

# Klimaatbeleid: De ambitie van de regio

De stand van zaken rondom de Regionale  
Mobiliteitsprogramma's



## **CROW-KpVV**

CROW-KpVV ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit. Het gaat om kennis die fundamenteel ondersteunt bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering.

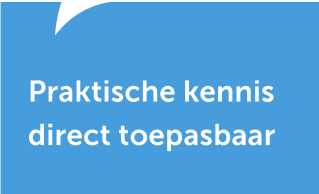
## **Over CROW**

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk.

CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winst-oogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.

## **Over Natuur & Milieu**

Natuur & Milieu is een onafhankelijke milieuorganisatie die samenwerkt met anderen aan duurzame oplossingen. Natuur & Milieu wil een duurzame toekomst voor iedereen. Zodat we kunnen reizen en energie gebruiken, maar dan wel schoon en duurzaam. Zodat we lekker en gezond eten zonder de aarde uit te putten. En zodat we spullen hergebruiken in plaats van opgebruiken. Natuur & Milieu werkt samen met mensen, bedrijven en overheden aan duurzame oplossingen om dit te bereiken.



**Praktische kennis  
direct toepasbaar**

# **Klimaatbeleid: De ambitie van de regio**

**De stand van zaken rondom de Regionale Mobiliteitsprogramma's**





## Samenvatting van dit onderzoek

In het Klimaatakkoord van 2019 zijn afspraken gemaakt om de CO<sub>2</sub>-emissies van verkeer en vervoer te verminderen. Uit recente berekeningen blijkt dat de afgesproken CO<sub>2</sub>-doelen door de mobiliteitssector waarschijnlijk niet worden gehaald<sup>1</sup>. Een aanzienlijk deel van de afspraken uit het Klimaatakkoord moet nog worden vertaald naar concrete maatregelen en beleid. Naast nationale inspanningen, is daarvoor ook een forse inspanning op regionaal en gemeentelijk niveau nodig. Veel maatregelen moeten immers lokaal worden uitgevoerd. In het Klimaatakkoord is daarom opgenomen dat decentrale overheden Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) maken. Voor de uitvoering hiervan is geen tijdslijn gemaakt.

Om een beter beeld te krijgen van de stand van zaken van deze RMP's, deden CROW en Natuur & Milieu in februari en maart 2021 onderzoek naar de huidige status van de RMP's. Alle regiocoördinatoren die betrokken zijn bij, of verantwoordelijk zijn voor de totstandkoming van de 28 RMP's, zijn hiervoor geïnterviewd. Er is geïnventariseerd hoe ver men is bij het maken van een RMP en/of duurzaam mobiliteitsbeleid en waar de coördinatoren tegenaan lopen.

Uit het onderzoek blijkt dat er nog maar een beperkt aantal RMP's zijn vastgesteld en er veel onduidelijkheid heerst over de RMP's. Twee jaar na de ondertekening van het Klimaatakkoord heeft 7% van de regio's een vastgesteld RMP, 25% vindt het bestaande mobiliteitsplan een RMP, 32% is vergevorderd met de planvorming 18% maakt van het bestaande mobiliteitsplan een RMP en 18% heeft geen RMP of integreert dit in een ander programma.

Na gesprekken met de regio's komt naar voren dat er nog geen duidelijke sturing is en dat er versnippering is in de communicatie, waardoor regio's niet weten wat er van hen verwacht wordt. Doordat verschillende regio's al bestaande mobiliteitsplannen gebruiken en een verschillend idee hebben over wat een RMP is, bestaan er een grote inhoudelijk verschillen tussen de RMP's. Dit komt ook omdat de omvang en de organisatie van de regio's sterk uiteenloopt. Zo telt de grootste regio (RMP Noord-Holland & Flevoland) 53 gemeenten en de kleinste regio's (Hoeksche Waard en Goeree Overflakkee) slechts één gemeente.

Regio's hebben geen goed beeld van de huidige CO<sub>2</sub>-emissie van hun mobiliteit, van de toekomstige emissie en hoeveel CO<sub>2</sub>-reductie de voorgestelde maatregelen (zouden moeten) bijdragen aan de totale CO<sub>2</sub>-doelstelling (49 procent reductie in 2030 ten opzichte van 1990 beleidsbreed). Slechts een kwart van de regio's weet wat de huidige CO<sub>2</sub>-emissie door mobiliteit komt en heeft tevens een CO<sub>2</sub>-doelstelling voor mobiliteit opgenomen. Meer dan 60 procent heeft geen inzicht in het CO<sub>2</sub>-effect van de voorgenomen maatregelen. Uit de gesprekken blijkt dat er een grote behoefte is aan afstemming en het gebruik van eenduidige rekenmethodes op dit gebied.

In bijna alle regio's en gemeenten is een gebrek aan capaciteit. Slechts een regio spreekt van voldoende capaciteit. Regio's, maar vooral kleine gemeenten, hebben moeite met de plandruk. Er wordt veel gevraagd, maar er komen geen extra middelen of capaciteit. Ook over de financiering van in de RMP's genoemde maatregelen bestaat grote onduidelijkheid. Zo'n 80 procent van de regio's weet niet waar het geld voor de uitvoering van de RMP's vandaan moet komen. De regionale opgaven lijken lang niet altijd hun weg te vinden naar het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT), waar de MIRT-begroting wordt besproken.

Wat betreft de afstemming van het RMP met de Regionale Energiestrategieën (RES) en Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) ontbreekt een gedeeld besef dat ook al neemt de energievraag af, de vraag naar elektriciteit (en waterstof) zal stijgen door de transitie naar zero-emissievoertuigen. Beleid gericht op de combinatie van een stijgende vraag naar elektriciteit en een verduurzaming van deze stroom naar groene stroom, komt nog nauwelijks voor.

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat de Rijksoverheid de RMP's faciliteert met actieve participatie en ondersteuning, en de regio voert voor onderlinge samenhang en regio-overschrijdende landelijke aspecten. De praktijk is helaas weerbarstiger. Op de vraag "Is er voldoende sturing en steun vanuit het Rijk? Is er een duidelijke planning en proces geschetst?" antwoordt elke regio dat er geen sturing vanuit het Rijk is. Voor de

<sup>1</sup> Met het voorgenomen beleid ligt het 2020 doel CO<sub>2</sub>-emissie van de sector transport binnen bereik, het 2030 doel is niet in zicht. Bron: <https://themasites.pbl.nl/balansvandeleeftomgeving/jaargang-2018/themas/mobiliteit/co-doelen-transporten-energiebesparing>

meeste coördinatoren is het Rijk een onzichtbare speler bij de totstandkoming van de RMP's en is er vrijwel geen onderlinge samenhang of een overkoepelende, regio-overschrijdende visie. Er is een duidelijke wens vanuit deze groep voor een sterkere regiefunctie vanuit het Rijk, gekoppeld aan een (bestaande) financieringsstructuur zoals de BO-MIRT en integraal met andere programma's, zoals de verstedelijkingsopgave en de energieopgave.

# Inhoudsopgave

|  |           |
|--|-----------|
| Samenvatting van dit onderzoek                         | 3         |
| <b>1 Inleiding</b>                                     | <b>7</b>  |
| <b>2 Aanleiding en overzicht regio-indeling RMP's</b>  | <b>9</b>  |
| 2.1 De regio-indeling                                  | 10        |
| <b>3 Status planvorming RMP's</b>                      | <b>12</b> |
| <b>4 Inhoud van de RMP's</b>                           | <b>15</b> |
| 4.1 De huidige en toekomstige CO <sub>2</sub> -emissie | 16        |
| 4.2 De ambitie: het doel van de regio                  | 17        |
| 4.3 Speerpunten (maatregelen)                          | 18        |
| 4.4 Resultaatmetingen: effecten van maatregelen        | 19        |
| <b>5 Organisatie, afstemming en financiering</b>       | <b>20</b> |
| 5.1 Organisatie  | 20        |
| 5.2 Afstemming met sector energie                      | 21        |
| 5.3 Afstemming regio, gemeenten en provincies          | 22        |
| 5.4 Afstemming Rijk en gemeenten                       | 22        |
| 5.5 Koppelkansen                                       | 24        |
| 5.6 Financiering en capaciteit                         | 25        |
| <b>6 Conclusies en aanbevelingen</b>                   | <b>27</b> |
| 6.1 Conclusies   | 27        |
| 6.2 Aanbevelingen                                      | 27        |
| 6.3 Kennisvragen                                       | 28        |
| <b>Bijlage I – Kennisvragen</b>                        | <b>29</b> |



# 1 Inleiding

In het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 zijn afspraken gemaakt om de CO<sub>2</sub>-emissies van verkeer en vervoer te verminderen. Uit recente berekeningen blijkt dat de afgesproken CO<sub>2</sub>-doelen door de mobiliteitssector waarschijnlijk niet worden gehaald<sup>2</sup>. Een aanzienlijk deel van de afspraken uit het Klimaatakkoord moet nog worden vertaald naar concrete maatregelen en beleid.

Om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te beperken, is versnelde transitie naar duurzame mobiliteit noodzakelijk. Naast nationale inspanningen, is ook een forse inspanning op regionale en gemeentelijke schaal nodig. Veel maatregelen moeten immers lokaal worden uitgevoerd. In het Klimaatakkoord staat dat decentrale overheden Regionale Mobiliteitsprogramma's maken (RMP's). Hiervoor is geen tijdslijn opgenomen. Een transitie van mobiliteit vergt een andere manier van denken, kennis over transitie management en een omgeving waarin men van elkaar kan leren. Ook is onderlinge afstemming nodig. Het is een enorme opgave, die nu voor een groot deel is neergelegd bij provincies en gemeenten. RMP's moeten hierbij helpen.

In het afgelopen jaar heeft CROW, samen met IPO en VNG, het initiatief genomen om kennis te ontwikkelen waarmee regio's worden ondersteund in het vertalen van het klimaatakkoord naar de regionale mobiliteitsprogramma's, oftewel RMP's. Dit resulteerde onder andere in leercafés. Tijdens de leercafés werd duidelijk dat er veel vragen zijn over de RMP's en de rol van mobiliteit in het Klimaatakkoord. Vragen over bijvoorbeeld organisatie, financiering, timing, capaciteit en rekenmethodes.

Als ondertekenaar en nauw betrokkene bij de uitvoering van het Klimaatakkoord, volgt Natuur & Milieu (N&M) de stand van zaken van de Regionale Mobiliteitsprogramma's. Zij kreeg signalen binnen dat er onduidelijkheid heerst over de RMP's.

Om een goed beeld te krijgen van de huidige status van de RMP's, interviewden CROW en Natuur & Milieu in de maanden februari en maart 2021 alle regiocoördinatoren die betrokken zijn bij, of verantwoordelijk zijn voor, de totstandkoming van één van de 28 RMP's. Hoe ver is men met het maken van een RMP en/of duurzaam mobiliteitsbeleid en waar loopt men bij dit proces tegenaan?

Dit rapport laat zien hoe ver regio's zijn in het ontwikkelen van RMP's, biedt inzicht in knelpunten bij de planvorming en doet aanbevelingen voor verbetering. Doel van het rapport is om de resultaten van de interviews terug te koppelen naar de relevante belanghebbenden. In de conclusie en aanbevelingen staat aangegeven waar nog ruimte is voor verbetering, welke zaken een hoge mate van urgentie hebben om dit programma te laten slagen.

## Methode

In de loop van 2020 is de indeling van de RMP-regio's bekend geworden. Er zijn in totaal achtentwintig RMP-regio's. Dit zijn bestaande regio's, een aantal hiervan zijn ook provincie. De contactpersonen van de regio's zijn telefonisch geïnterviewd door medewerkers van CROW en Natuur & Milieu. Deze interviews zijn grotendeels diepte-interviews, maar deels ook gestructureerd. Met Google Form zijn de antwoorden opgeslagen en raadpleegbaar. De interviewvragen zijn ingedeeld in de volgende categorieën:

- Status en planning.
- Inhoud van de RMP's.
  - o hoogte van de ambitie (onder andere CO<sub>2</sub>-doelstellingen);
  - o resultaatmetingen;
  - o speerpunten;
  - o relatie met Regionale Energiestrategieën (RES) en Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).
- Organisatie, afstemming met gemeenten en financiering.
- Relatie met de rijksoverheid.
- Kennisvragen.
- Algemene aanbevelingen.

<sup>2</sup> Met het voorgenomen beleid ligt het 2020 doel CO<sub>2</sub>-emissie van de sector transport binnen bereik, het 2030 doel is niet in zicht. Bron: <https://themasites.pbl.nl/balansvandeleeftomgeving/jaargang-2018/themas/mobiliteit/co-doelen-transporten-energiebesparing>



Dit rapport is een weergave van de uitkomsten van deze interviews. De antwoorden op de interviewvragen zijn geanalyseerd en waar mogelijk gekwantificeerd. Ook zijn individuele quotes opgenomen in het rapport. De tabellen 1 en 2 zijn geverifieerd door de regiocoördinatoren.

De aanbevelingen en conclusies zijn vervolgens geformuleerd door CROW en N&M, op basis van wat naar voren is gekomen tijdens de gesprekken.

## 2 Aanleiding en overzicht regio-indeling RMP's

De aanleiding van de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP) is het Klimaatakkoord<sup>3</sup>. In het akkoord staat over mobiliteit onder andere:

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

*Dit is de visie die de deelnemers aan de Mobiliteitstafel willen bereiken door in te zetten op een integrale benadering van het mobiliteitssysteem, waarbij alle modaliteiten en de infrastructuur optimaal worden ontwikkeld en benut én uiteindelijk alle modaliteiten schoon zijn. Hiermee wordt niet alleen voldaan aan de afspraken van Parijs, maar wordt ook een significante bijdrage geleverd aan de terugdringing van overige milieuschade.*

*De Rijksoverheid faciliteert de regionale programma's met actieve participatie en ondersteuning, en voert regie voor onderlinge samenhang en regio-overschrijdende landelijke aspecten (wet- en regelgeving, uniformering, kaders, etc.). Voor deze landelijke regie initieert de Rijksoverheid een nationaal programma Slimme en Duurzame mobiliteit met bestuurlijke, strategische gesprekken met vertegenwoordiging van regio en overige partijen"*

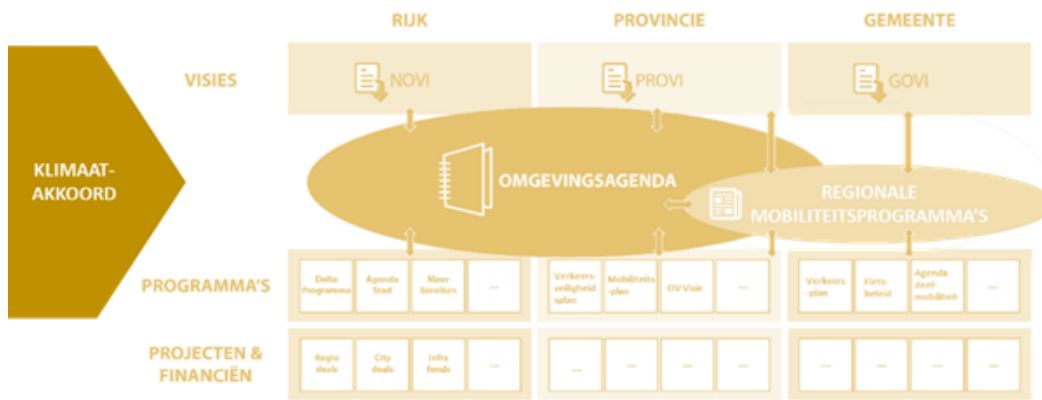
*De Mobiliteitstafel stelt dat de volgende vier maatregelen onmisbaar zijn, en in 2019 uitwerking vergen voor zo spoedig mogelijke invoering:*

- 1 De Rijksoverheid vormt het Infrastructuurfonds om naar een mobiliteitsfonds.*
- 2 Overheden maken tempo met regionale mobiliteitsplannen en een daarmee samenhangend nationaal mobiliteitsplan.*
- 3 Naar een andere bekostigingssystematiek.*
- 4 Kennis en innovatie voor een duurzaam mobiliteitssysteem."*

In het Klimaatakkoord staat over de regionale mobiliteitsplannen ook dat voor het realiseren van zorgeloze mobiliteit, iedere regio een specifieke integrale aanpak nodig heeft, dat de regionale schaal het niveau is voor het maatwerk, dat de bestaande bereikbaarheidsopgaven de basis zijn voor gezamenlijke investeringen en dat de afspraken van het Klimaatakkoord hier onderdeel van worden. In gebieden waar nog geen organisatiestructuur is, wordt deze ontwikkeld. De plannen worden uiteindelijk binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vastgesteld, aldus het Klimaatakkoord.

IPO en VNG ondertekenden het Klimaatakkoord en maakten een handreiking voor het maken van een Regionaal Mobiliteitsprogramma (in het Klimaatakkoord staat de term Mobiliteitsplan, maar volgens IPO moet dat Mobiliteitsprogramma zijn). Figuur 1 geeft de samenhang weer tussen RMP's, de omgevingsagenda's en -visies, deelplannen en mogelijke financieringsbronnen.

<sup>3</sup> Klimaatakkoord, juni 2019



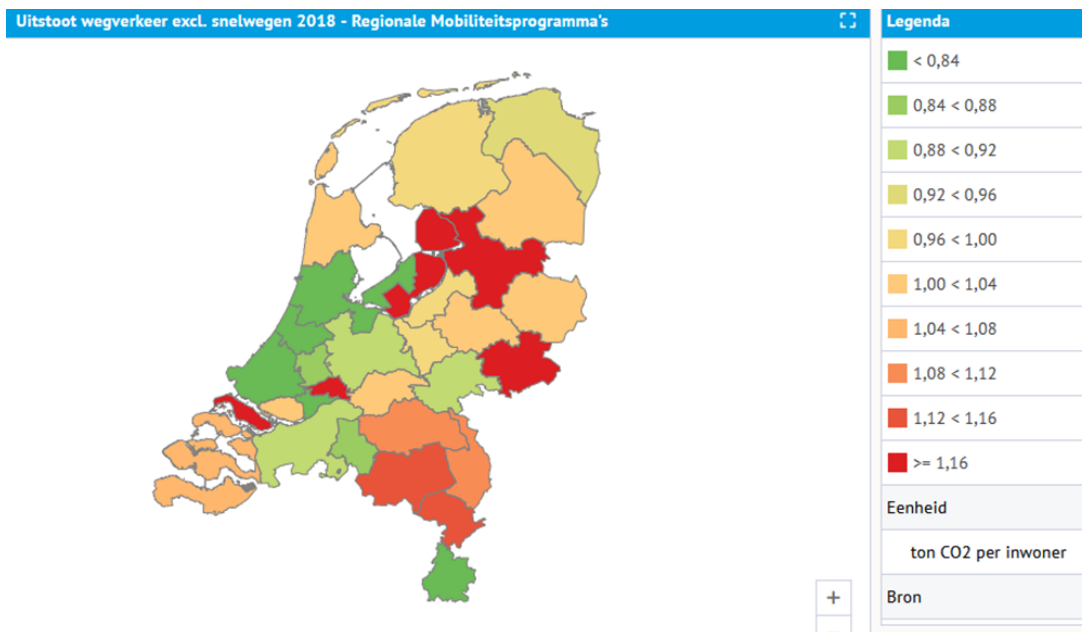
**Figuur 1.** Samenhang Klimaatakkoord, omgevingsagenda en Regionale Mobiliteitsprogramma's<sup>4</sup>

## 2.1 De regio-indeling

Op basis van een inventarisatie bij provincies is in april 2020 een eerste overzicht gemaakt van de regio-indeling voor Regionale Mobiliteitsprogramma's<sup>5</sup>. De provincie Utrecht was in deze concepten nog niet ingedeeld, maar is later als een RMP-regio toegevoegd.

De achtentwintig regio's bestaan uit een aantal provincies en delen van provincies, sluiten aan bij bestaande regio-overleggen en -indelingen en bestrijken alle gemeenten. De meeste regio's werken aan hun eigen RMP of mobiliteitsplan. De regio's Noord-Holland Noord, Metropoolregio Amsterdam en Flevoland Noordoost werken aan een gezamenlijk RMP: RMP Noord-Holland & Flevoland.

Figuur 2 laat de regio-indeling zien, zoals deze is opgenomen in de tool [www.duurzaamheidsscore.nl](http://www.duurzaamheidsscore.nl). De duurzaamheidsscore geeft een indicatie van de duurzaamheid van de mobiliteit in een gemeente. Met deze score kan een regio of gemeente zichzelf met een andere regio of gemeente vergelijken. Daarbij is ook de uitstoot in ton CO<sub>2</sub> per inwoner door het wegverkeer, exclusief de snelwegen weergegeven.



**Figuur 2.** Uitstoot wegverkeer, exclusief snelwegen 2018 - RMP's

<sup>4</sup> Regionale Mobiliteitsprogramma's, Handreiking, VNG en IPO 2019

<sup>5</sup> <https://vng.nl/sites/default/files/2020-04/concept-regio-indeling-regionale-mobiliteitsprogrammas.pdf> Het IPO maakte de indeling van de RMP-regio's bekend tijdens het eerste leercafé over het RMP in mei 2020: <https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2020/mei/terugblik-leercafe-rmp-klimaat-ambtenaren-testen-d>

Uit de interviews blijkt dat door gemeentelijke herindeling soms ingewikkelde regio-indelingen en samenwerkingen zijn ontstaan. Zo komt het voor dat (voorheen) samenwerkende gemeenten nu in twee RMP-regio's en twee provincies zijn ingedeeld.

Tot slot valt op dat de schaalgrootte van RMP-regio's enorm varieert. Het grootste RMP is een programma dat door drie regio's wordt gemaakt (Noord-Holland Noord, Metropoolregio Amsterdam en Flevoland): het RMP Noord-Holland & Flevoland. Vervolgens zijn er vijf provincies bestempeld als RMP-regio: Groningen, Fryslân, Drenthe, Utrecht en Zeeland. De provincies Limburg, Noord-Brabant, Zuid-Holland, Gelderland en Overijssel zijn in enkele RMP-regio's onderverdeelt. Soms overlapt de RMP-regio de provinciegrens, zoals bij de regio Foodvalley. De kleinste regio's kennen slechts één gemeente: Hoeksche Waard en Goeree Overflakkee.

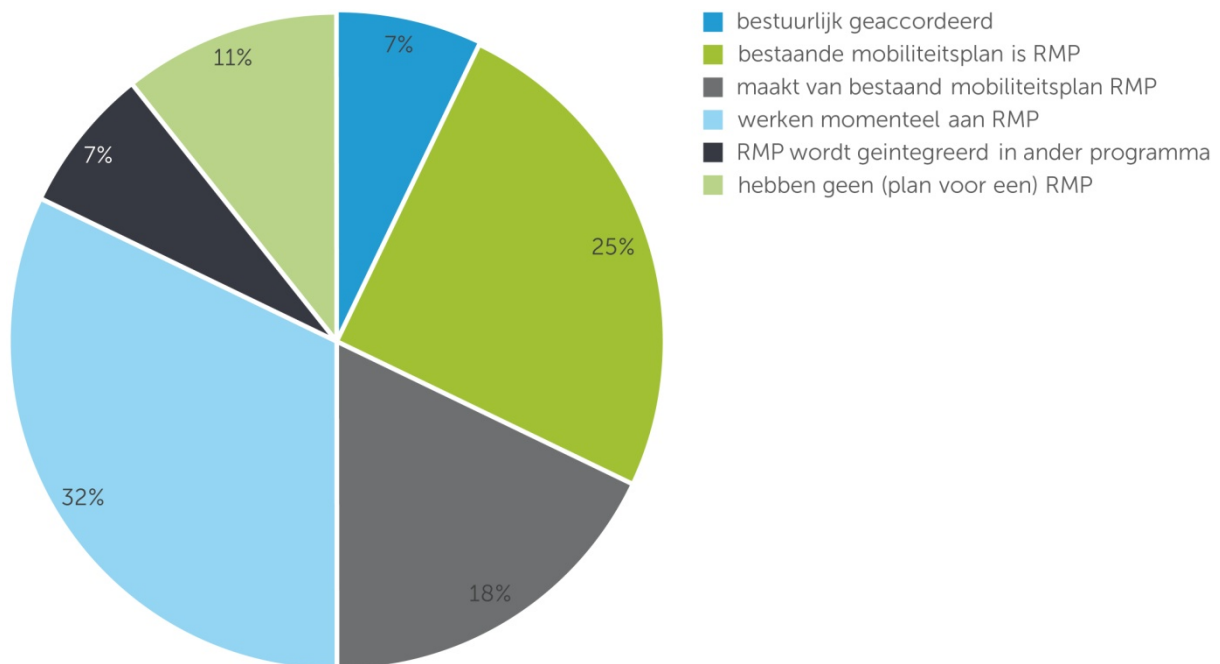
De plannen zijn daarmee moeilijk vergelijkbaar en hebben inhoudelijk een heel ander abstractieniveau.

### 3 Status planvorming RMP's

Op landelijk niveau wordt gewerkt aan het Klimaatakkoord via de uitvoeringsoverleggen en het voortgangs-overleg. Deze structuur bewaakt de samenhang in de uitvoering. Er zijn overleggen rond vijf thema's, waaronder mobiliteit. Voor mobiliteit heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat [afspraken](#)<sup>6</sup> gemaakt rond duurzame energiedragers, elektrische vervoer, verduurzaming logistiek en verduurzaming personenmobiliteit. Eind oktober 2020 verscheen de eerste Klimaatnota met de eerste [Monitor klimaatbeleid](#)<sup>7</sup>, de jaarlijkse Klimaat- en Energie Verkenning (KEV), en een voortgangsmonitor waarmee de uitvoeringsoverleggen voor hun sector de voortgang in de maatregelen en afspraken kunnen volgen. Op landelijk niveau werken dus verschillende partijen aan het Klimaatakkoord.

Door de interviews is een beter beeld gekregen over de stand van zaken over de ontwikkeling van de RMP's per regio. Uit de gesprekken en analyse van de documenten komt het volgende naar voren over de 28 te maken RMP's:

- 2 regio's hebben een RMP dat bestuurlijk is geaccordeerd (Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Noord-oost Brabant);
- 7 regio's hebben een mobiliteitsvisie of bereikbaarheidsplan, vaak van 2 of 3 jaar oud, wat wordt beschouwd als het RMP;
- 5 regio's zijn (op verzoek van de provincie) hun bestaande mobiliteitsplan aan het omvormen tot een RMP;
- 9 regio's zijn nu bezig met hun RMP (een aantal hiervan hebben een startnotitie gepubliceerd);
- 2 regio's stellen geen apart RMP op maar integreren het in andere programma's. Holland Rijnland neemt de mobiliteitsplannen mee in de RES, de Regionale Strategie Mobiliteit en eventuele uitvoeringsprogramma's;
- 3 regio's hebben geen RMP en hebben ook (nog) geen plan om er een te maken.



**Figuur 3.** Status RMP's

Tabel 1 laat zien wat de status van de RMP's is in de verschillende regio's.

<sup>6</sup> <https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit>

<sup>7</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/10/30/klimaatnota-2020>



| Regio                             | Heeft een goedgekeurd RMP | Heeft een bestaand mobiliteitsplan dat voldoet als RMP | Is bezig een bestaand mobiliteitsplan om te vormen naar RMP | Is bezig met het maken van een RMP | RMP wordt geïntegreerd in andere programma's | Heeft geen RMP, ook niet in planning |
|-----------------------------------|---------------------------|--|---|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| Achterhoek                        |                           | x  |   |                                    |  |                                      |
| Alblasserwaard                    |                           |  |   | x                                  |  |                                      |
| Cleantech Regio                   |                           | x  |   |                                    |  |                                      |
| Drechtsteden                      |                           |  | x   |                                    |  |                                      |
| Drenthe                           |                           |  |   | x*                                 |  |                                      |
| Fryslân                           |                           |  |   | x*                                 |  |                                      |
| Goeree-Overflakkee                |                           |  |   | x                                  |  |                                      |
| Groningen                         |                           |  |   | x                                  |  |                                      |
| Hart van Brabant                  |                           |  | x   |                                    |  |                                      |
| Hoeksche Waard                    |                           |  | x   |                                    |  |                                      |
| Holland Rijnland                  |                           |  |   |                                    | x  |                                      |
| Metropoolregio Rotterdam Den Haag | x                         |  |   |                                    |  |                                      |
| Midden-Holland                    |                           |  | x   |                                    |  |                                      |
| Midden-Limburg                    |                           |  |   |                                    |  | x                                    |
| Noord-Limburg                     |                           | x  |   |                                    |  |                                      |
| Noordoost-Brabant                 | x                         |  |   |                                    |  |                                      |
| Noord-Veluwe                      |                           | x  |   |                                    |  |                                      |
| Regio Arnhem Nijmegen             |                           | x  |   |                                    |  |                                      |
| Regio FoodValley                  |                           |  | x   |                                    |  |                                      |
| Regio Rivierland                  |                           | x  |   |                                    |  |                                      |
| Regio Twente                      |                           |  |   |                                    |  | x                                    |
| Regio Zwolle                      |                           |  |   |                                    |  | x                                    |
| RMP Noord-Holland & Flevoland     |                           |  |   | x                                  |  |                                      |
| Utrecht                           |                           |  |   | x*                                 |  |                                      |
| West-Brabant                      |                           |  |   |                                    | x  |                                      |
| Zeeland                           |                           |  |   | x                                  |  |                                      |
| Zuid-Limburg                      |                           | x  |   |                                    |  |                                      |
| Zuidoost-Brabant                  |                           |  |   | x                                  |  |                                      |
| <b>Totaal</b>                     | <b>2</b>                  | <b>7</b>   | <b>5</b>  | <b>9</b>                           | <b>2</b>                                     | <b>3</b>                             |

\* Hebben al een startnotitie gemaakt

**Tabel 1.** De status van de RMP's in de verschillende regio's

De regio's die werken aan (het omvormen tot) een RMP zijn allemaal van plan het RMP in 2021 af te ronden. Utrecht maakt een beleidsvrij RMP vanwege de verkiezingen in 2022.

Omdat er tussen de regio's verschillende beelden bestaan over wat een RMP inhoudt, blijkt het lastig een scherp beeld van de exacte status te geven. Zo is er een provincie waarin de regio's een RMP maken om met

de provincie het mobiliteitsbeleid af te stemmen. Zij noemen dit een RMP (of Regionale Mobiliteitsagenda), maar dat heeft niet direct een link met het RMP zoals dat in het Klimaatakkoord is bedoeld. Tegelijk werkt in ieder geval een van deze regio's wel al jaren aan duurzaam mobiliteitsbeleid en past haar RMP dus wel weer bij het Klimaatakkoord.

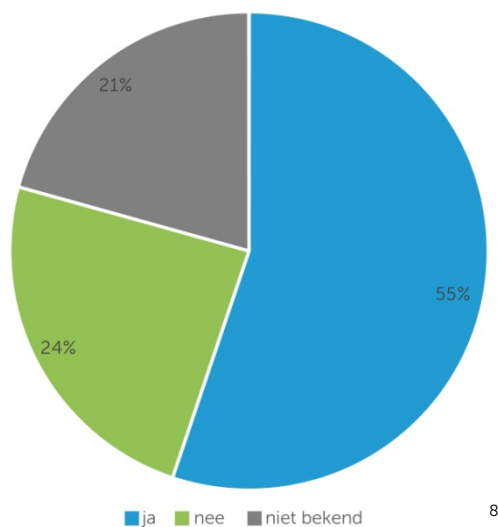
## 4 Inhoud van de RMP's

Op basis van de gevoerde gesprekken en de toegestuurde plannen geven we in dit hoofdstuk een overzicht van de inhoud van de RMP's.

In 2020 heeft het IPO samen met de VNG ter ondersteuning een dummy-RMP en een handreiking gemaakt. Deze handreiking geeft een overzicht van de achtergrond en de maatregelen die betrekking hebben op mobiliteit, zoals genoemd in het Klimaatakkoord. In de handreiking staat het volgende over het RMP:

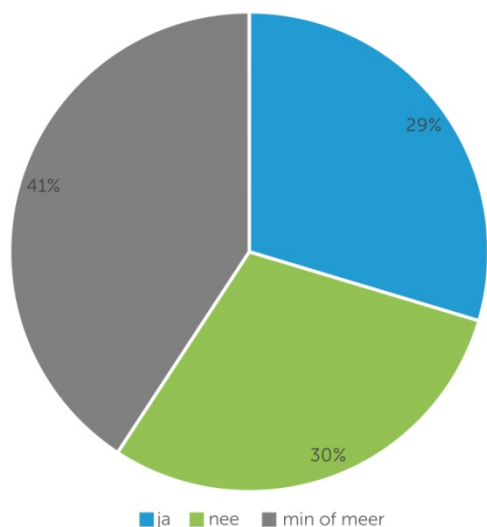
“Het Regionale Mobiliteitsprogramma is een instrument om op regionaal schaalniveau toekomstbestendige bereikbaarheidsoplossingen te realiseren die bijdragen aan de transitie naar een duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem. Daarbij ligt de focus op het verbeteren van de leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid van gebieden en wordt tegelijkertijd voldaan aan (inter)nationale klimaatafspraken.”

Ruim de helft van de coördinatoren gaf aan te weten wat het overkoepelende doel is van een RMP.



**Figuur 4.** Is duidelijk wat het overkoepelende doel is van een RMP?

Uitgaande van de interviews blijkt dat de veel coördinatoren niet precies weten wat er in een RMP moet staan.



**Figuur 5.** Is duidelijk wat het RMP moet bevatten?

Een aantal regio's maakt gebruik van de dummy en de handreiking. Vijf regio's gebruiken hun al bestaande mobiliteitsplan. De plannen variëren in omvang, ambitie, effectmeting, uitwerking in maatregelen en in financiële onderbouwing. Plannen variëren van een website, een korte brochure, een menukaart met maatregelen, of een gedetailleerd plan van veertig pagina's. Bij sommige plannen zijn CO<sub>2</sub>-doelstellingen opgenomen en te verwachten CO<sub>2</sub>-effecten doorgerekend, bij anderen niet. Aan sommige hangt een prijskaartje en bij andere wordt niets over financiering gezegd. Hierdoor zijn de plannen lastig met elkaar te vergelijken en is er geen samenhang tussen de verschillende RMP's.

Ook komt het voor dat het beleidsdocument veel duurzaamheid omvat, terwijl de coördinator aangeeft vooral te werken aan het verbeteren van de bereikbaarheid. De energietransitie wordt dan als middel gezien om de bereikbaarheid te verbeteren.

### Wat er in het RMP kan staan

In de handreiking van VNG en IPO staat wat er zoal in een RMP kan staan. Samengevat:

- Bestaande verduurzamingsmaatregelen.
- Nieuwe maatregelen die bijdragen aan de verduurzaming van mobiliteit en de leefbaarheid, bereikbaarheid en gezondheid van gebieden en passen bij eigen ambities en kenmerken (zowel van de regio, als waarover via de BO-MIRT afspraken met het Rijk worden gemaakt).
- Eigen ambities voor duurzame mobiliteit en invulling geven aan de mobiliteitsafspraken in het klimaatakkoord. Met mogelijk een bredere scope waarbij verduurzaming wordt verbonden aan bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid woningbouw, gezondheid.
- Een aanbeveling om een koppeling met de RES te maken vanwege de vraag naar duurzame stroom door mobiliteit en opslagcapaciteit van duurzame stroom, en om een koppeling te maken met het Strategisch plan verkeersveiligheid (SPV) en Smart Mobility.

De eerste drie punten kunnen in cijfers SMART worden gemaakt. Voor een landelijke reductie van 49 procent CO<sub>2</sub><sup>9</sup> zou een regio (samen met de provincie en het Rijk) dan ten minste inzicht moeten hebben in:

- de huidige CO<sub>2</sub>-emissie en de toekomstige CO<sub>2</sub>-emissie als gevolg van Europees en landelijk beleid (bijvoorbeeld het schoner worden van voertuigen);
- de ambitie: wat is het CO<sub>2</sub>-doel van de regio;
- de speerpunten: welke maatregelen neemt de regio (de inliggende gemeenten in afstemming met provincie en Rijk);
- de effecten van maatregelen die de (gemeenten in de) regio neemt (nemen) (samen met provincie en Rijk).

De koppeling met de RES staat in hoofdstuk 5. De volgende paragrafen lichten de bevindingen over de CO<sub>2</sub>-ambities en cijfers een voor een toe.

#### 4.1 De huidige en toekomstige CO<sub>2</sub>-emissie

Uit de interviews blijkt dat een meerderheid van de regio's geen goed beeld heeft van de huidige en toekomstige CO<sub>2</sub>-uitstoot door verkeer en vervoer. Van de 28 coördinatoren gaven er zeven aan dat bekend was wat de huidige en toekomstige CO<sub>2</sub>-emissie is (een kwart), twaalf gaven aan dat bekend was wat de emissie door mobiliteit is. Een enkele coördinator verwijst naar de RES, of naar cijfers van de provincie. Overige coördinatoren hebben geen inzicht in CO<sub>2</sub>-emissies in hun regio. Opvallend is dat slechts twee coördinatoren verwezen naar de cijfers in de Klimaatmonitor van RWS<sup>10</sup>. Een aantal regio's wacht op cijfers waar CROW aan werkt.

Ruim tachtig procent van de coördinatoren heeft behoefte aan cijfers over CO<sub>2</sub> of aanvullende cijfers om beleid op te ontwikkelen. Het gaat om de huidige en de toekomstige emissie en effecten van maatregelen. Meerderen gaven bij het gesprek aan dat er veel onduidelijkheid is over welke CO<sub>2</sub>-emissie aan de regio moet worden toegekend. Hoe zit dat bijvoorbeeld met de binnenvaart? En met snelwegen die de regio doorkrui-

<sup>9</sup> Voor de ambities die passen binnen de bredere scope van de eigen regio (evt. gekoppeld aan de RES of andere programma's) kunnen ook specifieke doelen worden geformuleerd.

<sup>10</sup> deze cijfers zijn te vinden in [klimaatmonitordatabank.nl](https://klimaatmonitordatabank.nl) en [duurzaamheidsscore.nl](https://duurzaamheidsscore.nl)

sen? Zij hebben behoefte aan een eenduidige rekenmethode en een wens om deze berekeningen uit te voeren in samenhang met andere gebieden.

#### 4.2 De ambitie: het doel van de regio

In deze paragraaf gaan we in op de ambitie van de regio. Staan er in de plannen bijvoorbeeld CO<sub>2</sub>-doelstellingen, en zo ja, welke? En is duurzaamheid in alle gevallen het hoofddoel?

In de interviews geven alle coördinatoren aan dat er in de plannen aandacht is voor de transitie naar duurzame mobiliteit. Van de coördinatoren ziet een derde het klimaat als doel, een derde als een van de doelen (naast bereikbaarheid) en een derde als randvoorwaarde.

In zes plannen zijn CO<sub>2</sub>-doelstellingen opgenomen, zeven coördinatoren gaven aan CO<sub>2</sub>-doelstellingen in hun plan op te gaan nemen. In zes gevallen is daarbij ook de referentiedata opgenomen. Bij zeven plannen worden geen specifieke CO<sub>2</sub>-doelstellingen opgesteld. Dit heeft verschillende redenen:

- de regio geeft geen prioriteit aan een CO<sub>2</sub>-doelstelling omdat er niet op gemonitord gaat worden en er voor de regio en gemeenten ook geen rapportageverplichting is;
- de regio beschikt (nog) niet over de juiste data;
- een CO<sub>2</sub>-doelstelling zorgt voor discussie, waardoor goedkeuring moeilijk wordt.

De regio's die wel data hebben opgenomen, gebruiken verschillende referentie jaren (1990, 2017, 2018), en voor hun CO<sub>2</sub>-doelstellingen ook verschillende jaartallen in de toekomst (2025, 2030). Tabel 2 geeft een overzicht van welke regio's CO<sub>2</sub>-doelstellingen hebben opgenomen of dat willen gaan doen:

| Regio                             | Huidige aantal CO <sub>2</sub> in mobiliteit | Neemt CO <sub>2</sub> -doelstelling op in plan | CO <sub>2</sub> -doelstelling in % voor alle sectoren of voor mobiliteit? |
|-----------------------------------|--|--|---|
| Achterhoek                        |  | nee  |   |
| Alblasserwaard                    |  | ja   | nog niet duidelijk  |
| Cleantech Regio                   | 0,94 Mton in 2015                            | ja (opgenomen in meerjarig programma, KTA)     | voor mobiliteit berekend voor 2025 en 2030                                |
| Drechtsteden                      |  | ja   | nog niet duidelijk  |
| Drenthe                           | 1,1 Mt per jaar (2017)                       | p.m.   | -49% in 2030 t.o.v. 1990 en -30% voor mobiliteit                          |
| Fryslân                           | 1,55 Mt per jaar                             | ja   | -39% in 2030 t.o.v. 2016  |
| Goeree-Overflakkee                |  | ja   | wordt nu berekend   |
| Groningen                         |  |  |   |
| Hart van Brabant                  |  | ja   | -49% in 2030 t.o.v. 1990 en -16% in 2023 t.o.v. 1990                      |
| Hoeksche Waard                    |  | ?  | -25% in 2030 t.o.v. 2017  |
| Holland Rijnland                  | 0,75 Mt per jaar (2017)                      | ja   | wordt opgenomen in de RES 1.0   |
| Metropoolregio Rotterdam Den Haag | 4,3 Mt per jaar (2018)                       | ja   | -30% in 2025 t.o.v. 2015  |
| Midden-Holland                    |  | ja   | -49% in 2030 t.o.v. 1990  |
| Midden-Limburg                    |  | ?  |   |
| Noord-Limburg                     |  | nee  |   |
| Noordoost-Brabant                 |  | nee  | komt in de Staat van Mobiliteit van de provincie                          |



|                               |                |     |  |
|-------------------------------|----------------|-----|--|
| Noord-Veluwe                  |                | ja  | bijdrage aan -20% CO2 op de A28-corridor in 2030 t.o.v. 2020   |
| Regio Arnhem Nijmegen         |                | nee | geen algemene doelstelling. In het deelprogramma Slim & Schoon Onderweg wordt gewerkt met de volgende doelstelling: regionale bijdrage aan reductie CO2 wegverkeer (75 kton in 2022) |
| Regio FoodValley              |                | ja  | nog niet duidelijk   |
| Regio Rivierenland            |                | nee |  |
| Regio Twente                  |                | ?   | nog niet duidelijk   |
| Regio Zwolle                  |                | nee |  |
| RMP Noord-Holland & Flevoland | 5,4 Mt in 2017 | ja  | minimaal -22% (t.o.v. 2017) en -15% (t.o.v. 1990) tot maximaal 4,2 megaton in 2030   |
| Utrecht                       |                | nee |  |
| West-Brabant                  |                |     |  |
| Zeeland                       | 2,1 Mt         |     | -20% in 2030 (mobiliteit: totaal -49%)   |
| Zuid-Limburg                  |                | nee |  |
| Zuidoost-Brabant              |                | nee |  |

**Tabel 2.** CO<sub>2</sub>-doelstellingen die zijn opgenomen in de RMP's

### 4.3 Speerpunten (maatregelen)

In deze paragraaf bespreken we de speerpunten die de coördinatoren noemen. Zijn er bijvoorbeeld bepaalde maatregelen die meer voorkomen dan andere?

Alle regio's werken aan maatregelen die passen onder de bredere doelstelling van de visie die het Klimaatakkoord noemt:

*"Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd."<sup>11</sup>*

Bij deze brede doelstelling passen meer maatregelen dan de afspraken die in het Klimaatakkoord zijn opgenomen.

De maatregelen die de regio's in het RMP opnemen hangen voor een belangrijk deel samen met de maatregelen die inliggende gemeenten nemen. Deze vormen de basis voor het RMP en het RMP is het vertrekpunt voor toekomstige lokale plannen. De maatregelen verschillen natuurlijk per regio. Zo gaf een regio bijvoorbeeld aan al voldoende openbaar vervoer en fietsmaatregelen te hebben en vooral in te zetten op verschooning, terwijl een andere regio precies het omgekeerde aangaf. Ook vertelden coördinatoren dat binnen hun regio gemeenten een verschillende focus hebben.

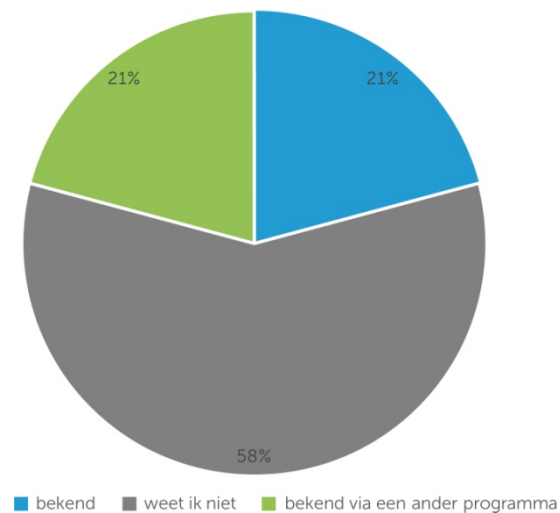
Wat verder opvalt is dat er bestaande regionale plannen zijn die duurzame ambities en oplossingsrichtingen omvatten, maar dat bereikbaarheid het hoofddoel is. Oorzaken die hiervoor worden genoemd zijn bestuurlijke wil en processen rond financiering, zoals bij het MIRT.

Ook valt op dat hoe groter het gebied is dat de RMP omvat, hoe algemener de maatregelen zijn. In RMP-regio's als Noord-Holland-Flevoland en Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), omvat het RMP veelal een verscheidenheid aan maatregelen waar gemeenten uit kunnen kiezen. Bij kleinere regio's wordt specifieke

<sup>11</sup> Klimaatakkoord juni 2019

ker ingezet of gekozen voor een aantal speerpunten zoals een werkgeversaanpak, het inzetten op hubs en/of deelmobiliteit of het aanleggen van een fietssnelweg. Omdat de plannen op een compleet ander niveau zijn geschreven en ontwikkeld, is het moeilijk om te bepalen wat de belangrijkste speerpunten zijn.

#### 4.4 Resultaatmetingen: effecten van maatregelen



**Figuur 6.** Wat zijn de cijfermatige effecten van uw maatregelen op CO<sub>2</sub>?

Zes van de regio's hebben doorgerekend of laten doorrekenen wat de te verwachten CO<sub>2</sub>-effecten zijn van de verschillende maatregelen die zijn opgenomen in de plannen. Dit wordt in alle gevallen gedaan door externe bureaus. Een aantal regio's zou dit ook willen laten doen, maar het ontbreekt ze aan middelen om dit uit te besteden, of aan de kennis om dit zelf te doen. Een aantal gaf aan dat deze cijfers via een ander programma, zoals de RES, zijn berekend.

Er is grote behoefte aan ondersteuning op het gebied van CO<sub>2</sub>-effecten. Het gaat dan met name om een landelijke, integrale standaardrekenmethode. Dat zou de regio's meer duidelijkheid geven welke maatregelen welke CO<sub>2</sub>-effecten hebben. Wat levert het stimuleren van fietskilometers bijvoorbeeld gemiddeld op? En welke maatregelen hebben het grootste effect?

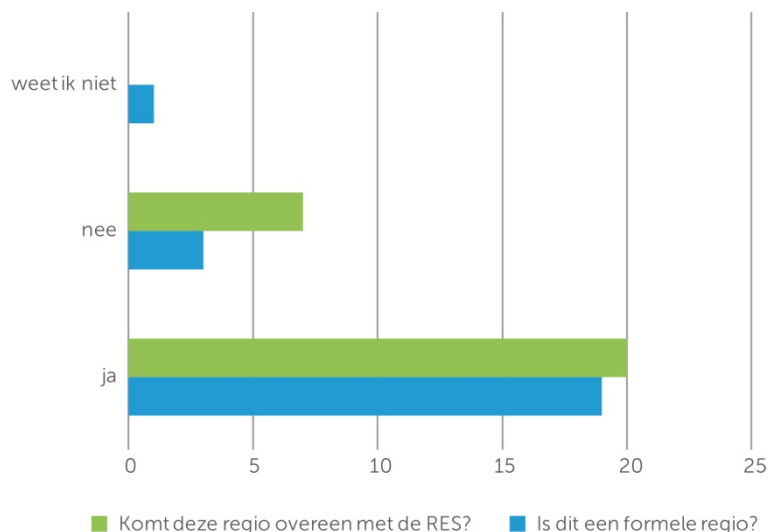
## 5 Organisatie, afstemming en financiering

Dit hoofdstuk gaat in op de organisatie achter de RMP's, in welke mate er wordt afgestemd met gemeenten, hoe ander beleid wordt geïntegreerd in de plannen en wat de verwachtingen rondom financiering zijn.

### 5.1 Organisatie

Volgens de IPO-handreiking is het aan regio's zelf om – indien nog niet aanwezig – de regionale organisatie in te richten en afspraken te maken over taken, rollen en verantwoordelijkheden. De regio's pakken de organisatie daarom heel verschillend op. In grotere regio's is meer budget en capaciteit, en zijn er fulltime coördinatoren die de regiefunctie voor de totstandkoming van de RMP's oppakken. In andere regio's is deze rol toebedeeld aan de verkeersambtenaar die al in dienst is van de gemeente. Veel regio's huren bureaus in om het RMP vorm te geven.

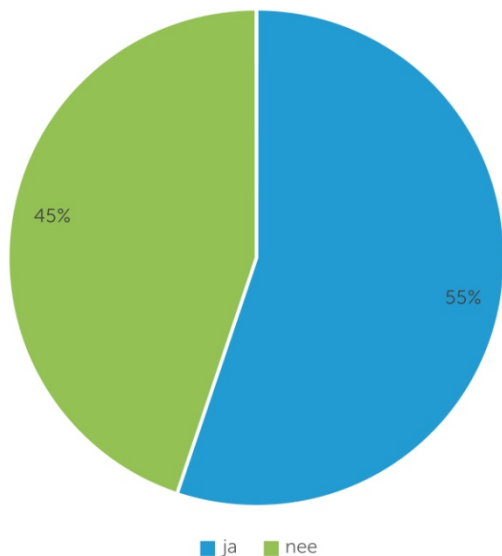
RMP-regio's zijn ingericht op basis van verschillende regiostructuren. Bijna alle RMP-regio's zijn één bestaande mobiliteitsregio. Uitzonderingen zijn het RMP Noord Holland en Flevoland, dat uit drie regio's bestaat (Noord Holland, Flevoland en de Metropoolregio Amsterdam) en het RMP Zuid Limburg dat ook uit drie regio's bestaat (Parkstad Limburg, Maastricht Heuvelland en Sittard-Geleen). Negentien coördinatoren gaven aan dat het een formele regio is, bij drie is dat niet het geval. Twintig RMP-regio's komen overeen met de RES-regio, zeven niet.



**Figuur 7.** Is dit een formele regio en komt deze regio overeen met de RES regio?

Ook de omvang van de regio's loopt uiteen. De grootste regio (RMP Noord-Holland & Flevoland) telt 53 gemeenten. De kleinste regio's (Hoeksche Waard en Goerree Overflakkee) tellen één gemeente. Het aantal gemeenten per regio varieert dus sterk.

De regio's zijn allemaal bestaande organisaties. Vrijwel alle regio's werken aan een RMP (zie hoofdstuk 3 over status). Ruim de helft van de regio's heeft momenteel een mobiliteitsplan, als is dat meestal (nog) geen RMP.



**Figuur 8.** Heeft de regio een mobiliteitsplan beschikbaar?

## 5.2 Afstemming met sector energie

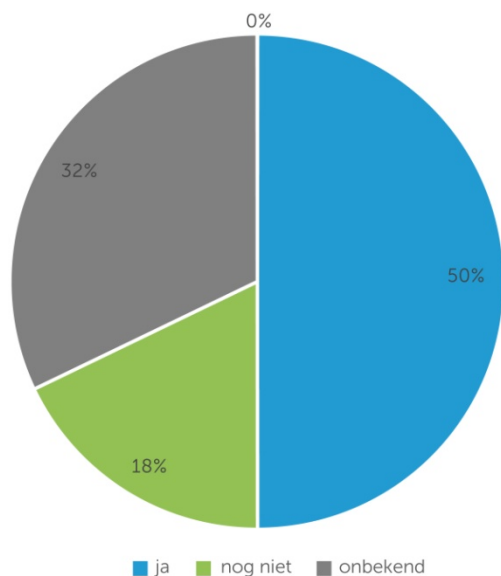
In het Klimaatakkoord is aangegeven dat het van belang is dat er afstemming plaatsvindt tussen de regionale mobiliteitsplannen en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Er staat: *“De uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zal met provincies en gemeenten worden vertaald in regionale mobiliteitsplannen, waarin opgenomen de lokale behoeften voor laadinfra.”* De coördinatoren is gevraagd of deze afstemming in de praktijk ook daadwerkelijk plaatsvindt en of daarbij ook een koppeling gemaakt wordt met de RES.

Alle coördinatoren geven aan dat er (via de provincie, of bij de gemeenten zelf) afstemming is tussen het RMP/mobiliteitsbeleid en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Een enkeling zegt dat er niet de juiste personen bij betrokken zijn en een ander dat er geen verkeerskundigen bij betrokken zijn. Ook gaf een coördinator aan dat in steden laadinfrastructuur een belangrijk item is, maar dat in landelijke gebieden bewoners meestal over een eigen oprit beschikken, waardoor daar laadinfra minder belangrijk is.

De meeste RMP-coördinatoren hebben aandacht voor samenhang van het RMP met de RES. Drie coördinatoren gaven aan dat de RES niet wordt benoemd in het RMP, omdat de RES over het opwekken van energie gaat. Zij stellen dat mobiliteit in de RES onderbelicht blijft, dat de RES meer aandacht heeft voor de energiebehoefte van bebouwde omgeving en dat de koppeling tussen energie en mobiliteit loopt via de NAL.

Anderen gaven juist aan dat er een mobiliteitsparagraaf in de RES zit. Hart van Brabant heeft als enige een REKS (regionale energie- en klimaatstrategie). Hierin is ook een paragraaf voor mobiliteit opgenomen, waarin is aangekondigd dat er onderzoek komt naar de toekomstige behoefte van mobiliteit een (duurzame) elektriciteit. Enkele andere regio's zijn hier ook mee bezig en/of zien het belang hiervan, maar bij de meesten speelt het nog niet.

De helft van de coördinatoren gaf aan dat er afstemming is tussen de leveringscapaciteit van stroom en elektrisch vervoer.



**Figuur 9.** Is er afstemming tussen de levering van stroom en elektrisch vervoer?

Coördinatoren geven een wisselend beeld over hoe de afstemming tussen mobiliteits- en energietransitie plaatsvindt. Ook is het soms lastig om de energievraag en -capaciteit goed af te stemmen omdat de energienetten de regiogrens overschrijden. Bij slechts drie regio's is er sprake van afstemming tussen het opwekken van groene stroom en elektrisch vervoer. Meerdere coördinatoren gaven aan dat er afstemming moet plaatsvinden tussen de energievraag van elektrische mobiliteit en het aanbod. Zij geven veelal specifieke voorbeelden, zoals het belang van een 'smart grid' en elektrische deelauto's voor het kunnen bufferen van elektriciteit bij overproductie, het belang van waterstof en de energievraag van goederenvervoer of de ov-concessie - als daar elektrische bussen in komen. Een coördinator werkte actief samen met de netwerkbeheerder voor het installeren van laadinfra. Gezamenlijk maakten ze een plankaart met punten voor de toekomstige laadinfra, waarbij werd gecontroleerd of er op die plekken genoeg capaciteit in het netwerk is.

### 5.3 Afstemming regio, gemeenten en provincies

Uit de interviews ontstaat het beeld dat er verschillende manieren zijn waarop aan regionaal mobiliteitsbeleid wordt gewerkt. Bij alle regio's is regelmatig afstemming met de betrokken gemeenten. In bijna alle regio's hebben in ieder geval de grotere gemeenten een eigen mobiliteitsplan. Er zijn regio's die werken met een verkeers- en vervoersberaad, regio's waarbij gemeenten geen eigen mobiliteitsbeleid meer ontwikkelen en er is een regio die van de gemeente juist geen beleid mag ontwikkelen. Soms is het beleid van de provincie uitgangspunt en wordt dit door gemeenten uitgewerkt en door de regio gecoördineerd, soms zitten alle partijen integraal aan tafel en soms leveren gemeenten input aan het regionale plan. Een coördinator gaf aan dat dit afhangt van het moment van de plancyclus van de verschillende overheden. Verder viel op dat (ongevraagd) zeker zeven coördinatoren, niet van een provincie, verwezen naar de samenwerking met de provincie, waar zij positief over zijn.

Het op de agenda krijgen van het RMP en duurzame mobiliteit bij de gemeenten blijkt lastig, zeker als er meerdere gemeenten zijn. Een coördinator verwoordde dit als volgt: "Iedereen wil wel brainstormen, maar niemand wil zijn handtekening zetten. Veel gemeenten weten niet wat er in het akkoord staat waar ze voor getekend hebben. Ze zijn te druk met operationele zaken voor mobiliteit. Gemeenten willen vooral weten waar grote stappen gezet kunnen worden: waar halen ze snel veel impact. Ook ligt de prioriteit van veel gemeenten niet bij mobiliteit, maar bij andere thema's, zoals bij de RES. Een nieuwe tactiek om bij de gemeenten binnen te komen en duurzame mobiliteit hoger op de politieke agenda te krijgen die door meerdere mensen wordt gebruikt, is om het thema onder de aandacht te brengen via de algemene duurzaamheidsmedewerker (dus niet via medewerker mobiliteit), en via de communicatiemensen."

### 5.4 Afstemming Rijk en gemeenten

Op de vraag "Is er voldoende sturing en steun vanuit het Rijk? Is er een duidelijke planning en proces geschetst?" antwoordt iedere regio dat er geen sturing vanuit het Rijk is. De vraag of dit meer moet zijn, wordt wisselend beantwoord. Als wordt aangegeven dat een duidelijke sturing gewenst is, valt dat samen met de



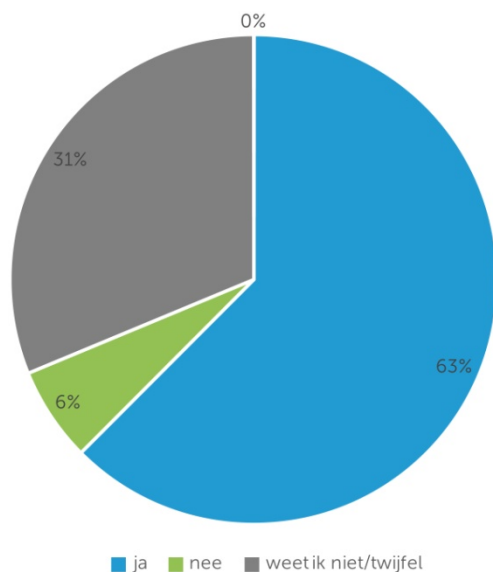
vraag om financiering (BO-MIRT) en ondersteunen door kennis en capaciteit. Als er geen sturing is gewenst dan geeft men aan dat het belangrijk is de beleidsvrijheid behouden. Enkele quotes:

“Er gebeurt al heel veel, toekomstbeeld fiets/slim veilig duurzaam/laadinfra/digitalisering. Het moet niet complexer worden; er is geen behoefte aan een ad-hocinventarisatie om te bepalen wat de opbrengsten zijn voor een bepaald doel. Dat kost te veel tijd en geld en dat is er niet. Kom met geld en de regio voert uit.”

“Afspraken IPO en Rijk zie ik niet terug, ik heb niet het idee dat bij het ministerie ontwikkeling Toekomstbeeld Fiets en RMP gelijk op gaan. Dat blijven allemaal losse brokjes, terwijl wij ze wel integraal op moeten pakken.”

Coördinatoren gaven aan dat er behoefte is aan een Nationaal Mobiliteitsplan.

- Er is behoefte aan overkoepelende doelstellingen voor de RMP's. Waaraan moeten zij bijdragen, in termen van CO<sub>2</sub>-reductie, ander doelen, subdoelen of afspraken over maatregelen? Het ministerie moet een duidelijk doel stellen. Dat helpt om druk op het bestuur te zetten.
- Er is behoefte aan meer integratie en afstemming. Het beeld bestaat dat er verschillende stromen bij het Rijk zijn en men van elkaar niet weet waar men mee bezig is., Men wil de sectorale benadering vervangen door een integrale benadering vanuit verschillende ministeries, zoals ook bij de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Er moet ook meer rekening gehouden worden met waar men gaat wonen, met een spreiding van werkgelegenheid.
- Een NMP zou sturing en regie kunnen bieden. De meerderheid van de coördinatoren gaf aan dat een structuur als bij de RES zinvol is. De RES heeft een veel hogere prioriteit en daar maken ze echt meters omdat er capaciteit is. Ook het startakkoord SPV wordt als voorbeeld genoemd, omdat daarin de organisatie helemaal is vastgelegd. En er is behoefte aan een langetermijnplanning, zoals met de NAL.



Figuur 10. Zie jij een structuur zoals bij het nationaal programma RES als zinvol?

- Men verwacht meer steun vanuit het Rijk voor alternatieven (bijvoorbeeld investeringen in het openbaar vervoer). Nu is het Rijk vooral gericht op verschoning, maar volgens de geïnterviewden zou er ook meer aandacht vanuit het Rijk moeten zijn voor minder verkeer en veranderen naar bijvoorbeeld lopen en fietsen.
- Er is behoefte aan een overkoepelend monitoring- en rapportagesysteem, bijvoorbeeld een eenduidige meetmethode of een benchmark.
- Het NMP kan een antwoord geven op de vraag om financiering en koppeling met het BO-MIRT. De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) zou ook een CO<sub>2</sub>-paragraaf moeten opnemen.

Verder gaven coördinatoren aan behoefte te hebben aan:

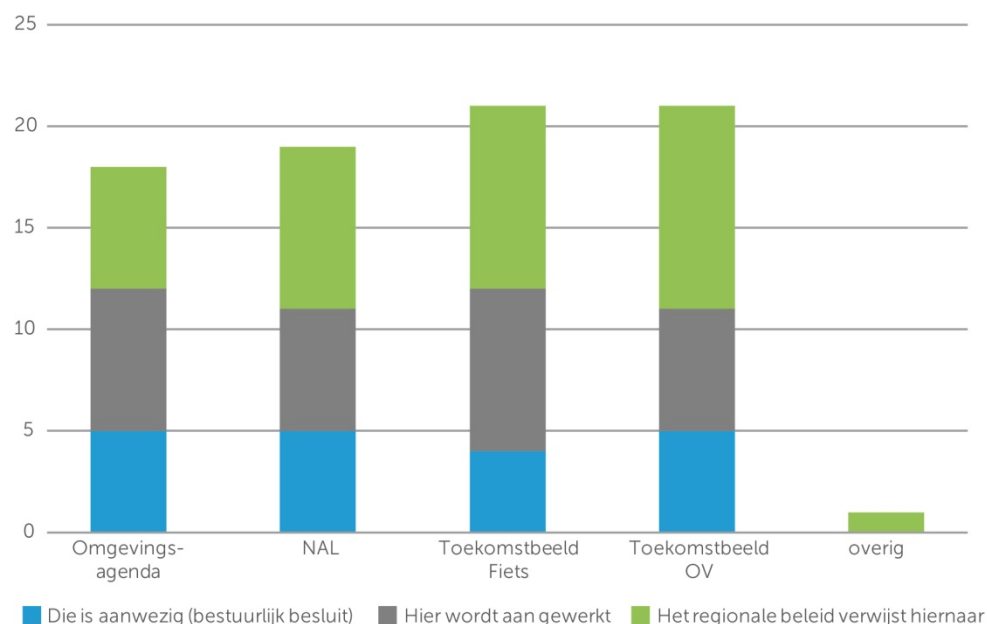
- Meer direct contact tussen de landelijke gremia en de regio's. Maak gebruik van bestaande trajecten zoals het traject rondom de NAL, en de zero-emissiezones (ZE-zones) voor stadslogistiek. Daar werd goed samengewerkt en dat zou ook op andere thema's kunnen. Gemeenten en regio's ervaren het uitvoerings-overleg als een grote black box en willen hier meer bij betrokken zijn.
- Zorg voor een aanspreekpunt bij het Rijk; nu zijn contacten erg versnipperd.
- Maak duidelijk wat er van gemeenten verwacht wordt. Wat moet je als gemeente doen? En wat mag je als regio of landsdeel invullen?
- Communiceer duidelijkheid over RMP's. Gebruikte taal en terminologie is nu niet altijd hetzelfde: als het Rijk het over de regio's heeft, gaat het vaak over een landsdeel/provincie. Benoem dus eenheden duidelijker.
- Er zou een nationaal bureau moeten komen van experts op het gebied van duurzame mobiliteit, die mee kunnen denken met gemeentelijke ambtenaren. Kennis en netwerk moeten gekoppeld worden. Nu moet iedereen het wiel uitvinden.

Een deel van de geïnterviewden ziet bovendien meerwaarde in een meer gestandaardiseerde aanpak. Op de vraag "Biedt een gestandaardiseerde aanpak/format meerwaarde?" antwoordden dertien coördinatoren positief, acht negatief en twee twijfelden. Bij de laatste twee categorieën werd opgemerkt:

- niet alle gemeenten zijn over een kam te scheren;
- het gaat niet om het rapport, maar om het proces;
- het gaat niet om een format; je moet vooral toegang hebben tot cijfers en kennis makkelijk kunnen vinden;
- maak het niet zo groot als de RES, niet bureaucratisch, hou het behapbaar.

## 5.5 Koppelkansen

De meeste regio's voeren een min of meer samenhangend beleid. Zeker de toekomstbeelden fiets en -ov, en in iets mindere mate de NAL en de omgevingsagenda, zijn in het mobiliteitsbeleid opgenomen:



**Figuur 11.** Is er samenhangend beleid in de regio?

Op de vraag "Stimuleren RMP's additionele duurzaamheidsplannen bij gemeenten? Bijvoorbeeld duurzame ruimtelijke ordening en knooppuntbeleid, waardoor afstanden korter zijn er minder mobiliteit is en de mobiliteit die er is duurzaam en actief is (lopen, fiets, ov)?" antwoordde vrijwel iedereen positief. Wel gaven zes coördinatoren aan dat RMP's nog erg in ontwikkeling zijn, 'nu steeds meer aan het landen' zijn en dat gemeenten hier vaak te weinig capaciteit voor hebben.

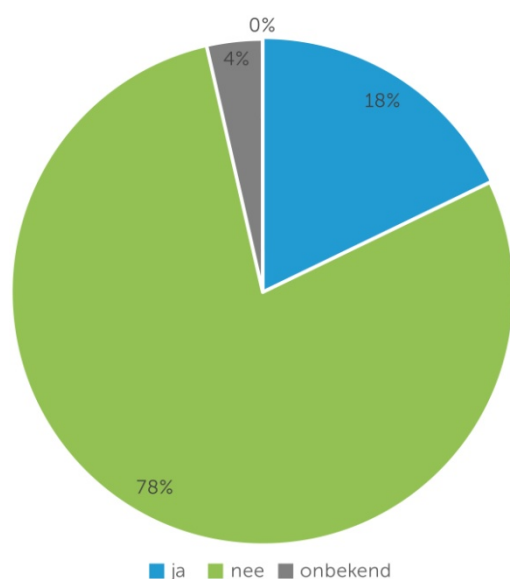
Over de effectiviteit van RMP's als instrument lopen de meningen uiteen. Het Klimaatakkoord en het RMP kunnen volgens de coördinatoren politiek relevant gemaakt worden door het te koppelen aan gezondheid, knelpuntbestrijding en lokale zaken en door te koppelen aan onderwerpen als woningbouw. Op de vraag "Is het RMP een nuttig instrument?" antwoorden dertien coördinatoren positief. Enkele kanttekeningen die worden genoemd:

- RMP is een verwarrende naam; duurzaamheid zit niet in de naam; 'programma' is meer overkoepelend. Breder dan plan.
- Er is nu nog niet voldoende meerwaarde.
- Het is belangrijk dat het Rijk de regie pakt.
- Gemeenten willen wel, maar hebben geen geld.
- Soms zijn er bestuurders die dwars liggen; daar moet je het goed 'framen'.

## 5.6 Financiering en capaciteit

De regiocoördinatoren is ook gevraagd hoe zij aankijken tegen de financiering van de plannen, en de middelen die hiervoor nodig zijn. Is het al duidelijk waar de financiering voor de uitvoering van de plannen vandaan moet komen? En is er voldoende menskracht en kennis om de plannen te ontwikkelen en daarna uit te voeren?

Wat als eerste opvalt is dat bijna alle ondervraagden (22) het enorme gebrek aan capaciteit op het gebied van mobiliteit benoemen bij met name de kleine gemeenten. Slechts een persoon gaf aan dat er genoeg capaciteit is. Vaak is in gemeenten maar een (of soms geen) ambtenaar die zich bezighoudt met mobiliteit. Deze persoon gaat niet alleen over de plaatselijke rotonde en verkeerspaaltjes, maar moet overal over meedenken en visies en plannen ontwikkelen. Van de NAL, het RMP, deelmobiliteit, overal moet deze persoon kennis van hebben. Tijdens de plannenmakerij zijn deze mensen vaak al volledig overbelast. Onder de geïnterviewden bestaan grote zorgen dat deze mensen geen tijd en benodigde kennis zullen hebben om straks alle maatregelen te gaan uitvoeren. Daardoor komt er veel bij een regio en/of een provincie te liggen, terwijl een regio ook niet altijd genoeg middelen en capaciteit heeft om hier de grootste rol op te pakken.



**Figuur 12.** Is er een duidelijk plan hoe de activiteit uit de mobiliteitsplannen gefinancierd gaan worden?

Daarnaast weet ruim driekwart van de regiocoördinatoren niet waar het geld vandaan moet komen voor de uitvoering van de plannen. Regelmatig wordt verwezen naar de gemeenten en provincies, maar de meeste coördinatoren verwachten niet dat die geld genoeg hebben voor de uitvoering van de plannen. Bestuurders vragen: What's in it voor me? Waarom zou je bijdragen aan investering bij andere gemeenten? Verschillende coördinatoren geven aan dat ze ervan uitgaan dat de plannen (via de provincie) ingediend gaan worden bij het BO-MIRT in november 2021, of het jaar erop. Maar anderen hebben hier geen idee van en verwachten dit ook niet.

De verschillende schaalgroottes van de maatregelen in de RMP's speelt hierbij een rol. Een individueel fietsproject is te klein voor het BO-MIRT, maar opschaling tot bijvoorbeeld tien fietssnelroutes zou wel tot een BO-MIRT-waardige input kunnen leiden. Ook werd genoemd dat gemeenten een andere begrotingscyclus hebben. Zij moeten nu al vaststellen wat ze volgend jaar nodig hebben en ze werken heel integraal.

Enkele quotes:

"Met de programma's als Toekomstbeeld Fiets, Toekomstbeeld OV en Nationaal Actieprogramma Laadinfrastructuur lijkt er steeds meer een op een financiering vanuit het Rijk te ontstaan. Dit maakt integraal werken onmogelijk."

"Voor fiets en ov zijn subsidiepotjes beschikbaar. Je moet wel 50 procent bijdragen; geld uit de regio is vooral voor onderzoek. Voor uitvoering moeten gemeenten geld regelen. Veel gaat nu naar corona; veel naar zorg sociaal domein, het is nu geen vetpot."

"We hebben voldoende geld om de huidige plannen uit te voeren, anders zouden we ze ook niet maken. Maar die plannen zijn op zich niet voldoende om te voldoen aan de verwachtingen van het Klimaatakkoord."

"Een regionale investeringsagenda voor financiering van projecten namens acht gemeenten. Dat is wel een stroperig proces. Van projectidee tot besluit ben je tien maanden verder. We doen nu een nieuwe poging om dat sneller te laten verlopen. Financiering wordt door de provincie verdubbeld. Met extern geld wordt van iedere euro vijf euro gemaakt."

"Voor de echte ambitieuze plannen zoals fietssnelwegen is het niet duidelijk hoe dit betaald gaat worden."

"Nee er is niet voldoende geld. Dat moet uit het BO-MIRT komen, daar zit wel veel geld in. Wil plannen bij MIRT inbrengen. Ik ga ervan uit dat dat gaat komen en zie dat positief in."

"De regio is in gesprek met de provincie. Wil aan de plannen een prijskaartje hangen en dan ingaan dienen bij de MIRT. Hier wordt op hoger niveau al hard voor gelobbyd."

"Er lijken steeds meer een op een financieringsstructuren te ontstaan. Dat is niet integraal werken. Bij RMP-maatregelen zit veel klein bier. Dat krijg je niet snel gefinancierd uit BO-MIRT, wellicht door opschaling. Koppeling met verstedelijkingsafspraken zou ook bij BO-MIRT kunnen."

Verder gaven coördinatoren aan behoefte te hebben aan:

- Een koppeling tussen het Klimaatakkoord, RMP's en de MIRT; het Rijk zou via de MIRT-tafel mee moeten betalen aan de plannen.
- Een gezamenlijk programma voor de regio en Rijk en waarvan bepaald hoe dit gefinancierd gaat worden. Er zou een gezamenlijke investeringsagenda moeten komen. Als je binnen het NMCA geen knelpunt bent, maak je geen kans op geld uit het MIRT. Zorg voor een betere financiering van een set kleinere projecten in het BO-MIRT. Maak bijvoorbeeld mogelijk dat hieruit een set van tien snelfietsroutes in een regio gefinancierd kan worden.
- Meer capaciteit bij vooral kleine gemeenten voor de uitvoering van het klimaatakkoord.
- Aandacht voor de buitengebieden en kleinere regio's. Juist in buitengebieden is de onrendabele top groter. Pak de oneerlijke voorsprong aan: grote regio's zoals Metropoolregio Rotterdam Den Haag hebben een heel team en kleine regio's moeten alles alleen doen. Grotere regio's hebben daarom ook meer kans op financiering. Zij hebben bijvoorbeeld een ingang via de MIRT. De provincie lijkt dit niet altijd centraal op te pakken.
- Een landelijke coördinatie van ombouw van een Mobiliteitsfonds naar een duurzaam-mobiliteitsfonds en daarbij coördinatie van contacten en mogelijke financiering met de EU-gelden voor regionale projecten.

## 6 Conclusies en aanbevelingen

### 6.1 Conclusies

Twee jaar na de ondertekening van het Klimaatakkoord heeft 7% van de regio's een vastgesteld RMP, 25% vindt het bestaande mobiliteitsplan een RMP, 32% is vergeworderd met de planvorming 18% maakt van het bestaande mobiliteitsplan een RMP en 18% heeft geen RMP of integreren dit in een ander programma.

Door gebrek aan sturing en communicatie van bovenaf, weten veel regio's niet wat er van hen verwacht wordt. Er ontbreekt momenteel een duidelijke en afgebakende doelstelling voor RMP's. Doordat sommige regio's al bestaande mobiliteitsplannen gebruiken en andere ideeën hebben over wat een RMP is, is er een groot verschil in inhoud van de plannen. Een andere oorzaak is de ongelijkheid in de omvang en de organisatie van de regio's. Mede hierdoor is er een verschil in de mate waarin doelen SMART zijn geformuleerd. Door de grote inhoudelijke verschillen tussen RMP's is er geen samenhang tussen de plannen.

Weinig regio's hebben bovendien een goed beeld van:

- de huidige CO<sub>2</sub>-emissie van hun mobiliteit;
- van de toekomstige emissie;
- hoeveel CO<sub>2</sub>-reductie hun maatregelen (zouden moeten) bijdragen aan de totale CO<sub>2</sub>-doelstelling (49% reductie in 2030 ten opzichte van 1990 beleidsbreed).

Er is een grote behoefte aan afstemming en het gebruik van eenduidige rekenmethodes op dit gebied.

In veel regio's en gemeenten is een gebrek aan capaciteit. Regio's, maar vooral kleine gemeenten, hebben moeite met de plandruk, er wordt veel gevraagd (SUMP, RES, Omgevingsvisie, Toekomstbeelden Fiets en OV, bestaand beleid), maar er komen geen extra middelen of capaciteit. Over de financiering van de plannen bestaat grote onduidelijkheid. De regionale opgaven lijken lang niet altijd hun weg te vinden naar het BO-MIRT overleg.

Voor de afstemming met de RES- en NAL-processen ontbreekt een over de sectoren gedeeld besef dat, ook al neemt de energievraag af, de vraag naar elektriciteit (en waterstof) zal stijgen door de transitie naar schone voertuigen. Beleid gericht op de combinatie van een stijgende vraag naar elektriciteit en een verduurzaming van deze stroom naar groene stroom, komt nog nauwelijks voor.

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat de Rijksoverheid de RMP's faciliteert met actieve participatie en ondersteuning, en de regio voert voor onderlinge samenhang en regio-overschrijdende landelijke aspecten. In de praktijk blijkt hier weinig van terecht te komen. Voor de meeste coördinatoren is het Rijk een onzichtbare speler bij de totstandkoming van de RMP's en is er vrijwel geen onderlinge samenhang of een overkoepelende, regio-overschrijdende visie.

Het gebrek aan regio en ondersteuning staat effectieve uitvoering van afspraken uit het Klimaatakkoord op lokaal niveau in de weg. Er is een duidelijke wens vanuit deze groep voor een sterkere regiefunctie vanuit het Rijk en het is belangrijk dat hieraan gehoor wordt gegeven.

### 6.2 Aanbevelingen

RMP's kunnen een belangrijk middel zijn voor tijdige en effectieve uitvoering van afspraken uit het Klimaatakkoord voor mobiliteit op regionaal en lokaal niveau. Voor samenwerking tussen gemeenten bij de uitvoering daarvan en de totstandkoming van samenhang tussen de maatregelen en acties in aanverwante domeinen door verschillende gemeenten in een regio én tussen regio's. Uit de interviews en het onderzoek komen signalen naar voren over de (verwachte) obstakels bij het opstellen en uitvoeren van RMP's. Het is belangrijk dat deze signalen opgepakt worden door de relevante partijen, zodat de transitie naar een duurzaam mobiliteitsstelsel soepel en spoedig kan plaatsvinden. We raden daarom de uitvoerende overheden, zoals het Rijk, de provincies, de VNG en het IPO aan de volgende punten in overweging nemen:

- 1 Vanuit de regio is een wens voor een meer zichtbare, faciliterende en ondersteunende rol vanuit het Rijk in de totstandkoming van de RMP's. Onder deze rol vallen in elk geval de volgende aspecten:
  - Het ontwikkelen van een integrale, regiogrensoverschrijdende visie, een zogenaamd nationaal mobiliteitsprogramma (NMP). Hierin staat onder andere aangegeven wat de gezamenlijke doelstelling

is van de RMP's, waaraan de programma's concreet moeten bijdragen en wie voor wat verantwoordelijk is op welk niveau. Ook zijn hier regiogrensoverschrijdende projecten opgenomen en verbanden gelegd tussen de RMP's.

- Duidelijkheid verstrekken over de financieringsstructuur voor de uitvoering van de RMP's. Een optie om deze duidelijkheid te verschaffen is om de financiering van de RMP's te integreren in de BO-MIRT-structuur.
  - Nu de regio's en gemeenten steeds meer taken en verantwoordelijkheden voor de uitvoering van het mobiliteitsaspect van het Klimaatakkoord krijgen, hebben zij behoefte aan meer ondersteuning met menskracht, kennis en middelen voor de planvorming en uitvoering van de maatregelen.
  - Een centraal communicatiepunt over de implementatie van RMP's.
- 2 Er is behoefte aan een eenduidige rekenmethodiek voor het vaststellen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door mobiliteit en het doorrekenen van maatregelen (NB begin 2021 werkt CROW aan een eerste aanzet hiervoor).
  - 3 Zorg voor een betere koppeling en afstemming tussen stijgende vraag naar (groene) stroom die voortkomt uit de RMP's en de RES.
  - 4 Zorg voor koppeling tussen het BO-MIRT en verstedelijkingsopgaven.
  - 5 Zorg voor een kennisuitwisseling tussen de regiocoördinatoren (zie paragraaf hieronder).
  - 6 Zorg dat de regio het RMP politiek relevant kan maken door de mogelijkheid om een koppeling te leggen tussen de RMP's en de BO-MIRT (en/of Regiodeals) en thema's die relevant zijn voor de regio's, zoals gezondheid (waaronder veiligheid en leefbaarheid), knelpuntbestrijding en woningbouw.

### 6.3 Kennisvragen

Coördinatoren gaven aan dat veel regio's elkaar niet of nauwelijks spreken en alleen contact hebben met de gemeenten en provincie, dat de betrokkenheid van gemeenten draait om uren en geld, en om kennis en kunde op maatregelniveau. "Als je iets wil doen, werk dan vooral aan concrete uitvoeringskennis. Er werken vaak ingenieurs bij gemeenten die concrete kennis nodig hebben."

Meerdere coördinatoren gaven aan bestaande kennisproducten rond praktijkvoorbeelden (de inspiratiegids, leercafés en brochure 'sporen van verandering') niet te kennen. Dit betekent dat de communicatie vanuit CROW niet goed werkt. Zitten de coördinatoren in het CROW-adressenbestand? Lezen zij hun mail van CROW? Of vergeten ze het weer snel omdat zij geen urgentie hebben?

Verder gaven coördinatoren aan behoefte te hebben aan kennis over diverse onderwerpen. Deze geven geen duidelijk beeld en zijn daarom niet vertaald naar een concrete aanbeveling (zie bijlage I).

## Bijlage I – Kennisvragen

Coördinatoren gaven aan behoefte te hebben aan kennis over diverse onderwerpen.

- **Voorbeelden** van andere regio's: hoe de processen en samenwerking daarachter in zijn werk gaat en hoe je maatregelen opschaaft. Ook hoe je omgaat met specifieke uitdagingen, bijvoorbeeld als je heel veel gemeenten in je regio hebt.
- **Informatie/verhalen** over wat duurzaamheid gebruikers/mensen oplevert, zodat gemeenten het duurzaam-verhaal beter kunnen verkopen.
- **Data** die betrekking heeft op de regio. Je wilt doelen kunnen meten. Hoe kun je een bepaalde projectvoortgang meten? Een statisticus of technicus die uitlegt hoe je het goede meet. Wat zijn de goede indicatoren om te bepalen of je je doel hebt bereikt? Monitoring voor CO<sub>2</sub> - landelijke methodiek en aanspreekpunt. Bij CO<sub>2</sub>-berekeningen: wat zijn effecten van maatregelen?
- **Financiering**
- **Kennis delen**; wat werkt wat niet, onderzoeksresultaten, waar neem je bestuur in mee. Er zijn veel online-bijeenkomsten, je moet er wel iets aan hebben; niet alleen grote bijeenkomsten. Kennis delen via de leercafés is prima. Dit moeten niet te veel organisaties gaan doen. Er is vaak nu al geen tijd in de agenda om de leercafés te bezoeken.
- Meer info over hoe je de juiste **partijen bij elkaar kunt brengen**. Grotere gemeenten schakel je bijvoorbeeld in voor de MIRT overleggen.
- Over de **processen**, het delen van samenwerking, financiering, organisatie enzovoorts. Voorbeeld SPV: gemeenten en regio's worstelen met risicogestuurde aanpak: CROW kan daar een aanpak/leidraad in geven.
- Het zou wel nuttig zijn als CROW **sneller op actualiteiten inspringt**. Dus niet 1,5 jaar doen over een leeropgang op emissiezones, dat komt dan een beetje als mosterd na de maaltijd als die nu pas wordt aangeboden. Nu is er behoefte aan meer uitleg over het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

En nog enkele inhoudelijke kennisbehoeften die werden genoemd:

- Mobiele werktuigen. Bijvoorbeeld: gaan grote aannemers daar niet mee weglopen. Achterstand voor lokale ondernemers.
- Hoe werkt het met zero-emissie-zones in dorpen.
- Meer info over scheepvaart.
- Afstemming over Rijkswegen en water/binnenvaart.
- Deelmobiliteit.





## Colofon

### Klimaatbeleid: De ambitie van de regio De stand van zaken rondom de Regionale Mobiliteitsprogramma's

#### uitgave

CROW-KpVV, Ede  
Natuur & Milieu

Deze uitgave is (mede) mogelijk gemaakt door een bijdrage vanuit het KpVV-programma. Dit programma ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit. Het gaat om kennis die fundamenteel ondersteunt bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering. Het KpVV-programma wordt gefinancierd door de provincies en de vervoerregio's.

#### artikelnummer

K-D108



**METROPOOLREGIO**  
ROTTERDAM DEN HAAG



#### productie

CROW

#### contact

Kennisplatform CROW  
klantenservice@crow.nl

#### bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden via  
[www.crow.nl/publicaties](http://www.crow.nl/publicaties)

NATUUR  
& MILIEU

KpVV  
**CROW**