



ZORGELOZE MOBILITEIT IN 2050. UITSTEKENDE BEREIKBAARHEID VOOR IEDEREEN, ZONDER UITSTOOT.  
BETAALBAAR, VEILIG, COMFORTABEL, MAKKELIJK ÉN GEZOND.

## Uitvoering Klimaatakkoord:

# DUURZAME MOBILITEIT IN FLEVOLAND EN NOORD-HOLLAND

Hoe zorgen we dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van onze mobiliteit vergaand vermindert en we slim, schoon en veilig reizen? En dat voor zowel personen- als goederenvervoer. Deze vraagstukken uit het Klimaatakkoord werken de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam uit in het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Flevoland en Noord-Holland. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met gemeenten, het Rijk, milieudiensten, werkgevers en brancheverenigingen. Want alleen met elkaar – en met reizigers, vervoerders en sectoren als de industrie – kunnen we de klimaatdoelen waarmaken: 55 procent minder CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 en 95 procent in 2050. De nieuwe 'Menukaart duurzame mobiliteit' toont welke maatregelen hiervoor ingezet kunnen en waar deze het meeste resultaat hebben.

In Nederland zijn mobiliteit en het vrachtvervoer verantwoordelijk voor bijna een vijfde van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot. Flevoland en Noord-Holland nemen hiervan 15 procent voor hun rekening. Daarnaast zorgen luchtvervuilende stoffen als stikstof en fijnstof voor uitstoot.

De komende jaren neemt de bevolking en bedrijvigheid in onze regio nog flink toe, en daarmee ook de mobiliteit en transport. Om klimaatverandering tegen te gaan en de kwaliteit van onze leefomgeving te verbeteren, moet het verkeer flinke stappen zetten om **slimmer, schoner** en **veiliger** worden. Zo kunnen we ook gebruik blijven maken van een bijpassend, **solide** verkeersnetwerk.

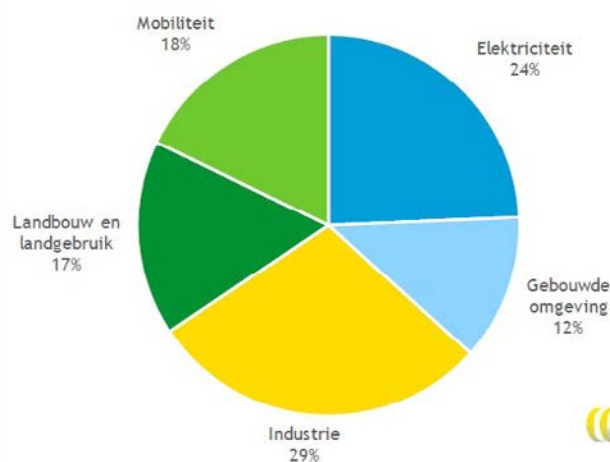
Gelukkig beginnen we niet bij nul. We werken al een aantal jaar aan slimme en duurzame mobiliteit en daarmee aan het verminderen van uitstoot. Maar om de mobiliteitsdoelen uit het Klimaatakkoord te realiseren, is veel meer nodig. In Noord-Holland en Flevoland willen we de CO<sub>2</sub>-uitstoot door mobiliteit tot 2030 terugbrengen tot maximaal 4,2 megaton\*, en liefst nog minder. Het is tijd om **samen door te pakken!**

### Ambitie en doelstelling

Vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot naar een maximale uitstoot van 4,2 megaton voor de sector mobiliteit en transport voor heel Noord-Holland en Flevoland samen in 2030. Het streven is nadrukkelijk om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren tot minder dan 4,2 megaton in 2030, richting 2,2 megaton (conform algemene Europese Klimaatdoelstelling).

Voor de langere termijn moet de CO<sub>2</sub>-uitstoot door mobiliteit nog aanzienlijk verder teruggebracht worden om een substantiële bijdrage te leveren aan de doelstelling uit het Klimaatakkoord om de CO<sub>2</sub>-uitstoot tot 2050 te reduceren met 95% gemiddeld over alle sectoren ten opzichte van 1990.

Broeikasgasemissies door verschillende sectoren in Nederland



### Megaton en kiloton: hoeveel is dat?

De afname van CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt uitgedrukt in kiloton (kton) en megaton. Een kiloton is gelijk aan 1.000 ton, en een megaton aan 1 miljoen ton. Ter illustratie: 1 ton CO<sub>2</sub> is de uitstoot van ongeveer 6.000 kilometer rijden in een dieselauto. Een kiloton is gelijk aan de uitstoot van zo'n 260 dieselauto's - en een megaton aan 260.000 diesels - in een jaar. Een tot twee dagen thuiswerken levert 1.3 megaton besparing op.

### Menukaart duurzame mobiliteit

Om samen stappen te kunnen zetten, is de 'Menukaart duurzame mobiliteit' ontwikkeld. Dit instrument maakt voor 20 maatregelen de vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot inzichtelijk. Net als de kosten en de effecten op leefomgeving, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en geluid. De menukaart geeft ook aan wie verantwoordelijk is voor de maatregelen en wat de kansrijkheid is per gebiedstype: metropolitaan, stedelijk en landelijk gebied. Via de menukaart kunnen partners dus aanvullende maatregelen selecteren die bij hun situatie passen.

De menukaart richt zich op drie typen maatregelen om uitstootvrij vervoer te stimuleren: maatregelen die verminderen, verschonen en veranderen. We verminderen het verbruik van fossiele brandstoffen en maken personen- en goederenvervoer schoner, bijvoorbeeld met elektrische deelauto's en slimme logistiek. En tot slot moeten we ons reisgedrag blijvend veranderen, zoals door thuiswerken te verankeren en de ov-capaciteit te verhogen.

### Onderbouwing voor extra maatregelen

Naast het ontwikkelen van de menukaart, wordt de verwachte CO<sub>2</sub>-vermindering in kaart gebracht van de duurzame mobiliteitsmaatregelen die nu al worden uitgevoerd. Bijvoorbeeld de zere-emissie zones en de werkgeversaanpak van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Zo wordt duidelijk wat we allemaal al doen, wat hiervan de effecten zijn, waar we juist méér moeten doen en waar we van elkaar kunnen leren. Samen met de menukaart biedt dit aanknopingspunten om vanaf de zomer van 2021 met gemeenten en andere partijen in gesprek te gaan over noodzakelijke extra activiteiten om de klimaatdoelstellingen te behalen

### Om te weten:

- Rijk en regio hebben besloten de verduurzaming van de mobiliteit vorm te geven via het Energieakkoord (2013) en het Klimaatakkoord (2019).
- De CO<sub>2</sub>-reductiedoelen uit het Energieakkoord van 2013 zijn integraal opgenomen in het Klimaatakkoord.
- IPO en VNG hebben het Klimaatakkoord namens provincies en gemeenten ondertekend. Voor mobiliteit & transport is een apart hoofdstuk in het Klimaatakkoord opgenomen. Hierin staat dat alle regio's een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) opstellen.
- In de EU hebben de regeringsleiders eind 2020 de algemene klimaatdoelstelling verhoogd naar 55% reductie in 2030.
- De uitspraak in de Urgenda-zaak (2019) heeft de urgentie van een snelle reductie van CO<sub>2</sub>-emissie nogmaals onderstreept.
- Het in 2019 gesloten Klimaatakkoord is de Nederlandse uitwerking van het VN-klimaatakkoord van Parijs. Het doel: de opwarming van de aarde beperken tot ruim onder de 2 graden Celsius, bij voorkeur zelfs tot maximaal 1,5 graden. Op dit moment is de aarde al 1,1 graden opgewarmd, dus de urgentie is hoog.
- Als Nederland de doelstelling vanuit de Europese Klimaatdoelstellingen (55% reductie) overneemt en dit toepast op de mobiliteitssector, dan moeten we streven naar een maximale uitstoot van 2,2 megaton.
- Omgerekend naar regionale schaal voor Noord-Holland en Flevoland, corresponderen de landelijke reductiedoelen met de volgende regionale doelen: 25 megaton (Energieakkoord) = 4,2 megaton, 49% (Klimaatakkoord NL) = 2,5 megaton, 55% (Klimaatdoelstelling EU) = 2,2 megaton



### Over het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Noord-Holland en Flevoland

Via het RMP geeft de regio de komende jaren invulling aan de doelstellingen van het hoofdstuk Mobiliteit in het Klimaatakkoord. Hierbij wordt rekening gehouden met de (regionale) klimaatambities van overheden en met de eerder in regionaal verband gemaakt afspraken. Alle regio's in Nederland werken een dergelijk programma uit.

Het RMP wordt uitgewerkt voor drie deelgebieden: Noord-Holland Noord (NHN), de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Flevoland Noordoost (FL-NO). Dit gebeurt voor wat de MRA betreft als onderdeel van de Uitvoeringsagenda Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Voor de gebieden buiten de MRA geldt dat afspraken over maatregelen die dat gebied betreffen en Rijk en regio raken, rechtstreeks worden geagendeerd in het BO MIRT. De provincies werken hierbij nauw samen met de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de betrokken gemeenten en organisaties.

Het RMP gaat verder dan alleen het verminderen van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het draagt ook bij aan een gezondere leefomgeving, het vergroten van de verkeersveiligheid en het toegankelijker maken van reizen. Daarbij verbetert het de bereikbaarheid van bedrijven in onze regio en daarmee ook hun concurrentiepositie. Met andere woorden: met het RMP zorgen we voor een integrale verduurzaming van onze mobiliteit. Daarnaast wordt met het RMP de verduurzaming van mobiliteit en transport in de regio meer gestructureerd.

### Planning en besluitvorming

De urgentie, ambities en doelstellingen voor de mobiliteitssector staan beschreven in het RMP. Hierin wordt ook ingegaan op de organisatie, financiering en monitoring. Ook maakt de 'Menukaart duurzame mobiliteit' hier onderdeel van uit.

De provincies Noord-Holland en Flevoland hebben het programmaplan, inclusief de menukaart Duurzame Mobiliteit in mei 2021 vastgesteld. Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio heeft het voorlopig vastgesteld, de definitieve besluitvorming door de Regioraad volgt in de zomer van 2021. Dan is ook duidelijk wat de effecten zijn van de maatregelen die nu al uitgevoerd worden.

Vervolgens starten de gesprekken met partners over de maatregelen vanaf 2022 en de bijbehorende agenda voor de komende jaren. Het programmaplan wordt elk jaar geactualiseerd en bestuurlijk vastgesteld.

In het Bestuurlijk Overleg over infrastructuur (het BO MIRT) vindt besluitvorming plaats over het RMP. Daar maken Rijk en regio financiële en procesafspraken over de maatregelen die daarin voorgesteld worden. In aanloop naar de besluitvorming worden ook de raden en Staten betrokken. De decentrale overheden wordt gevraagd het RMP vast te stellen om te besluiten over de eigen inzet.

### **Uitvoering**

Wanneer de besluitvorming rond is, start de uitvoering van de maatregelen door alle betrokken partijen. Inclusief de monitoring van uitvoering, de voortgang en de effectiviteit van de maatregelen. Parallel hieraan wordt gezamenlijk het maatregelenpakket voor 2022 uitgewerkt, aangezien de cyclus zich jaarlijks herhaalt.

### **Betrokkenheid regio-partners**

Bij de verdere uitwerking van eventuele extra activiteiten worden gemeenten betrokken. Enerzijds via periodieke regionale werkgroepen en bestuurlijke sessies, anderzijds via concrete programma's en projecten. Daarbij wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij lopende programma's en organisaties. Zoals de Uitvoeringsagenda SBaB, inclusief Breikers (werkgeversaanpak MRA) en de gebiedsaanpakken, en het MRA-Platform Smart Mobility. Het leggen van verbindingen met lopende programma's is voorzichtig begonnen.

### **Organisatie**

De RMP-programmaorganisatie voert zelf geen maatregelen uit, maar heeft een faciliterende en stimulerende rol. Het bevordert kennisdeling, samenwerking en stelt onderwerpen of maatregelen voor om partners te helpen bij het verduurzamen van hun mobiliteit. Ook monitort de RMP-organisatie in hoeverre de doelen worden behaald en bewaakt zij de voortgang van de uitvoering. Daarnaast heeft zij regelmatig contact met Rijk, IPO, VNG en andere provincies om kennis en informatie uit te wisselen.

### **Nulmeting:**

#### **Feiten en cijfers over mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland**

- Met 18% vormt mobiliteit in Nederland bijna een vijfde van de totale broeikasgasemissies (ook: landbouw, industrie, elektriciteit en gebouwde omgeving).
- Voor mobiliteit bestaan deze emissies voor 98% uit CO<sub>2</sub>-emissies. Deze cijfers gelden ook voor onze regio.
- Noord-Holland en Flevoland vormen samen 15% van de Nederlandse mobiliteitsuitstoot. De Metropoolregio Amsterdam heeft het grootste aandeel (ca. 11%). Noord-Holland Noord is verantwoordelijk voor 3% en Flevoland Noordoost voor 1% van de landelijke uitstoot.
- Ongeveer de helft van de CO<sub>2</sub>-emissie binnen het domein mobiliteit wordt veroorzaakt door personenauto's en in totaal is het wegverkeer verantwoordelijk voor circa 80% van de CO<sub>2</sub>-emissie. De andere belangrijke bronnen zijn binnenvaart en mobiele werktuigen.
- Zonder aanvullend beleid groeit de CO<sub>2</sub>-emissie van mobiliteit in de regio tot 2030 met 1%. Daarnaast wordt forse groei in mobiliteit verwacht door bevolkingsgroei. Hierdoor wordt verwacht dat als alle maatregelen uit het Klimaatakkoord volledig zijn uitgevoerd, er een resterende opgave overblijft.
- De internationale luchtvaart en zeevaart vallen buiten het RMP. Deze twee bedrijfstakken worden in internationale context verduurzaamd.

### **Meer informatie en contact**

Meer achtergronden over het RMP zijn te lezen in het [RMP programmaplan](#) en in het [onderzoeksrapport van CE-Delft/TNO](#). Voor vragen kunt u contact opnemen met programmanager Björn Hutten ([huttenb@noord-holland.nl](mailto:huttenb@noord-holland.nl)) en omgevingsmanager Annemiek van de Weerd ([weerda@noord-holland.nl](mailto:weerda@noord-holland.nl)).

