteren van ruimte voor bouw hubs: grotere kavels die idealiter aan het water zijn gelegen om multimodaal transport mogelijk te maken. Het gaat om logistieke bouw hubs voor nieuwe bouwmaterialen, maar in toenemende mate ook om circulaire bouw hubs (grondstoffencentra) om het hergebruik van bouw- en sloopmaterialen te stimuleren.
<i>Wat levert het op aan CO₂-reductie en neven doelen?</i>	Uitgebreid onderzoek (door o.a. TNO) bij bouwprojecten die gefaciliteerd zijn door de BouwHub van VolkerWessels Materieel en Logistiek (Lage Weide, Utrecht) wijst uit dat werken met een bouw hub tot 80% CO₂-reductie oplevert ten opzichte van traditionele bouwlogistiek. Maar er zijn meer positieve effecten, zoals spitsmijding en een hogere arbeidsproductiviteit op de bouwplaats. Specifiek voor oude stadscentra is er winst te behalen in het weren van zwaar verkeer in kwetsbare werf- en kadegebieden.
<i>Wie is betrokken?</i>	Provincie Utrecht, gemeente Utrecht, gemeente Amersfoort en andere gemeenten met grote woningbouwopgaves. In verband met de mogelijkheden van vervoer over water: Rijkswaterstaat Midden-Nederland en het Off Road programma.
<i>Waar loopt het?</i>	Er is een bouw hub operationeel op het bedrijventerrein Lage Weide in Utrecht. Voor de verdere uitbouw van het netwerk focust het project zich in eerste instantie op de gemeenten Utrecht, Nieuwegein en Amersfoort.
<i>Wat is de planning?</i>	Het project loopt door tot 2030 (in lijn met de planning van de gemeente Utrecht voor het realiseren van een stelsel van circulaire logistieke bouw hubs voor de stad Utrecht).
<i>Wat zijn de kosten van de maatregel?</i>	De kosten behelzen procesmatig onder meer de inzet van een logistiek makelaar en het stimuleren van (digitale) ketensamenwerking (internet of cargo). Daarnaast mogelijk fysieke investeringen gekoppeld aan het inrichten van locaties voor bouw hubs.
<i>Aanvullende informatie</i>	N.v.t.
<i>Bron(nen)</i>	https://www.volkerwessels.com/nl/projecten/bouwhub https://www.tno.nl/nl/aandachtsgebieden/mobiliteit-logistiek/roadmaps/smart-and-safe-traffic-and-transport/smart-mobility-and-logistics/data-driven-logistics/slimme-bouwlogistieke-concepten-in-de-praktijk/ https://openresearch.amsterdam/image/2021/4/14/9_artikel_circulaire_bouw hubs-231854410.pdf

Maatregel	Efficiënte en duurzame stadsdistributie
Wat houdt de maatregel in?	Veel Nederlandse steden werken aan het efficiënter en duurzamer maken van de bevoorrading van hun stedelijke centra. De huidige praktijk is dat de bevoorrading plaats vindt op inefficiënte wijze (veel lege vrachtwagencapaciteit) waardoor veel meer vrachtwagens dan nodig de centra betreden en daar overlast en uitstoot van schadelijke stoffen veroorzaken. Maatregelen die steden nemen zijn het instellen van Zero Emissie-zones, het oprichten van goederenhubs aan de rand van de stedelijke centra en het elektrificeren van het last mile vervoer in de centra. In de provincie Utrecht zijn vooral de steden Utrecht en Amersfoort bezig met deze ontwikkeling. In Utrecht gaat het om concepten als Cityport en Citybarge (bevoorrading van de binnenstad vanuit een hub met gebruik van elektrische boten) en Hub Oost 030 (een gemeenschappelijk bevoorradingsconcept in Rijsweerd en Utrecht Science Park). In Amersfoort is het concept Stad van de Toekomst in ontwikkeling waarin bijvoorbeeld transportbedrijven en stedenbouwkundige bureaus samenwerken om met behulp van hubs en ICT-concepten de stadslogistiek te stroomlijnen en verduurzamen. De gemeente Houten heeft in 2021 getekend voor de emissieloze bezorging van haar pakketten binnen de stadskern ('Pilot Project Last Mile').
Wat zijn de doelstellingen?	De doelen van de stadsdistributieprojecten zijn in eerste instantie gelegen in het verbeteren van de luchtkwaliteit in de dicht bewoonde stedelijke centra en het verminderen van de overlast van de vele vrachtwagens. CO2-reductie is geen directe doelstelling, maar wordt wel gerealiseerd door de inzet van zero emissie voertuigen en vermindering van het aantal vrachtwagenbewegingen.
Wat levert op aan CO2-reductie en nevendoelen?	De vermindering van de CO2-uitstoot verschilt per stad en per project, afhankelijk van hoe het stadsdistributieproject wordt ingericht en de ruimtelijke inrichting van het gebied.
Wie is betrokken?	Bij de genoemde stadsdistributieprojecten is een veelheid aan typen partijen betrokken, zoals transportbedrijven, winkeliersverenigingen, horeca-organisaties, bewonersorganisaties, ICT-bedrijven, stedenbouwkundige bureaus, overheden etc. De belangrijkste betrokken partijen bij de bovengenoemde projecten zijn de volgende: • Cityport/Citybarge: Cityhub, aannemersbedrijf B. van Hees en Zonen, gemeente Utrecht, provincie Utrecht • Hub Oost 030: Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht, provincie Utrecht, gemeente Utrecht • Stad van de Toekomst Amersfoort: PostNL, IMOSS Stedenbouw Landschap Ruimte, Prime Vision Computersoftware, Creatief Strategiebureau Fronteer, Adviesbureau Future Mobility Network, gemeente Amersfoort • Gemeente Houten is betrokken in de 'Pilot Project Last Mile' i.s.m. TSN Groen, IMPACT Houten, Stichting Vlotter, VNO-NCW.
Waar loopt het?	De stadsdistributieprojecten lopen in de gemeente Utrecht, de gemeente Amersfoort en in de gemeente Houten.
Wat is de planning?	Geen van de genoemde projecten kent een specifieke looptijd. Bij alle projecten gaat het om de geleidelijke uitrol van logistieke concepten die stapsgewijs worden vormgegeven en opgeschaald.
Wat zijn de kosten van de maatregel?	Door de vele elementen die deel uitmaken van de genoemde projecten is het lastig om een concreet overzicht te geven van de specifieke projectkosten. Bij alle drie projecten Cityport/Citybarge is sprake van een samenwerking van marktpartijen en overheden die allen een deel van de kosten op zich nemen. Bij de marktpartijen gaat het veelal om operationele kosten die zij voor eigen rekening nemen. Voor de overheden betreft het met name subsidies om onderzoeks- of ontwikkelingskosten te dekken of startsubsidies. In het project Hub Oost 030 is sprake van een samenwerking van overheden en bedrijven die de hub- en distributiefunctie aanbesteden aan een marktpartij.
Aanvullende informatie	N.v.t.
Bron(nen)	N.v.t.

2.5 Zero emissie vervoer en laadinfrastructuur

Maatregel	Versnellen uitrol van laadinfrastructuur voor Elektrisch Vervoer (EV)
<i>Wat houdt de maatregel in?</i>	De provincie Utrecht werkt in MRA-E verband samen met de provincies Noord-Holland en Flevoland om gemeentes te ondersteunen met een gemakkelijke en goedkope manier van uitbreiding van de laadinfrastructuur in de provincie Utrecht. Nieuwe vormen van laadinfrastructuur (snelladen en slim laden) worden gezamenlijk onderzocht en ontwikkeld.
<i>Wat zijn de doelstellingen?</i>	- De laadinfrastructuur groeit mee met de vraag naar laadpunten en ondersteunt daarmee de groei van Elektrisch Vervoer (EV). - De laadinfrastructuur maakt ZE stadslogistiek mogelijk: er is een provinciale strategie voor lokale en regionale snellaadinfra. - De laadinfrastructuur levert een bijdrage aan de balanceren van het energienetwerk waardoor meer duurzame energie kan worden aangesloten.
<i>Wat levert het op aan CO2-reductie en nevendoelen?</i>	Migratie naar EV levert een grote bijdrage aan CO2-reductie. EV gebruikt tot 75% minder energie dan vervoer met een verbrandingsmotor. Mits de elektriciteit duurzaam is opgewekt heeft EV geen CO2 uitstoot bij gebruik.
<i>Wie is betrokken?</i>	MRA-E is de regionale samenwerking waarin de Provincie Utrecht deelneemt om de afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) uit te voeren. Gemeenten in Utrecht plaatsen laadpalen op hun grondgebied In samenwerkingsverbanden als IPO, NAL en het Formule E Team (FET) werkt de provincie in samenwerking met een groot aantal Utrechtse gemeenten aan het stimuleren van EV en de optimalisatie van processen rond aanvraag, beheer en gebruik van laadinfrastructuur. Samen met kennispartners en bedrijven werkt de provincie aan de ontwikkeling en opschaling van smart charging. De provincie plaatst zelf laadpalen op eigen carpoolplaatsen.
<i>Waar loopt het?</i>	In de hele provincie Utrecht
<i>Wat is de planning?</i>	In 2021: 10.000 publieke laadpunten in de provincie Utrecht In 2022: een gedeelde strategie op ontwikkeling van lokale en regionale snellaadinfrastructuur. De regio Utrecht loopt voorop in de ontwikkeling van smart charging
<i>Wat zijn de kosten van de maatregel?</i>	Circa € 400.000 per jaar
<i>Aanvullende informatie</i>	N.v.t.
<i>Bron(nen)</i>	N.v.t.

Maatregel	Waterstofconvenant
<i>Wat houdt de maatregel in?</i>	De provincie Utrecht, het EnergieCollectief Utrechtse Bedrijven (ECUB) en KWR Water Research Institute hebben het 'Convenant waterstof in mobiliteit provincie Utrecht' opgesteld. Op 23 april 2021 is het convenant officieel ondertekend. De partijen die het convenant hebben getekend, spreken de ambitie uit om het gebruik - en waar mogelijk de productie - van groene waterstof voor mobiliteit in de provincie Utrecht te stimuleren. Om van Utrecht de groene waterstofregio van Nederland te maken werken de ondertekenaars samen aan de benodigde infrastructuur en aan het gebruik van groene waterstof voor mobiliteit. Als onderdeel van het convenant lopen al de volgende concrete projecten: - Aannemersbedrijf Jos Scholman in Nieuwegein ontwikkelde en gebruikt een tractor aangedreven door waterstof; - Containerterminal Utrecht (CTU) test een terminaltrekker op waterstof. Terberg Special Vehicles, gevestigd in het dorp Benscop in de provincie Utrecht, heeft deze waterstoftrekker ontworpen en ontwikkeld.

Maatregel	Waterstofconvenant
<i>Wat zijn de doelstellingen?</i>	Het doel van het convenant is om het gebruik en de productie van groene waterstof voor mobiliteit in de provincie Utrecht te stimuleren. De partijen dragen vanuit hun eigen rol in de periode 2021-2025 (direct of indirect) bij aan de realisatie van: • 5-10 waterstoftankstations • 300 vrachtwagens en andere zware voertuigen op waterstof • 1500 lichtere voertuigen (zoals personenauto's en bestelbussen) op waterstof • 1-2 vaartuigen op waterstof • 2-5 (touringcar)bussen op waterstof Daarmee leveren we in de provincie Utrecht een bijdrage van 10% aan de landelijke ambitie uit het Klimaatakkoord.
<i>Wat levert het op aan CO2-reductie en nevendoelen?</i>	Er is geen kwantitatieve CO2-doelstelling vastgesteld. De totale CO2-reductie is afhankelijk van veel factoren, zoals het precieze aantal waterstoftankstations en -voertuigen, het aantal kilometers dat deze rijden, en vooral van de uitstoot van de voertuigen op fossiele brandstoffen die ze vervangen. Duidelijk is dat het convenant kan zorgen voor een sterke emissiereductie van CO2, NOx en fijnstof. Naast een bijdrage aan het tegengaan van klimaatverandering, gaat het dus ook om verbetering van de luchtkwaliteit. Bovendien stimuleren de ambities in het convenant innovatie, samenwerking, werkgelegenheid en leveren ze een economische impuls op door de investeringen.
<i>Wie is betrokken?</i>	De provincie Utrecht, het EnergieCollectief Utrechtse Bedrijven (ECUB) en KWR Water Research Institute zijn de opstellers en eerste initiatiefnemers van het convenant. Daarnaast zijn de gemeenten Utrecht, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Amersfoort, Veenendaal en Woerden nauw betrokken geweest bij het proces van opstellen van het convenant en daarom tevens opgenomen als initiatiefnemers. Verder zijn er inmiddels bijna 100 partijen die het convenant ondertekend hebben. Dit zijn: • Eindgebruikers als afnemer van voertuigen en groene waterstof • Leveranciers van transportmiddelen en andere relevante producten en diensten • Verladers als opdrachtgever voor transportbedrijven • Operators van tankstations en/of productiemiddelen voor groene waterstof • Financiële dienstverleners • Leasebedrijven • Samenwerkingsverbanden (van bedrijven) • Regionale organisaties • Natuur- en milieuorganisaties • Kennisorganisaties • Overheden (rijk, provincie, gemeenten)
<i>Waar loopt het?</i>	Het 'Convenant waterstof in mobiliteit provincie Utrecht' gaat om het stimuleren van het gebruik en de productie van groene waterstof in de provincie Utrecht. De partijen die het convenant tekenen kunnen ook buiten de provincie Utrecht gevestigd zijn, maar ze hebben alle effect op het behalen van de verduurzamingsdoelstellingen in de provincie Utrecht.
<i>Wat is de planning?</i>	Het convenant richt zich op de periode 2021 – 2025. De ambitie van het convenant is dat de doelstellingen eind 2025 gehaald zijn. De partijen die het convenant getekend hebben gaan een half jaar voor het einde van de looptijd in overleg over eventuele verlenging.
<i>Wat zijn de kosten van de maatregel?</i>	De provincie Utrecht heeft de voorbereidingskosten en coördinatiekosten in het kader van het convenant voor haar rekening genomen. Deze bedragen bestaan vooral uit uren en uitbesteding van werkzaamheden voor onder andere coördinatie, procesregie, communicatie, organisatie, contacten met en ondersteuning van de ondertekenaars. De ondertekenaars dragen zelf de kosten voor de activiteiten die zij uitvoeren in het kader van het convenant (bijvoorbeeld het aanschaffen van voertuigen of het besteden van uren). Het totaal aan extra investeringen voor het behalen van de doelstellingen van het convenant bedraagt naar schatting € 65-75 miljoen in de provincie Utrecht.
<i>Aanvullende informatie</i>	N.v.t.
<i>Bron(nen)</i>	Het convenant en meer informatie daarover zijn te vinden op www.waterstofutrecht.nl.

Maatregel	Netwerk Clean Energy Hubs
<i>Wat houdt de maatregel in?</i>	Op bedrijventerrein Lage Weide in Utrecht komt een waterstoftankstation met daarnaast een electrolyser voor de productie van (lokale) groene waterstof. Het station zal een 350 bar en een 700 bar tankvoorziening hebben, waardoor zowel lichte als zwaardere voertuigen kunnen tanken. Opslag in een mobiele container maakt daarnaast het vervoer van de geproduceerde waterstof mogelijk, waardoor ook andere afnemers elders in de stad en in de regio kunnen worden bediend. Daarbij valt te denken aan scheepvaart, hefrucks en terminaltrekkers of ander transport op eigen bedrijfsterrein. Het waterstoftankstation op Lage Weide is onderdeel van het landelijke programma Clean Energy Hubs. Dit programma heeft als doel de verduurzaming van zwaar goederenvervoer mogelijk te maken door het realiseren van een landelijk netwerk van tank-, laad- of bunkerstation voor vrachtwagens en binnenvaartschepen. De Clean Energy Hub biedt minimaal twee alternatieve duurzame energiebronnen aan en kan ook andere faciliteiten omvatten zoals openbaar vervoer, horeca, truckparking en vergaderruimtes.
<i>Wat zijn de doelstellingen?</i>	Met dit project willen de initiatiefnemers een oplossing bieden voor het kip-ei-dilemma rond waterstoftankstations en waterstofvoertuigen. Zonder waterstoftankstation geen waterstofvoertuigen, en andersom. Het uiteindelijke doel is een landelijk netwerk van Clean Energy Hubs op te zetten, waarvan een aantal in de Regio Midden-Nederland worden gesitueerd. In Amersfoort worden inmiddels de voorbereidingen getroffen voor een tweede Clean Energy Hub in de regio.
<i>Wat levert het op aan CO2-reductie en nevendoelen?</i>	Er is geen studie gedaan naar de mate van CO2-reductie van de Clean energy Hub in Lage Weide.
<i>Wie is betrokken?</i>	Het plan voor de Clean Energy Hub op Lage Weide is een initiatief van een aantal duurzame ondernemers in Utrecht: Henk Stamhuis (Stamhuis Groep), Berend Schols (ProfiNRG BV), Cor bij de Weg (EJP Accountants adviseurs) samen met Ruben Vrijhoef (Hogeschool Utrecht) en Bert Strijker (EnergieCollectief Utrechtse Bedrijven (ECUB)). De ondernemers vormen samen de 'H2 Pioniers'. Voor de technische, economische en duurzame opschalingsmogelijkheden en verbetering van rendement is de Hogeschool Utrecht als partner aan het project verbonden. ECUB, een coöperatie die ondernemers helpt met duurzame maatregelen, is penvoerder en trekker van het project. Ondernemers in Utrecht en omgeving nemen deel in een holding 'H2 Pioniers' en worden samen eigenaar van het waterstoftankstation en de bijbehorende electrolyser. Ze verbinden zich ertoe ook een of meerdere waterstofvoertuigen aan te schaffen.
<i>Waar loopt het?</i>	De Clean Energy Hub is gevestigd op Lage Weide in de gemeente Utrecht. Later volgen meerdere locaties in de regio Midden-Nederland.
<i>Wat is de planning?</i>	N.v.t.
<i>Wat zijn de kosten van de maatregel?</i>	Eind 2020 heeft het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Utrecht € 848.000 subsidie toegekend. De subsidie komt uit een regeling van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO). De gemeente deed dit in het kader van het Operationeel Programma Kansen voor West II. In het voorjaar van 2021 heeft de Rijksoverheid daarnaast € 406.000 subsidie toegekend vanuit de regeling DKTI-cofinanciering.
<i>Aanvullende informatie</i>	N.v.t.
<i>Bron(nen)</i>	N.v.t.

2.6 Fiets

Maatregel	Programma Snelfietsroutes
<i>Wat houdt de maatregel in?</i>	Steeds meer mensen stappen voor een korte of middellange afstand over op een (elektrische) fiets. De aanleg van snelfietsroutes en andere hoogwaardige fietsinfrastructuur zorgt voor een attractief fietsnetwerk en maakt het aantrekkelijk voor mensen daadwerkelijk over te stappen op de (elektrische) fiets. Om fietsgebruik te stimuleren en faciliteren willen de provincie Utrecht en gemeenten het regionaal fietsnetwerk vlot, veilig en comfortabel maken.

Maatregel	Programma Snelfietsroutes
<i>Wat zijn de doelstellingen?</i>	De provincie heeft in samenspraak met gemeenten de volgende zeven routes gekozen, omdat zij de meeste groeipotentie in aantal fietsers en voldoende draagvlak hebben: 1. Amersfoort-Utrecht 2. Veenendaal-Utrecht 3. Utrecht (stad)-Nieuwegein-IJsselstein 7. Amersfoort (inclusief Amersfoort-Noord + Hoogland) -Soest-Baarn(-Hilversum) 5. Utrecht (stad)-Leidsche Rijn-Harmelen-Woerden 6. Amersfoort-Leusden-Woudenberg + Scherpenzeel 7. Amersfoort-Amersfoort-Noord + Hoogland-Bunschoten-Spakenburg.
<i>Wat levert het op aan CO2-reductie en nevendoelen?</i>	Een aantrekkelijk fietsnetwerk is randvoorwaardelijk voor het stimuleren van fietsgebruik en de modal shift van auto naar fiets. Bij fietsen is er tevens sprake van een gezondheidsvoordeel voor de fietser. Het is onbekend welke (in)directe CO2-reductie kan worden toegeschreven aan het aanleggen van snelfietsroutes. Hoe dan ook draagt het vervangen van autoritten door fietsritten bij aan CO2-reductie op en wordt het ruimtebeslag van mobiliteit verminderd.
<i>Wie is betrokken?</i>	Provincie, gemeenten en Rijk als partner en financier. Daarnaast is er een breder maatschappelijk stakeholderveld betrokken bij het uitvoeringsprogramma fiets, als ook bij de voorbereiding en aanleg van de snelfietsroutes.
<i>Waar loopt het?</i>	Provincie Utrecht (zie bovengenoemde routes).
<i>Wat is de planning?</i>	Het voorbereiden en aanleggen van de snelfietsroutes duurt in totaal ongeveer drie jaar. De snelfietsroutes worden afgerond in 2023. In deze periode werken provincie en gemeenten nauw samen.
<i>Wat zijn de kosten van de maatregel?</i>	De investering van de provincie Utrecht is 12,5 miljoen voor de eigen infrastructuur. Daarnaast is 30 miljoen gereserveerd als bijdrage aan de gemeenten voor snelfietsroutes. In principe dragen de gemeenten 35% bij aan de routes en afhankelijk van de situatie met kunstwerken zo'n 10%. Risico is de financieringsmogelijkheid van gemeenten. Wanneer dit de uitvoering van de zeven prioritaire snelfietsroutes belemmert, wordt er met de betrokken partijen naar oplossingen gezocht.
<i>Aanvullende informatie</i>	De aanleg van zeven snelfietsroutes met prioriteit gebeurt conform CROW-richtlijnen (CROW-publicatie 340 Inspiratieboek snelle fietsroutes).
<i>Bron(nen)</i>	• https://www.provincie-utrecht.nl/sites/default/files/2020-03/uitvoeringsprogramma_fiets_2019-2023.pdf • https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/fiets/snelfietsroutes

Maatregel	Programma Fietsparkeervoorziening knooppunten
<i>Wat houdt de maatregel in?</i>	Er is een groot tekort aan (beveiligde) fietsenstallingen op treinstations en bij tram- en bushaltes. Voor een veilig, comfortabel en snel Regionaal fietsnetwerk zijn goede kwaliteit en beschikbaarheid van voorzieningen bij (OV-)knooppunten en in de first en last mile voor de fietser belangrijk. Bovendien stimuleert een gemakkelijke overstap op de fiets het gebruik van het OV. Ook maakt een adequate fietsparkeervoorziening de noodzakelijke strekking van regionale buslijnen om lijnen directer en sneller te maken mogelijk, omdat het eerste of laatste stukje makkelijk met de fiets te doen is.
<i>Wat zijn de doelstellingen?</i>	Doel is het veilig, comfortabel en snel bereikbaar maken van (OV-)knooppunten met de fiets, door te zorgen voor voldoende stallingsmogelijkheden en een hogere vindbaarheid en kwaliteit van de fietsvoorzieningen op OV-knooppunten.
<i>Wat levert het op aan CO2-reductie en nevendoelen?</i>	De fiets fungeert in een ketenreis (reis met verschillende middelen van vervoer) als verlengstuk van het OV en maakt op die manier duurzame langeafstandsreizen mogelijk. De specifieke CO2-reductie is aannemelijk, maar de omvang onbekend.
<i>Wie is betrokken?</i>	Provincie, gemeenten, NS, ProRail, Qbuzz, Syntus en ministerie van I&W.

Maatregel	Programma Fietsparkeervoorziening knooppunten
Waar loopt het?	Voorbeelden: - Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen bij NS-stations - Pilot P+B Amersfoort op carpoolplaats Bunschoten. Regie ligt bij Goedopweg. - UNED wil bij de bushalte Jordanlaan te Zeist een hub inrichten voor de overstap fiets-bus (en vice versa) - Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen bij diverse bushaltes in de regio (recent o.a. De Ronde Venen, Utrecht, Veenendaal, Wijk bij Duurstede en Woerden)
Wat is de planning?	2019-2023
Wat zijn de kosten van de maatregel?	Het Rijk draagt voor maximaal 40% bij aan het realiseren van stallingsplekken bij stations. De provincie is bereid 60% van de totale kosten te vergoeden, afhankelijk van de draagkracht van gemeenten. Bij maaiveldstallingen en planstudies voor parkeervoorzieningen draagt de provincie maximaal 25% bij. Uitgangspunt daarbij is de Prognose fietsparkeren bij stations van ProRail. Bij bus- en tramhaltes waar de provincie het OV (gedeeltelijk) verzorgt (streekvervoer), draagt de provincie tot maximaal 100% bij aan het oplossen van de tekorten bij de haltes op gemeentelijke grond.
Aanvullende informatie	N.v.t.
Bron(nen)	https://www.provincie-utrecht.nl/sites/default/files/2020-03/uitvoeringsprogramma_fiets_2019-2023.pdf

Maatregel	Stimuleren fietsgebruik
Wat houdt de maatregel in?	Veel woon-werkverkeerritten die met de auto gemaakt worden, kunnen vervangen worden door de (elektrische) fiets. De fiets is als gezond, actief en flexibel vervoersmiddel ideaal voor de korte en middellange afstanden. Werkgevers stimuleren de overstap van gemotoriseerde voertuigen naar de (elektrische) fiets door probeeracties, beloningsbeleid of fietscampagnes. Voorbeeld Ik fiets campagne: De provincie Utrecht wil het fietsen in het algemeen stimuleren en in het bijzonder voor de ritten vanuit de omliggende kernen naar de economische kerngebieden en stedelijke centra. De in 2019 gestarte regionale campagne 'ik fiets' vormt hiervoor de basis. Deze campagne omvat allerlei lokale activiteiten om het fietsen te stimuleren. Voorbeelden zijn een week lang een e-bike of speed pedelec uitproberen, korting op de prijs van een e-bike of een app om fietspunten te sparen. De campagne 'ik fiets' richt zich op utilitair fietsverkeer: woon-werk, woon-school, woon-winkel, woon-sportclub, woon-horeca, enzovoort. Naast de Ik Fiets campagne zet de provincie – samen met partners – in op doelgroepen, zoals basisschoolkinderen, nieuwe Nederlanders en ouderen (programma Doortrappen). Ook worden er gerichte promotieacties (bijvoorbeeld om de snelfietsroutes te promoten).
Wat zijn de doelstellingen?	Ik fiets is een activerende campagne met het doel om minstens 10.000 inwoners (unieke deelnemers) van de provincie Utrecht vaker te laten fietsen en vooral op de fiets te houden.
Wat levert het op aan CO2-reductie en nevelendoelen?	Het vervangen van autoritten door fietsritten levert CO2-reductie op en vermindert het ruimtebeslag van mobiliteit.
Wie is betrokken?	De Ik Fiets campagne is onderdeel van en wordt ook opgezet binnen het programma Goedopweg. In dit programma werken de gemeenten Utrecht en Amersfoort, de provincie Utrecht, Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen. Vanuit de Ik Fiets campagne werkt de provincie samen met gemeenten en met lokale projecten (zoals Nieuwegein Fietst!, 033opdefiets en Utrecht Fietst!).
Waar loopt het?	Provincie Utrecht. Er kan vanuit de hele provincie op worden aangehaakt door Utrechtse gemeenten, fietswinkels etc. voor fietsstimuleringsactiviteiten.
Wat is de planning?	De campagne Ik fiets heeft voorlopig een looptijd van twee jaar.

Maatregel	Stimuleren fietsgebruik
<i>Wat zijn de kosten van de maatregel?</i>	Binnen het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 is voor stimuleren fietsgebruik circa € 3 miljoen gereserveerd (actielijn 4: gezond en veilig fietsgedrag).
<i>Aanvullende informatie</i>	N.v.t.
<i>Bron(nen)</i>	De werkgeversaanpak samen met Goedopweg (https://goedopweg.nl/ , mobiliteitsscans, workshops, ondersteuning etc) De IkFiets campagne (https://www.ikfiets.nl/) https://www.provincie-utrecht.nl/sites/default/files/2020-03/uitvoeringsprogramma_fiets_2019-2023.pdf

2.7 Ruimtelijk beleid en parkeerbeleid

Maatregel	Bij ruimtelijke ontwikkelingen duurzame mobiliteit (fiets, lopen, laadinfra of deelvervoer) meenemen
<i>Wat houdt de maatregel in?</i>	Ruimtelijk beleid is van grote invloed op het aantal verplaatsingen, de verplaatsingsafstanden en de wijze van vervoeren. Per gemeente en per locatie verschillen de kenmerken van de meest efficiënte en duurzame vervoerswijze. Door bij ruimtelijke ontwikkelingen schone mobiliteit mee te nemen, kan worden bijgedragen aan een duurzaam mobiliteitssysteem. Voorbeeld: bestendigen fietsstad Veenendaal Veenendaal is een fietsstad en wil deze reputatie in de toekomst verder versterken. Het parkeren van fietsen wordt vaak vergeten bij ontwikkelingen in het fysieke domein. Dit kan leiden tot fietsparkeeroverlast. Daarnaast wil de gemeente de kwaliteit borgen door het hanteren van strenge kwaliteitseisen waaraan een fietsparkeervoorziening moet voldoen. Voorbeeld: De Ronde Venen In de advisering bij omgevingsvergunningen wordt opgenomen dat er fietsenstallingen bij appartementencomplexen moeten worden gerealiseerd.
<i>Wat zijn de doelstellingen?</i>	De doelstellingen voor deze maatregel kunnen inhoudelijk verschillen, bijvoorbeeld: - Fietsgebruik faciliteren en aantrekkelijk maken door ruime fietsparkeernormen bij bedrijven en woningen op te nemen in bestemmingsplannen. - Fietsgebruik stimuleren door bij ruimtelijke ontwikkelingen de fiets te bevoordelen in het wegontwerp (fietsstraat). - Schone(re) vervoerswijzen, zoals de (elektrische) (deel)auto en de fiets), te stimuleren door de parkeermogelijkheden te verbeteren. - Autogebruik ontmoedigen door lage autoparkeernormen te hanteren in gebieden waar ook geschikte duurzame alternatieven zijn.
<i>Wat levert het op aan CO2-reductie en nevendoelen?</i>	Ruimtelijk beleid kan milieuvervuilende mobiliteit beperken en is daarmee een belangrijke knop voor het verduurzamen van mobiliteit. De exacte bijdrage aan CO2-reductie is lastig in beeld te brengen en afhankelijk van de inzet.
<i>Wie is betrokken?</i>	Gemeenten kunnen dit opnemen in hun ruimtelijk beleid. Daarnaast zijn Rijk en provincie betrokken vanuit ruimtelijk beleid (o.a. nationale en provinciale omgevingsvisies). Een van de acht programmalijnen binnen U Ned betreft de regionale parkeerstrategie.
<i>Waar loopt het?</i>	N.v.t.
<i>Wat is de planning?</i>	N.v.t.
<i>Wat zijn de kosten van de maatregel?</i>	N.v.t.
<i>Aanvullende informatie</i>	De gemeente Veenendaal is in 2020 door de Fietzersbond uitgeroepen tot Fietsstad 2020.
<i>Bron(nen)</i>	N.v.t.

Maatregel	Gedifferentieerd parkeerbeleid
<i>Wat houdt de maatregel in?</i>	Via differentiatie van parkeervergunningen en van parkeertarieven kan de aanschaf van een schoner voertuig worden gestimuleerd of het parkeren van vervuilende voertuigen worden ontmoedigd. Differentiatie in parkeerbeleid kan daarnaast ook gericht zijn op het makkelijker uitgeven van parkeervergunningen voor (elektrische) deelauto's zonder vaste standplaats.
<i>Wat zijn de doelstellingen?</i>	In Utrecht mag je een percentage van de parkeernorm aftrekken als er aantoonbaar deelauto-aanbod wordt gerealiseerd. Vergelijkbare afspraken zitten ook in de Parkeernota van Bunnik en mogelijk meer gemeenten. - Voorbeeld gemeente Utrecht Een van de hoofduitgangspunten in het mobiliteitsbeleid Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen (SRSRSB) van de gemeente Utrecht is dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de capaciteit van de infrastructuur volgen. De (toekomstige) capaciteit van het omliggende wegennet is randvoorwaardelijk voor de ontwikkelmogelijkheden en functionele invulling van een locatie. Het gaat om de uurcapaciteit van de afwikkeling, de capaciteit vanuit luchtkwaliteits- en geluidsnormen en de benodigde oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.
<i>Wat levert het op aan CO2-reductie en nevelendoelen?</i>	Het differentiëren van parkeertarieven naar de milieuprestaties van voertuigen geeft een prikkel om in energiezuinige of milieuvriendelijk voertuigen te rijden, of deze aan te schaffen. Naast de CO2-uitstoot zal ook de uitstoot van fijnstof en NOx dalen als er overgestapt wordt naar zero emissie voertuigen.
<i>Wie is betrokken?</i>	De rijksoverheid diende in 2019 het wetsvoorstel in om per 1 januari 2021 gedifferentieerde parkeertarieven wettelijk mogelijk te maken. Het wetsvoorstel maakt het voor gemeenten mogelijk om parkeertarieven afhankelijk te maken van de uitstoot van een voertuig, wat in de huidige gemeentewet niet mogelijk is. Op het moment van schrijven is het wetsvoorstel controversieel verklaard en ligt het stil in afwachting van een nieuw kabinet (Tweedekamer, 2021).
<i>Waar loopt het?</i>	Gemeente Utrecht (omgevingsvisie)
<i>Wat is de planning?</i>	2019 - ?
<i>Wat zijn de kosten van de maatregel?</i>	Implementatiekosten van gedifferentieerd parkeerbeleid worden relatief laag geschat wanneer deze maatregel ingevoerd wordt in gebieden waar reeds betaald parkeren van kracht is.
<i>Aanvullende informatie</i>	De plannen van de gemeente Oudewater zijn om regulering in het centrum te starten met beperkte vergunningen voor auto's.
<i>Bron(nen)</i>	- Parkeernormen fiets en auto gemeente Utrecht - Addendum Parkeernorm auto en fiets Utrecht - Parkeernormen Veenendaal - CROW

2.8 Openbaar Vervoer

Maatregel	Bestuursakkoord Zero Emissie Bus
<i>Wat houdt de maatregel in?</i>	Met het ondertekenen van het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer hebben de Nederlandse ov-concessieverleners afgesproken dat vanaf 2025 alle nieuwe OV-bussen zero emissie zijn. En vanaf 2030 alle bussen die in OV-concessies rijden. De provincie Utrecht is als concessieverlener voor het openbaar busvervoer in de provincie Utrecht deelnemer in het Bestuursakkoord

Maatregel	Bestuursakkoord Zero Emissie Bus
<i>Wat zijn de doelstellingen?</i>	Uiterlijk 2025 zijn alle nieuw instromende bussen emissievrij aan de uitlaat (tank-to-wheel). Het jaartal is gekozen als gezamenlijk doel, maar concessieverleners kunnen hier natuurlijk op vooruitlopen als dat past bij de aanbestedingskalender en natuurlijke momenten van vlootvervanging. De nieuwe bussen maken in 2025 gebruik van 100% hernieuwbare energie of brandstof, die met het oog op economische ontwikkeling zoveel mogelijk regionaal wordt opgewekt. In 2019 heeft de provincie Utrecht als concessieverlener samen met de vervoerders afspraken gemaakt om in 2028 100 procent schoon en duurzaam openbaar vervoer te realiseren. Eind 2020 was de stand van zaken dat er in de twee Utrechtse concessies (U-OV en Syntus Utrecht) 38 zero emissie bussen rondreden. In de eerste helft van 2021 is dit aantal met 35 bussen uitgebreid. Met deze instroom bedraagt het aandeel van zero emissiebussen in de provincie Utrecht zo'n 15%. Ook op landelijke niveau heeft het Bestuursakkoord ertoe geleid dat de instroom van zero emissie bussen nu in snel tempo verloopt. De verwachting is dat vanaf 2021 de instroom van nieuwe bussen voor bijna 100% uit zero emissie bussen bestaat. De doelstelling van emissievrij busvervoer in 2030 zal daarmee ruimschoots worden gehaald.
<i>Wat levert het op aan CO2-reductie en nevendoelen?</i>	De inzet van zero emissie bussen die rijden op emissieloos opgewerkte energie brengt de CO2-uitstoot van het busvervoer terug tot nul.
<i>Wie is betrokken?</i>	De ondertekenaars van het bestuursakkoord (Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, het Interprovinciaal Overleg, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Vervoerregio Amsterdam) zijn de ondertekenaars van het Bestuursakkoord. De uitvoering van het akkoord is in handen van provincies en stadsregio's die optreden als concessieverleners. Naast de ondertekenaars en concessieverleners werken ook het Samenwerkingsverband Decentrale Vervoerautoriteiten (DOVA), CROW-KpVV en ELaadNL mee aan het bereiken van de doelstellingen.
<i>Waar loopt het?</i>	Provincie Utrecht
<i>Wat is de planning?</i>	Het Bestuursakkoord Zero Emissie Bus kent een looptijd tot 2025.
<i>Wat zijn de kosten van de maatregel?</i>	
<i>Aanvullende info</i>	
<i>Bron(nen)</i>	https://zeroemissiebus.nl/wp-content/uploads/2020/08/Bestuursakkoord_Zero_OV-Bus.pdf

Beleidsontwikkelingen openbaar vervoer

De bijdrage die het thema Openbaar Vervoer levert aan verduurzaming van de mobiliteit loopt langs twee wegen. Allereerst betekent verduurzaming van de openbaarvervoervloot dat het openbaar vervoer als modaliteit geen CO2 meer uitstoot. Afspraken over verduurzaming van de vloot zijn gemaakt in het Bestuursakkoord Zero Emissie Bus (zie boven).

De andere weg waarlangs openbaar vervoer kan bijdragen aan verduurzaming van de mobiliteit is door het aantrekken van reizigers die anders gebruik zouden maken van meer vervuilende vervoerwijzen als de auto met verbrandingsmotor. Bepalend hierin zijn elementen als de inrichting van het openbaar vervoernetwerk, de frequenties en tarieven.

De provincie Utrecht werkt momenteel aan het OV-Netwerkperspectief Openbaar 2025-2035/2040. Doel van het Netwerkperspectief is om het openbaar vervoer in staat te stellen om – in het licht van de grote woningbouwopgave en de bovengemiddelde economische groei in Midden-Nederland – een maximale bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid van Utrecht op een duurzame, gezonde en veilige manier. Het OV-netwerkperspectief beschrijft hoe de Provincie Utrecht als concessieverlener voor het openbaar vervoer in de provincie Utrecht de toekomst van het openbaar vervoernetwerk ziet in de periode 2025-2040.

Als voorloper voor het OV-Netwerkperspectief heeft de provincie Utrecht in 2019 gewerkt aan het OV-Toekomstbeeld Midden-Nederland. Dit betreft een ontwikkelperspectief voor het OV waarin de gewenste ontwikkelingsrichting van het regionale OV-netwerk geschetst wordt en de schaa sprong wordt verkend. De belangrijkste vier uitgangspunten van het OV-Toekomstbeeld - waar in het OV-Netwerkperspectief een verdere uitwerking aan wordt gegeven - zijn:

1. Inzetten op bundeling
2. Een 'wiel met spaken'
3. Inzetten op centrale route(s) door Rijnsweerd/USP
4. Doorontwikkelen van regionale HOV-corridors

Het OV-Netwerkperspectief werkt deze conclusies verder uit en formuleert voor de ontwikkeling van het netwerk de volgende doelen:

- Beter verbinden met het landelijke spoornetwerk
- Het versterken van het OV (tram en bus) op de middellange afstand,
- Het bewaken van de sociale functie van het OV-netwerk,
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van het USP en het ontlasten van Utrecht Centraal Station.
- Beter benutten van bestaande netwerken

Om deze doelen te realiseren is er een aantal vragen geformuleerd met betrekking tot de inrichting die het OV-Netwerkperspectief moet beantwoorden:

- Hoe gaan we om met groei? Zijn er voldoende financiële middelen om de groei te accommoderen of moeten we toe naar een andere verdeling van de middelen?
- Hoe bouwen we ons netwerk op? Welke producten en welke systemen sluiten aan op elkaar?
- Aantakken of doorrijden? Bieden we rechtstreekse verbindingen of laten we reizigers overstappen op andere systemen zoals tram of trein en voorkomen we daarmee dat bus, tram en/of trein parallel aan elkaar rijden.
- Bus of tram? Op lijnen met veel reizigers kan de vraag aan de orde komen of deze als tram of als bus geëxploiteerd moeten gaan worden.
- Maaiveld of ongelijkvloers? Blijven we ons OV-systeem volledig bovengronds rijden of maken we de (grote) stap naar een gedeeltelijk ondergronds systeem?
- Hoe gaan we om met de verschillende functies van het OV (verbinden versus ontsluiten)? Wanneer kiezen we voor verbindende snelle lijnen en wanneer juist voor ontsluitende lijnen. Wanneer kiezen we voor Aanvullend OV? Wat zijn factoren die van invloed zijn op deze keuze?
- Aanvullend OV: Innovatie en/of klassieke oplossing; Hoe zorgen we ervoor dat we een totaal OV-systeem blijven bieden met klassieke oplossingen of met innovatie of met beiden?

Deze vragen werkt de provincie Utrecht de komende periode verder uit in het OV-Netwerkperspectief. Daarbij werkt de provincie samen met de rijksoverheid, gemeenten, belangenorganisaties en reizigers. In het vierde kwartaal van 2021 wordt hiervoor een participatieproces georganiseerd. Deze brede betrokkenheid is belangrijk omdat de opgave voor het OV in de regio Midden-Nederland samenhangt met de totale mobiliteit in Nederland. Bovendien zijn gemeenten en Rijk vaak beheerder van wegen die worden gebruikt voor het openbaar Vervoer. De inrichting van die wegen bepaalt grotendeels de kwaliteit van het OV. Daarnaast hebben gemeenten een belang bij optimaal openbaar vervoer voor hun inwoners bij het realiseren van ambities op het gebied van gezonde verstedelijking en mobiliteitstransitie. De inrichting van het OV-netwerk die voortkomt uit de samenwerking tussen de genoemde partijen is bepalend voor de bijdrage die openbaar vervoer in de toekomst kan leveren aan reductie van de CO₂-uitstoot.

2.9 Beleidsontwikkelingen OV-knooppunten

Knooppunten spelen een sleutelrol in het beleid voor mobiliteit en ruimtelijke ordening in de regio. Op (multimodale) knooppunten komen bus, tram, trein, fiets en auto samen en kunnen mensen van de ene naar de andere vorm van vervoer overstappen. Knooppunten zijn vaak ook dynamische punten, met veel bedrijvigheid. Knooppunten zijn dan ook bij uitstek de plekken waar ruimtelijke ontwikkeling wordt gestimuleerd en waar een belangrijk deel van de verstedelijkingsopgave zal worden gerealiseerd.

Ruimtelijke verdichting rond knooppunten draagt bij aan het gebruik van meer klimaatvriendelijke mobiliteit, zeker wanneer de ruimtelijke ontwikkeling samengaat met een autoluwe inrichting van de omgeving. Nieuwe bewoners hebben fiets en openbaar vervoer als vervoermiddel in de directe nabijheid tot hun beschikking. Tevens is er vaak deelmobiliteit beschikbaar, terwijl de, eventueel nog aanwezige, eigen auto op afstand geparkeerd staat.

Knooppunten leggen de verbinding binnen en tussen de netwerken van OV, fiets en auto. De ontwikkeling van knooppunten is dan ook geen doel op zich, maar komt voort uit de mogelijkheden en behoeften van deze netwerken. Zonder de netwerken van OV, fiets en auto bestaan er immers ook geen knooppunten. Betere knooppunten ondersteunen de klimaatvoordelen van vooral de netwerken van openbaar vervoer en fiets. Verbeteringen aan knooppunten dragen bijvoorbeeld bij aan het soepeler afwikkelen van de vervoerstromen op en rond de knooppunten. Dit komt de aantrekkelijkheid van de netwerken voor fiets en openbaar vervoer ten goede. Hierdoor ontstaat ruimte voor groei van milieuvriendelijke alternatieven voor het autogebruik in de stad. Het gaat bijvoorbeeld om goede fiets- en looproutes rond het knooppunt, voldoende stallingsvoorzieningen en vlotte afwikkeling van het openbaar vervoer. Verder moeten opstaproutes goed herkenbaar zijn, voldoende capaciteit hebben en met goede reisinformatievoorzieningen zijn uitgerust.

Bij de ontwikkeling van het uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten heeft de provincie Utrecht een inventarisatie gemaakt van mogelijke verbeterpunten aan een groot aantal knooppunten, die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd. De provincie wil daarbij de gemeenten zo goed mogelijk helpen om de verbeterpunten op te pakken. Dat gebeurt door middel van kennisontwikkeling, participatie in knooppuntprojecten en met behulp van een subsidieverordening.

Bij de uitvoering van de maatregelen bij knooppunten groeit de aandacht voor een kwalitatief aantrekkelijk en meer duurzame inrichting van de ruimte rond het knooppunt. Een voorbeeld hiervan is meer ruimte voor groen en water voor een meer klimaatadaptieve inrichting. Dit wordt vooral gerealiseerd door een integrale aanpak van het knooppunt, vaak in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling. Deze aanpak vergt een langere doorlooptijd, mede omdat een groot aantal stakeholders bij de ontwikkeling van een knooppunt betrokken zijn, maar levert uiteindelijk een in alle opzichten aantrekkelijkere omgeving op. In de stationsomgeving van Woerden wordt bijvoorbeeld een stedenbouwkundige visie uitgewerkt waarbij de doorgaande autoroute onder het spoor wordt afgesloten en meer ruimte ontstaat voor fietsen en lopen en voor doorgaande groen- en waterstructuren aan beide zijden van het spoor.

De provincie Utrecht werkt aan een visie op het P+R-concept in Midden-Nederland in samenhang met de daarvoor beoogde aanpassing van het openbaar vervoer. Idee daarachter is om autoritten naar de centrale stad te beperken en de automobilisten op afstand van de stad op te vangen op (grote) parkeervoorzieningen waar ze vervolgens met fiets of openbaar vervoer verder kunnen reizen. Dit leidt tot minder (lange) autoverplaatsingen en meer gebruik van openbaar vervoer en fiets. Dit is gunstig voor de CO₂-reductie. Vervolgonderzoek in de regio's zal meer inzicht geven in de locaties die voor (grootschalige) P+R-ontwikkeling in aanmerking komen. De verwachting is dat daarover in de zomer van 2022 besluiten kunnen worden genomen in samenhang met de regionale Parkeerstrategie van U Ned.

Voor verschillende locaties in de regio Midden-Nederland worden de mogelijkheden voor mobiliteitshubs onderzocht. Dit betreft plekken met multimodale vervoermogelijkheden om deelmobiliteit en milieuvriendelijke vervoerwijzen te promoten. Vooral door de relatief makkelijke beschikbaarheid en nabijheid. Plannen voor hubs worden gemaakt op uiteenlopend schaalniveau: buurt, wijk, stadsrand en regio. Type en ligging bepalen de aard en omvang van de beschikbare voorzieningen.

3. Organisatie en governance

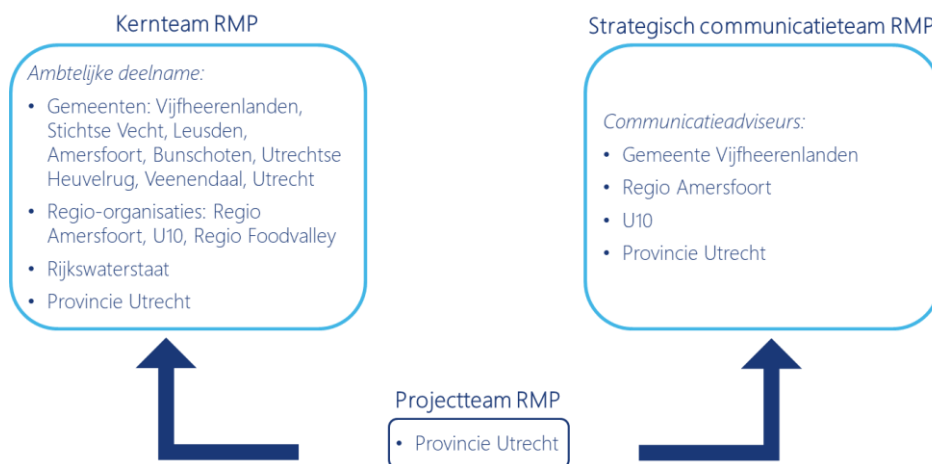
3.1 Huidige organisatie en samenwerking

Het RMP Midden-Nederland is opgesteld en wordt uitgevoerd in samenwerking tussen de provincie Utrecht, de Utrechtse gemeenten en Rijkswaterstaat. In paragraaf 1.4 is beschreven dat de totstandkoming van het programma plaatsvindt onder regie van een regionaal kernteam (zie ook figuur 2) dat is samengesteld uit medewerkers van deze partijen. Het kernteam was eerder verantwoordelijk voor de uitwerking van het contouren-RMP en is dat ook voor de totstandkoming van het RMP1.0. Tijdens de uitwerking van het RMP1.0 zijn ook andere stakeholders op het gebied van mobiliteit betrokken bij het proces om input te verkrijgen voor de inhoudelijke onderdelen van het RMP1.0. Het plan is om deze stakeholders ook in de toekomst bij de verdere invulling en uitvoering van het RMP Midden-Nederland te betrekken. De manier waarop dit gebeurt moet nog worden uitgewerkt.

In de huidige situatie is de samenwerking binnen het RMP gebaseerd op gezamenlijke waarden (de leidende principes, zie hoofdstuk 1). Het betreft een samenwerking waarin alle partners de intentie hebben zich individueel en gezamenlijk in te zetten voor de verduurzaming van mobiliteit. In deze samenwerking is er geen sprake van verplichtingen tegenover elkaar, zijn er geen gezamenlijk doel en ambities, is er geen gezamenlijk budget en geen juridische status voor de samenwerking. Het Regionaal mobiliteitsprogramma is feitelijk nog geen zelfstandig programma, maar bevat een overzicht van lopende regionale initiatieven en maatregelen. Dit is een gevolg van de keuze om het RMP1.0 beleidsarm te houden, maar komt ook door het prille stadium van de samenwerking en de keuze om stap voor stap de samenwerking verder uit te werken en uit te breiden.

Beslispunten voor bestuurlijke besluitvorming worden besproken in het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad (UVVB). Elke partner verzorgt de formele besluitvorming in de eigen organisatie. De beslispunten worden voorafgaand aan het UVVB besproken in het Management Overleg Verkeer en Vervoer (MOVV).

Het is mogelijk om in de toekomst de samenwerking te intensiveren, afhankelijk van de gezamenlijke ambities die er voor het RMP zijn. In paragraaf 3.2 wordt ingegaan op een aantal varianten van toekomstige samenwerking.



Communicatie

Voor de communicatie rondom het RMP is, ter ondersteuning van het realiseren van een door het UVVB gedragen RMP1.0, een strategisch communicatieteam opgericht. Dit strategisch communicatieteam bestaat uit communicatieadviseurs vanuit verschillende kernpartnerorganisaties. Dit strategische team adviseert het regionaal kernteam over de te hanteren communicatiestrategie en -uitingen. De besluitvorming over op welke wijze er gecommuniceerd wordt, wanneer, met welke middelen en via welke kanalen vindt bij het regionaal kernteam plaats, maar de uiteindelijke verantwoordelijkheid ligt bij de kernpartners. De kernpartners zijn direct bij het regionaal kernteam betrokken, of worden door de regiocoördinator ingelicht. De meer uitvoerende communicatietaken rond het RMP1.0 worden gezamenlijk opgepakt of door het RMP-projectteam van de provincie Utrecht uitgewerkt.

3.2 Toekomstige organisatie en samenwerking

Zoals blijkt uit de vorige paragraaf betreft het RMP een brede samenwerking van overheden, belangenorganisaties, vervoerbedrijven, kennisinstellingen etc. die gezamenlijk initiatieven ontwikkelen om de mobiliteit in de regio Midden-Nederland te verduurzamen en zo de uitstoot van CO₂ te reduceren. De brede samenwerking vraagt om een samenwerkingsstructuur die efficiënt is vormgegeven, maar tegelijkertijd een solide basis legt voor het doelgericht begeleiden van de initiatieven en het behalen van de gewenste resultaten. Bij de uitwerking van de samenwerkingsstructuur maken we onderscheid tussen de programmaorganisatie en de governance-structuur.

De programmaorganisatie betreft de manier waarop de dagelijkse aansturing van de programma-activiteiten plaatsvindt en bevat zaken als programma-aansturing, financiële afhandeling, monitoring en rapportage. De governance-structuur heeft betrekking op de wijze van besluitvorming over belangrijke sturingsaspecten in het programma zoals ambities en doelstellingen, aanpak, financiering en organisatie.

Mogelijke vormen van toekomstige samenwerking

De manier van inrichting van de governance-structuur en programmaorganisatie is grotendeels afhankelijk van de mate van samenwerking en commitment die de RMP-partners onderling willen aangaan. Daarbij zijn verschillende varianten van samenwerking denkbaar, uiteenlopend van vrijblijvend tot verplichtend. In deze paragraaf zijn drie varianten uitgewerkt die variëren in mate van samenwerking en commitment:

- Variant 1: inspirerend en stimulerend;
- Variant 2: richtinggevend en ambiërend;
- Variant 3: bepalend en sturend.

De volgende alinea's geven een verdere uitwerking van de varianten.

Variant 1: Inspirerend en stimulerend

Deze variant betreft een vrijblijvende samenwerking. In deze variant is het RMP een satéprikker door lopende initiatieven in de regio Midden-Nederland. Het beschrijft wat de bestaande plannen zijn, geeft voorbeelden van goede initiatieven en biedt inspiratie aan de partners. Er is nauwelijks sprake van structurele samenwerking. Wel kunnen gezamenlijk regionale effecten worden gemonitord. In deze vrijblijvende samenwerking is er geen actieve sturing op regionale doelen. Partners bepalen zelfstandig hun ambitie ten aanzien van het verduurzamen van mobiliteit. Er is een klein programmateam dat vooral informatie verzamelt en partners verbindt en informeert. De partners delen informatie over hun maatregelen en effecten met het regionaal programmateam dat deze informatie bundelt en verspreidt.

De kansen en kanttekeningen bij deze vorm van samenwerking zijn de volgende:

	Kansen	Kanttekeningen
Doelmatigheid CO₂ vermindering	- Faciliterend en inspirerend met menukaart en ideeën	- Geen gezamenlijk geformuleerde regionale ambities - Geen directe invloed op mate van CO ₂ -vermindering
Organisatorische complexiteit	- Eenvoudig proces, geen regionale besluitvorming nodig - Beperkte personele inzet nodig voor regionaal programmateam	- Beperkte ondersteuning met kennis vanuit regionaal kernteam
Ruimte voor autonomie	- Elke partner houdt maximale vrijheid van eigen ambities en politieke koers	
Aansluiting op beleid en financiën Rijk en EU		- Beperkte kans op bijdragen Rijk of EU - Beperkte invloed op en synergie met landelijk beleid

Variant 2: Richtinggevend en ambiërend

Deze variant gaat uit van een vrijwillige samenwerking zonder dwingende afspraken, maar de samenwerking is niet vrijblijvend. De partners die de samenwerking aangaan werken gezamenlijk een inhoudelijke koers uit. Onderdeel van de koers is een menukaart die duidelijk maakt welk typen maatregelen het meeste effect hebben. Er wordt gestreefd naar eenduidigheid en efficiëntie in aanpak en samenwerking tussen partners. Er kan worden gewerkt met regionale ambities en streefwaarden voor CO₂-vermindering, zonder dat die dwingend zijn. Partners hebben de vrijheid om zelf te bepalen welke maatregelen ze inzetten, maar de nauwere samenwerking geeft een zekere mate van druk om niet vrijblijvend mee te praten. Het regionaal programmteam levert de inhoudelijke expertise en programmatische ondersteuning voor een meerjarige koers voor de verduurzaming. Daarnaast zorgt het programmteam voor monitoring van de effecten per partner en voor het programmagebied als geheel. Ook betreft het programmteam externe stakeholders bij de uitwerking en uitvoering van het programma voor het inbrengen van kennis en het creëren van draagvlak.

Dit samenwerkingsmodel kent de volgende kansen en kanttekeningen:

	Kansen	Kanttekeningen
Doelmatigheid CO₂ vermindering	- Richtinggevend met menukaart en samenwerkingskansen - Invloed op tempo van CO₂-vermindering	- Geen garanties op tempo van CO₂-vermindering
Organisatorische complexiteit	- Geen complex bestuurlijk regionaal besluitvormingsproces, past binnen huidige structuur van UVVB - Efficiency in uitvoering w.b. mensen en middelen	- Meer inzet nodig van regionaal programmteam inclusief inhoudelijke expertise
Ruimte voor autonomie	- Eenduidigheid in aanpak van en samenwerking tussen partners met individuele verantwoordelijkheid	- Minder vrijblijvend voor partners, afwijkend tempo of inzet wordt inzichtelijk en bespreekbaar gemaakt
Aansluiting beleid en financiën Rijk en EU	- Thema's waarin wordt samengewerkt bieden mogelijk kansen voor financiering	

Variant 3: Bepalend en sturend

In deze variant stellen de deelnemende partners gezamenlijk regionale ambities en doelstellingen voor de verduurzaming van mobiliteit vast. De partners stellen een samenwerkingsovereenkomst op waarin de wijze van samenwerking, financiering en kostenverdeling wordt vastgelegd. Het RMP bevat een programma van maatregelen dat meerdere jaren vooruitkijkt. Partners financieren lokale maatregelen uit de eigen begroting, terwijl ze ook bijdragen aan een regionaal budget voor overkoepelende maatregelen. Er wordt een regionaal programmteam ingericht dat actief stuurt op uitvoering en voortgang van de maatregelen. Een bestuurlijke stuurgroep houdt toezicht op het verloop van het programma.

	Kansen	Kanttekeningen
Doelmatigheid CO₂ vermindering	- Programmatisch werken aan regionale ambitie en tempo CO₂-vermindering	- Risico op te lage ambitie omdat er anders geen consensus is
Organisatorische complexiteit	- Vooraf zekerheid over beschikbaarheid financiële middelen, programmatische aanpak mogelijk	- Complex proces om alle partners op dezelfde koers te krijgen qua doelen en middelen - Nieuw bestuurlijk gremium nodig - Aanpassingen/actualisatie lastig door telkens nieuwe besluitvorming

Ruimte voor autonomie	- Eigen uitvoeringswijze mogelijk binnen het gezamenlijke programma	- Vooraf keuzes maken over financiële bijdragen voor de komende jaren
Aansluiting beleid en financiën Rijk en EU	- Een programma biedt maximale kansen voor evt. financiële bijdragen Rijk of EU - Regionaal programma brengt behoeften aan aanvulling landelijk beleid helder in beeld	

Na de vaststelling van het RMP1.0 werkt het kernteam in overleg met de RMP-partners een voorkeursvariant uit voor het vervolg van de samenwerking. Een bij de voorkeursvariant passende programmaorganisatie en governance-structuur vormen onderdeel van deze uitwerking. Wanneer de gekozen manier van samenwerking vraagt om een meer formele juridische en/of organisatorische basis, stelt het kernteam een samenwerkingsovereenkomst op ter ondertekening door de partners. Indien nodig worden te maken keuzes ter besluitvorming voorgelegd aan alle partners.

Programmaorganisatie

Hoe intensiever de samenwerking en hoe hoger de ambitie, hoe meer er wordt gevraagd van de gezamenlijke programmaorganisatie. Bij de keuze voor een samenwerkingsvariant wordt in samenspraak met de partners een passende programmaorganisatie uitgewerkt.

Governance-structuur

Niet alleen de inrichting van de programmaorganisatie – die de dagelijkse aansturing verzorgt – is afhankelijk van de mate van samenwerking en commitment die de RMP-partners willen aangaan. Ook de governance-structuur – die zich vooral op bestuurlijk- en managementniveau afspeelt en bepalend is voor richtinggevende besluiten over bijvoorbeeld ambities, wijze van aanpak, financiering en bemensing – is afhankelijk van de gekozen mate van commitment en samenwerking. Mogelijke uitgangspunten voor de uitwerking van de governance-structuur zijn:

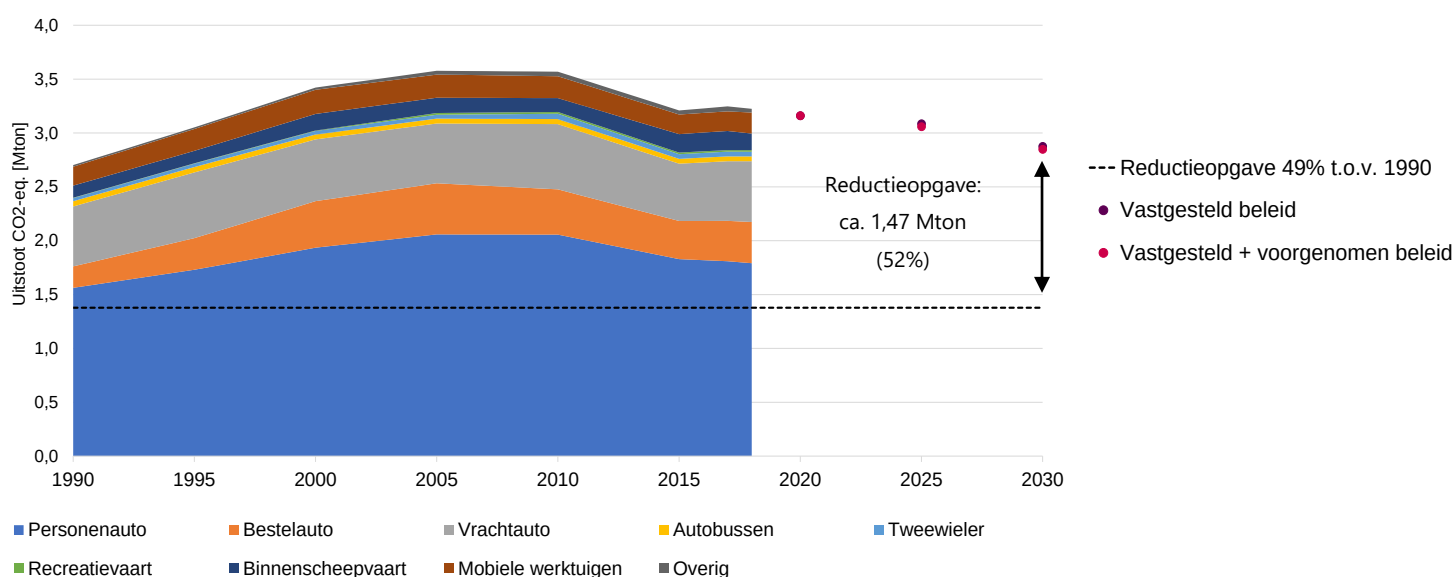
- Het Regionaal Mobiliteitsprogramma Midden-Nederland is gezamenlijk eigendom van de overheden die ervoor kiezen om bij te dragen aan de uitvoering van het RMP.
- De overheden in de provincie Utrecht die actief zijn op het gebied van mobiliteit (de Utrechtse gemeenten, Rijkswaterstaat Midden-Nederland en de provincie) hebben de vrijheid om zelf te bepalen al dan niet te participeren in het programma.
- Uit de gelederen van de participerende overheden wordt een stuurgroep geformeerd die verantwoordelijk is voor de besluitvorming over de aanpak en organisatie van het programma.
- Andere stakeholderpartijen dan de genoemde overheden krijgen ook de gelegenheid om hun inbreng te leveren voor de invulling en uitvoering van het programma. Hiervoor wordt een 'raadgevend' gremium op bestuurlijk niveau opgericht.

De inrichting van de governance-structuur krijgt nadere uitwerking na vaststelling van het RMP1.0 op basis van de richtinggevende uitspraken in het UVVB. Daarbij wordt goed gekeken naar de organisatiestructuur van de Regionale Energiestrategieën in de provincie Utrecht. Gezien de inhoudelijke en procesmatige overeenkomsten tussen RES en RMP ligt het voor de hand om de structuren van programmaorganisatie en governance-structuur van beide typen programma's goed op elkaar aan te laten sluiten.

4. Effectiviteit van verduurzamingsmaatregelen

4.1 Opgave CO₂-reductie

Het Klimaatakkoord gaat uit van een reductie van de CO₂ van 49% in 2030 ten opzichte van het referentiejaar 1990. Als we de landelijke reductie-opgave van 49% één op één vertalen naar het domein van mobiliteit in de provincie Utrecht, dan blijkt de opgave voor Utrecht nog hoger uit te komen dan 49%, namelijk op 52%. Dit is te verklaren door het feit dat het aandeel van de provincie Utrecht in de landelijke CO₂-uitstoot tussen 1990 en 2018 is gestegen van 8,4 naar 9,1%. Het gevolg hiervan is dat voor de provincie Utrecht een extra inspanning zou moeten worden geleverd om te komen tot een landelijke reductie van 49%. In figuur 1 is de ontwikkeling van de CO₂-emissies van de sector mobiliteit in de provincie Utrecht weergegeven voor de tijdsperiode van 1990 tot en met 2030. Het betreft de totale uitstoot van de sector inclusief het doorgaande verkeer zonder herkomst en/of bestemming in de provincie Utrecht.



Figuur 1 CO₂-emissies provincie Utrecht sector mobiliteit

Een reductie-opgave van 52% komt in absolute zin neer op een reductie van 1,47 Megaton. Dit betreft een immense opgave. Om een gevoel te geven wat dit in de praktijk zou kunnen betekenen voor het te voeren mobiliteitsbeleid, is een aantal rekenvoorbeelden uitgewerkt. De rekenvoorbeelden geven aan wat een bepaalde mobiliteitsverschuiving zou betekenen voor de CO₂-uitstoot in de provincie Utrecht. De rekenvoorbeelden en hun directe individuele effecten op de CO₂-uitstoot zijn opgenomen in Tabel 11.

Rekenvoorbeelden	Effect op CO ₂ -emissie
Alle autoritten <7,5 km gaan over naar de fiets	0,09 Mton
Alle autoritten <15 km gaan over naar de fiets of e-bike	0,20 Mton
10% van de autoritten gaat over naar OV	0,07 Mton
10% van de autoritten gaat over naar Zero Emissie OV	0,16 Mton
Reductie van 25% van alle verplaatsingen (b.v. door toename van thuiswerken)	0,30 Mton
Alle autoritten zijn emissievrij	1,17 Mton

Tabel 1: De verwachte CO₂-reductie van de rekenvoorbeelden

De rekenvoorbeelden maken duidelijk dat relatief vergaande mobiliteitsverschuivingen op zichzelf in de meeste gevallen een relatief beperkte CO₂-reductie met zich meebrengen. Een *modal shift* van 10% van de auto naar het OV lijkt misschien niet zo moeilijk te realiseren, maar schijn bedriegt. Voor de regio Midden-Nederland komt dit bijvoorbeeld neer op 45% meer treinritten en 104% meer ritten met de bus en de tram. Dat zou het OV-systeem in zijn huidige vorm niet aankunnen. De conclusie van deze analyse luidt dan ook dat een CO₂-reductie in de orde van grootte van 50% vraagt om vergaande mobiliteitsmaatregelen.

4.2 Meest effectieve maatregelen voor CO₂-reductie

De adviesbureaus Goudappel Coffeng en CE Delft hebben onderzoek gedaan naar de effectiviteit van verduurzamingsmaatregelen op het gebied van mobiliteit. Centraal stond de vraag op welke manier de CO₂-emissies van mobiliteit en transport binnen de regio verlaagd kunnen worden. Goudappel Coffeng en CE Delft hebben als eerste stap in de analyse een longlist opgesteld van mobiliteitsmaatregelen die kunnen bijdragen aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot. Op basis van de longlist is een overzicht gemaakt van de vier meest effectieve maatregelen om de CO₂-uitstoot te reduceren. Deze maatregelen zijn weergegeven in Tabel 2.

Naam maatregel	Thema	Range CO ₂ -effect (in kton CO ₂ per jaar)
Zero-emissiezone stadslogistiek	Goederenvervoer en Logistiek	> 100
Zero-emissiezone personenvervoer	Zero-emissie vervoer en laadinfra	> 100
Parkeertarieven verhogen	Parkeerbeleid en beprijzing	50-100
Snelheidsverlaging hoofdwegen	Ruimtelijk beleid, knooppunten en overig beleid	50-100

Tabel 2 – De maatregelen met de grootste potentie om CO₂ te reduceren

De twee maatregelen met de grootste potentie betreffen de invoering van zero-emissiezones (ZE-zones) voor goederenvervoer en voor personenvervoer. Deze maatregelen dwingen af dat de voertuigen die zo'n zone inrijden zero-emissie zijn. Deze maatregelen zijn vooral effectief in de binnenstad van een grotere stad, maar hebben ook een groot effect op de CO₂-emissies buiten de zone, omdat dezelfde voertuigen daar ook rijden zonder CO₂ uit te stoten. Het uitstralingseffect van zo'n maatregel is dan ook groter dan de gemeente waar de ZE-zone wordt ingevoerd.

De invoering van ZE-zones voor stadslogistiek is, als onderdeel van de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek, reeds gepland beleid in verscheidene gemeenten. Andere maatregelen met een grote potentie voor CO₂-reductie zijn de invoering van ZE-zones voor personenvervoer, het verhogen van parkeertarieven en het verlagen van de maximumsnelheid op hoofdwegen.

Maatregelen die autogebruik onaantrekkelijker maken hebben in het algemeen een groter effect op de reductie van de CO₂-uitstoot dan maatregelen die het gebruik van actieve mobiliteit (fiets, lopen) en openbaar vervoer stimuleren. Maatregelen die het gebruik van de auto ontmoedigen leiden direct tot minder autogebruik en daarmee tot een vermindering van de CO₂-uitstoot. De belangrijkste gedragsaanpassingen van reizigers bestaan dan uit minder vaak reizen, kortere afstanden reizen (andere bestemmingskeuze) en uitwijken naar andere vervoerwijzen. Alle drie gedragsreacties resulteren in een reductie van de CO₂-uitstoot. Maatregelen die actieve mobiliteit en ov-gebruik stimuleren leiden tot meer verplaatsingen, langere reisafstanden en/of een verandering in de vervoerwijzekeuze (van auto naar actieve modaliteiten en OV). Alleen het derde aspect leidt tot een reductie van de CO₂-uitstoot en werkt dus indirect.

4.3 De meest effectieve maatregelen per gebiedstype

Bij het beoordelen van de effectiviteit van verduurzamingsmaatregelen is het nodig onderscheid te maken naar gebiedstype. Over het algemeen zijn verduurzamingsmaatregelen efficiënter door te voeren in dichtbevolkte gebieden. In hoogstedelijke gebieden helpen verduurzamingsmaatregelen om tegelijkertijd de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad goed te houden. Er is hier namelijk doorgaans sprake van te veel autoverkeer en te weinig ruimte voor parkeren. In minder stedelijk en landelijk gebied liggen bereikbaarheidsvraagstukken en duurzaamheidsvraagstukken vaak minder in elkaars verlengde, waardoor het voor gemeenten in

deze gebieden vaak moeilijker is om een ambitieus duurzaamheidsbeleid te voeren. Er zijn echter genoeg maatregelen die geschikt zijn om in landelijke gebieden door te voeren en tegelijkertijd relatief effectief zijn. Tabel 3 geeft een overzicht van de meest effectieve maatregelen per gebiedstype. Daarbij is onderscheid gemaakt naar drie gebiedstypen die als volgt zijn te karakteriseren:

- Centrumkern: gebied met een hoge inwonersdichtheid, een laag autobezit en –gebruik en veel arbeidsplaatsen;
- Buitenwijk: gebied met een lagere inwonersdichtheid, een hoog autobezit en –gebruik en veel arbeidsplaatsen;
- Landelijk gebied: gebied met een zeer lage inwonersdichtheid, een hoog autobezit en –gebruik en weinig arbeidsplaatsen.

Naam maatregel	Thema	Overheids-kosten	Eindgebruikers kosten	Range effect [kton CO2 per jaar] ^[1]
Centrumkern				
Zero-emissie bussen (batterij elektrisch, waterstof)	Duurzaam inkopen	€€	-€/0	++
Zero-emissiezone stadslogistiek	Goederenvervoer en Logistiek	€	€€€	++++
Parkeertarieven verhogen	Parkeerbeleid en beprijzing	-€/0	€€€	+++
Verlagen autoparkeernormen	Parkeerbeleid en beprijzing	-€/0	-€/0	++
Weginrichting	Ruimtelijk beleid, knooppunten en overig beleid	Nb	-€/0	++
Funciemenging wonen, werken en voorzieningen	Ruimtelijk beleid, knooppunten en overig beleid	Nb	-€/0	++
Ontwikkeling rond ov knooppunten/verdichting	Ruimtelijk beleid, knooppunten en overig beleid	Nb	-€/0	++
Snelheidsverlaging hoofdwegen	Ruimtelijk beleid, knooppunten en overig beleid	€	-€/0	+++
Werken op afstand	Slimme en innovatieve mobiliteit	Nb	-€/0	++
Zero-emissiezone personenvervoer	Zero-emissie vervoer en laadinfra	€€ ^a		++++
Buitenwijk				
Zero-emissie mobiele werktuigen bouwsector	Duurzaam inkopen	€€€ ^a		++
Zero-emissie bussen (batterij elektrisch, waterstof)	Duurzaam inkopen	€€	-€/0	++
Verduurzaming eigen wagenpark overheden	Duurzaam inkopen	€€	-€/0	++
Zero-emissie doelgroepenvervoer	Duurzaam inkopen	€€	-€/0	++
Betaald parkeren uitbreiden	Parkeerbeleid en beprijzing	-€/0	€€€	++
Parkeertarieven verhogen	Parkeerbeleid en beprijzing	-€/0	€€€	+++
Weginrichting	Ruimtelijk beleid, knooppunten en overig beleid	Nb	-€/0	++
Funciemenging wonen, werken en voorzieningen	Ruimtelijk beleid, knooppunten en overig beleid	Nb	-€/0	++

Ontwikkeling rond ov knooppunten/verdichting	Ruimtelijk beleid, knooppunten en overig beleid	Nb	-€/0	++
Snelheidsverlaging hoofdwegen	Ruimtelijk beleid, knooppunten en overig beleid	€	-€/0	+++
Ecotrafic management	Slimme en innovatieve mobiliteit	€€	-€/0	++
Werken op afstand	Slimme en innovatieve mobiliteit	Nb	-€/0	++
Landelijke gebieden				
Zero-emissie mobiele werktuigen bouwsector	Duurzaam inkopen	€€€ ^a		++
Zero-emissie bussen (batterij elektrisch, waterstof)	Duurzaam inkopen	€€	-€/0	++
Verduurzaming eigen wagenpark overheden	Duurzaam inkopen	€€	-€/0	++
Zero-emissie doelgroepenvervoer	Duurzaam inkopen	€€	-€/0	++
Ontwikkeling rond ov knooppunten/verdichting	Ruimtelijk beleid, knooppunten en overig beleid	Nb	-€/0	++
Snelheidsverlaging hoofdwegen	Ruimtelijk beleid, knooppunten en overig beleid	€	-€/0	+++
Ecotrafic management	Slimme en innovatieve mobiliteit	€€	-€/0	++
Werken op afstand	Slimme en innovatieve mobiliteit	Nb	-€/0	++

^a Bij de maatregelen waarvoor slechts één kosteninschatting is gegeven kan geen goed onderscheid worden gemaakt tussen overheidskosten en kosten voor de eindgebruiker. In deze gevallen geeft de ene kosteninschatting aan wat de totale kosteneffectiviteit is voor de lokale overheid en eindgebruiker samen.

Tabel 3 – Meest effectieve maatregelen per gebiedstype (selectie van meest effectieve maatregelen per gebiedstype).

4.4 Kosteneffectieve maatregelen voor de lokale overheid

Naast de beoordeling van de CO₂-uitstoot is ook gekeken naar de kosteneffectiviteit. Daarbij ligt de focus op de kosteneffectiviteit voor de lokale overheid die de maatregel treft, maar kosten voor de eindgebruiker mogen niet worden vergeten in de afweging. Een aantal maatregelen kan worden ingevoerd zonder kosten of met netto-opbrengsten voor de lokale overheid. Een overzicht van de meest kosteneffectieve maatregelen voor de lokale overheid is weergegeven in Tabel 3.

De maatregelen zonder kosten voor zowel de overheid als eindgebruiker (reisvergoeding fiets, spreiden lestijden onderwijsinstellingen, openstellen eigen deelauto's voor gebruik burgers, verlagen autoparkeernormen, verlagen parkeernormen werkgever) hebben meestal een relatief lage potentie om de CO₂-uitstoot te reduceren. Dit zijn dus enerzijds vanuit kosten oogpunt 'no-regret'-maatregelen, maar anderzijds zijn ze niet effectief om ambitieuze doelen ter reductie van de CO₂-uitstoot te behalen. De twee maatregelen met betrekking tot parkeernormen scoren qua kosteneffectiviteit beiden goed voor zowel de overheid als de eindgebruiker. Om draagvlak te creëren voor deze maatregelen, is het van essentieel belang om voldoende vervoeralternatieven te hebben voor de auto.

De overige maatregelen hebben allemaal betrekking op beprijzen, ofwel in de vorm van betaald parkeren ofwel in de vorm van cordon- of congestieheffingen. Dit zijn over het algemeen effectieve maatregelen om de volumes van autogebruik terug te dringen. Deze maatregelen leveren zelfs geld op voor de overheid, maar kosten natuurlijk geld aan de eindgebruiker en liggen daardoor gevoelig. De additionele overheidsinkomsten betekenen echter dat er ruimte is in de gemeentebegrotingen om andere belastingen

te verlichten. Netto hoeft de impact op de koopkracht van de gemiddelde burger dus niet zo groot te zijn als in de tabel is aangegeven.

Naam maatregel	Thema	Overheidskosten	Eindgebruikerskosten	Range effect [kton CO2 per jaar]
Reisvergoeding fiets/fietsregeling	Actieve mobiliteit	-€/0	-€/0	+
Gratis ov voor woon-werk en zakelijk	Ov	-€/0	€€€	+
Betaald parkeren uitbreiden	Parkeerbeleid en beprijzing	-€/0	€€€	++
Parkeertarieven verhogen	Parkeerbeleid en beprijzing	-€/0	€€€	+++
Vergunning parkeren	Parkeerbeleid en beprijzing	-€/0	€€€	+
Belasting parkeerplaats particulieren	Parkeerbeleid en beprijzing	-€/0	€€€	+
Cordonheffing	Parkeerbeleid en beprijzing	-€/0	€€€	++
Congestieheffing	Parkeerbeleid en beprijzing	-€/0	€€€	++
Verlagen autoparkeernormen	Parkeerbeleid en beprijzing	-€/0	-€/0	++
Verlagen parkeernormen werkgever	Parkeerbeleid en beprijzing	-€/0	-€/0	+
Openstellen eigen elektrische deelauto's (overheid) voor gebruik door burgers buiten kantooruren	Slimme en innovatieve mobiliteit	-€/0	-€/0	+

Tabel 4 – De meest kosteneffectieve maatregelen voor de lokale overheid

De in dit hoofdstuk gepresenteerde analyseresultaten helpen de RMP-partners bij het uitwerken van het programma. Daarbij is het van belang om niet alleen te kijken naar de effecten van potentiële verduurzamingsmaatregelen op de CO2-uitstoot, maar ze ook te beoordelen op andere aspecten als bereikbaarheid, kosteneffectiviteit, verkeersveiligheid etc. Een potentieel effectieve verduurzamingsmaatregel kan immers alleen op voldoende draagvlak rekenen als het totaalbeeld van de maatregel positief is, dus inclusief de effecten op andere aspecten. De in dit hoofdstuk gepresenteerde analyseresultaten geven vooral een beeld van de effectiviteit ten aanzien van CO2-reductie en kosten. In verdere analyses zullen de maatregelen ook beoordeeld worden op andere relevante aspecten als bereikbaarheid, verkeersveiligheid etc.

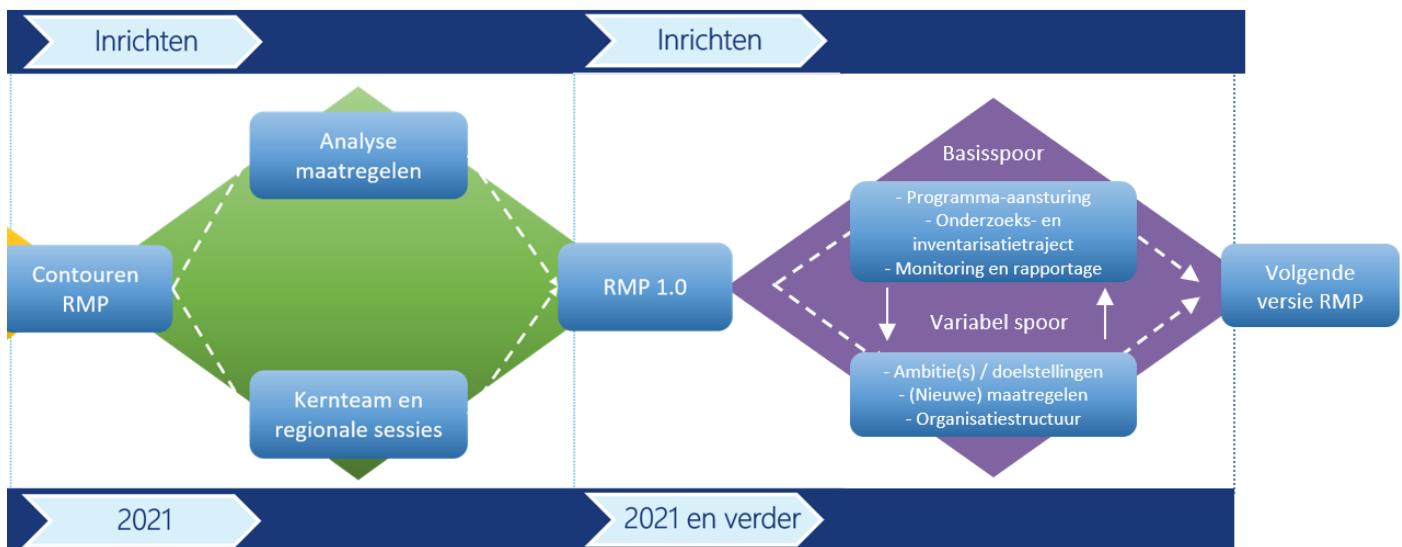
5. Hoe verder met het RMP?

Na het bespreken van het RMP1.0 in het UVVB van 11 oktober 2021 gaan de kernpartners aan de slag met de uitwerking van het vervolg van het Regionaal Mobiliteitsprogramma. De samenwerkingsafspraken die verder uitgewerkt worden na bespreking van het RMP1.0 in het UVVB zijn koersbepalend voor de verdere loop van het RMP. Dit hoofdstuk biedt een doorkijk naar het proces na het UVVB van 11 oktober 2021.

5.1 Koers voor verdere uitwerking RMP

De in paragraaf 3.2 genoemde varianten voor samenwerking leggen de basis voor de verdere verkenning van de samenwerking binnen het RMP. Net als voor de totstandkoming van het RMP1.0 wordt in samenwerking met het RMP-kernteam een gedetailleerd procesontwerp voor het vervolg opgesteld. Hiervoor worden de in het RMP1.0 gebruikte samenwerkingsvarianten verder uitgewerkt. Voor het uitwerken van het vervolg voor het RMP gelden de volgende doelen:

Om een helder onderscheid te maken tussen de dagelijkse programma-aansturing en de bestuurlijke keuzes voor het vervolgproces van het RMP werken we met twee verschillende sporen: een basisspoor en een variabel spoor.



Het basisspoor bevat de elementen die onafhankelijk zijn van de mate van samenwerking en commitment die de RMP-partners onderling willen aangaan. Het basisspoor is ondersteunend aan het variabele spoor. Het betreft de manier waarop de dagelijkse aansturing van de programma-activiteiten plaatsvindt en de meer neutrale aspecten zoals onderzoek, monitoring en rapportage. De elementen die deel uitmaken van het basisspoor zijn bijvoorbeeld:

- Programma-aansturing
 - Projectteam RMP
 - Ambtelijke en bestuurlijke voorbereiding
 - Programmakosten
- Onderzoeks- en inventarisatietraject
 - Analyseren van de effectiviteit van potentiële maatregelen
 - Het inventariseren van beschikbare financieringsinstrumenten en -mogelijkheden
 - Analyse van toekomstige technologische ontwikkelingen ten aanzien van verduurzaming van mobiliteit ('brandstoffenvisie')
- Wijze van monitoring en rapportage (na vaststellen ambities en/of doelstellingen)
 - Monitoren van maatregelen of voortgang gestelde doelen
 - Rapporteren over de voortgang binnen het RMP

Het variabele spoor omvat de elementen die juist wel afhankelijk zijn van de door de partners te kiezen mate van samenwerking en commitment. Het variabele spoor heeft betrekking op de wijze van besluitvorming over belangrijke sturingsaspecten in het programma zoals ambities en doelstellingen, aanpak, financiering en organisatie. Concreet gaat het hierbij om de volgende elementen:

- Vaststellen ambities en doelstellingen (bestuurlijk)
 - Ambitiebepaling RMP: waar willen we in 2025 staan? En in 2030?
- Bijbehorend maatregelenpakket (afhankelijk van ambities en doelstellingen)
 - Welke maatregelen op welke plek in de regio Midden-Nederland om onze doelen te realiseren?
- Bijbehorende organisatiestructuur (afhankelijk van ambities en doelstellingen)
 - Inrichting en nadere uitwerking van samenwerkingsvariant
 - Communicatiestrategie: uitwerken van communicatie-uitvoeringsplan

5.2 Effectmeting en monitoring

Voor de maatregelen die in het RMP1.0 zijn beschreven is niet altijd een (direct) effect in CO₂-reductie bekend. Met de effectstudie die CE Delft en Goudappel Coffeng hebben uitgevoerd, is meer inzicht verkregen in de effectiviteit van een brede selectie van maatregelen op diverse mobiliteitsthema's. Per maatregel is in beeld gebracht voor welk type gebied – van hoogstedelijk tot en met landelijk gebied – deze relevant is. Ook is er een indicatie van de verwachte kosten gegeven. In de volgende versie van het RMP worden mogelijk afspraken gemaakt over maatregelen die, al dan niet gezamenlijk, genomen (gaan) worden door de kernpartners. De voor het RMP uitgevoerde effectstudie van CE Delft en Goudappel Coffeng is een opstapje om te kijken naar effectieve verduurzamingsmaatregelen en mogelijk een monitoringsstelsel op te zetten. Monitoring kan gebruikt worden om zicht te houden op ontwikkeling van de CO₂-uitstoot, de voortgang en effectiviteit van maatregelen en biedt de kans op basis daarvan bij te sturen. Voor de effectmeting en monitoring van het RMP dienen in het proces na vaststelling van het RMP1.0 verder afspraken te worden gemaakt.

Er zijn in de regio Midden-Nederland verschillende programma's gericht op mobiliteit die een bijdrage leveren aan CO₂-reductie. Dit zijn onder andere de Gezonde Lucht Agenda (GLA), fietsinfrastructuur en OV en OV-knooppuntenbeleid. Maatregelen uit deze programma's vallen buiten de afspraken van het Klimaatakkoord, maar krijgen binnen het RMP een plek als ze logischerwijs gerelateerd zijn aan de mobiliteitssector en aan CO₂-reductie of aan andere beleidsdoelen bijdragen. Op deze manier kan het RMP een verzamelplaats worden voor CO₂-reducerend mobiliteitsbeleid. Hierover dienen binnen het RMP afspraken gemaakt te worden, die in het verlengde liggen van het gekozen niveau en de intensiteit van samenwerking:

- Welke partij verantwoordelijk is voor het opstellen/bijhouden van het RMP, de monitoring, de effectberekening en het jaarlijks actualiseren van het RMP.
- Welke partij verantwoordelijk is voor de uitvoering van welke maatregelen.
- Welke afstemming er plaatsvindt met andere programma's.

5.3 Communicatie en participatie

Communicatie rondom het RMP is van groot belang. Overheden kunnen beleid maken, maar de implementatie van maatregelen en de verandering van gedrag vindt grotendeels plaats bij het bedrijfsleven, de werkgevers en de inwoners. Waar maatregelen op papier worden opgetekend, moeten ze in de praktijk landen en worden uitgevoerd of nageleefd. Hiervoor kunnen verschillende beleidsinstrumenten voor worden ingezet – van nudging, verleiding tot verplichting – maar het vraagt allereerst om heldere communicatie. Om samen met inwoners, overheden, bedrijfsleven, onderwijs- en kennisinstellingen en maatschappelijke partijen toe te werken naar een duurzaam mobiliteitssysteem is communicatie over het waarom van de transitie die we willen doormaken van groot belang.

De benodigde communicatiestrategie en -aanpak verschillen per fase in het RMP-proces. Voor het vervolgproces van het RMP wordt – afhankelijk van en passend bij de te kiezen samenwerkingsvorm – toegewerkt naar een duurzamere vorm van communicatie met lange termijn-afspraken. Hieronder vallen onder andere afspraken over huisstijl, woordvoering en – indien passend bij de gekozen samenwerkingsvorm – een website of online platform. Of de individuele partijen binnen het RMP zelf

verantwoordelijk blijven voor communicatie, of dat er een zelfstandige structuur voor projectcommunicatie wordt opgetuigd hangt samen met de vervolgaanpak van het RMP, die na de bespreking van het RMP1.0 verder wordt uitgewerkt.

Het RMP1.0 bevat nog geen communicatiedoelstellingen, omdat deze afhankelijk zijn van het inhoudelijk spoor dat gevolgd gaat worden. De communicatiedoelstellingen hangen bijvoorbeeld samen met de ambities en doelen waaraan binnen het RMP gewerkt gaat worden, maar ook de intensiteit van de samenwerkingsvorm. Afhankelijk van de te kiezen samenwerkingsvorm kunnen in volgende versies van het RMP concrete communicatiedoelstellingen uitgewerkt worden. Communicatie, maar ook participatie, kunnen daarbij verschillende doelen dienen:

- Vergroten van de bewustwording voor een duurzame vervoerswijze
- Informeren van betrokken partners en inwoners door middel van transparante, begrijpelijke en overzichtelijke informatievoorziening
- Inspireren van partners om ook te verduurzamen, door good/best practises verzamelen en delen
- Het in kaart brengen van de veranderende relaties tussen en met verschillende stakeholders
- Het onderhouden van contacten met betrokken partners, onder andere ten behoeve van monitoring
- Het presenteren van het programma en overige resultaten (zoals effectmetingen) met een voor iedereen prettig leesbare en motiverende vormgeving
- Het betrekken van verschillende type doelgroepen: van verschillende groepen inwoners in gemeenten tot bestuurders in overheid en bedrijfsleven

5.4 Kennisdeling

Het Regionaal mobiliteitsprogramma is van alle kernpartners en bedoeld voor heel de regio Midden-Nederland (de geografische provincie Utrecht). Met het RMP1.0 en het vervolgens toewerken naar het RMP2.0 krijgt het Regionaal Mobiliteitsprogramma steeds meer vulling. Om te zorgen dat verschillende partners vanuit een breed stakeholderveld kunnen meedoen aan het RMP is kennisdeling een belangrijk onderdeel. Dit uit zich in de volgende aspecten:

- Kennisdeling is gericht op het creëren van meer draagvlak voor de maatregelen
- Kennisdeling is gericht op hoe verduurzaming vormgegeven kan worden
- Kennisdeling ten behoeve van burgerparticipatie of omgevingsmanagement
- Kennisdeling is gericht op het verkrijgen van meer zicht op meer mogelijkheden voor verduurzaming van mobiliteit

Gezien het belang van kennisdeling voor draagvlak onder bestuurders en bewoners wordt dit aspect als onderdeel opgenomen in de uitwerking van de RMP-aanpak.