

Duurzame mobiliteit

FLEVOLAND
INNOVATIEF
EN
ONDERNEMEND



Werksessie PS EMS & RND

25 november 2020

Afdeling Strategie en Beleid

Inhoud/leeswijzer

- Inleiding/aanleiding (dia's 3-4)
 - Doel en ambitie Klimaatakkoord en uitwerking hiervan in Regionaal mobiliteitsprogramma (RMP). Toelichting van meerwaarde van RMP.
- Feiten (dia's 5-12)
 - Informatie over aandeel van vervoerswijzen in CO₂-uitstoot, in totale mobiliteit, reismotieven, vervoerstromen en de vertaling van de doelstelling uit het Klimaatakkoord naar een opgave voor de regio. Dit geeft inzicht in de mogelijke effectiviteit van de verschillende sturingsinstrumenten.
- Knoppen/sturingsmogelijkheden (dia's 13-18)
 - Informatie over het instrumentarium dat de provincie ter beschikking staat om te sturen op verduurzaming van de mobiliteit, een beknopte beschouwing van de verwachte beïnvloedbaarheid en een overzicht van lopende activiteiten.
- Opbrengst eerdere beeldvormende sessie (dia 19)
 - Weergave van de ontvangen input voor de beeldvormende sessie van de commissie EMS op 6 mei 2020 over het nieuwe Programma mobiliteit en ruimte.

Inleiding

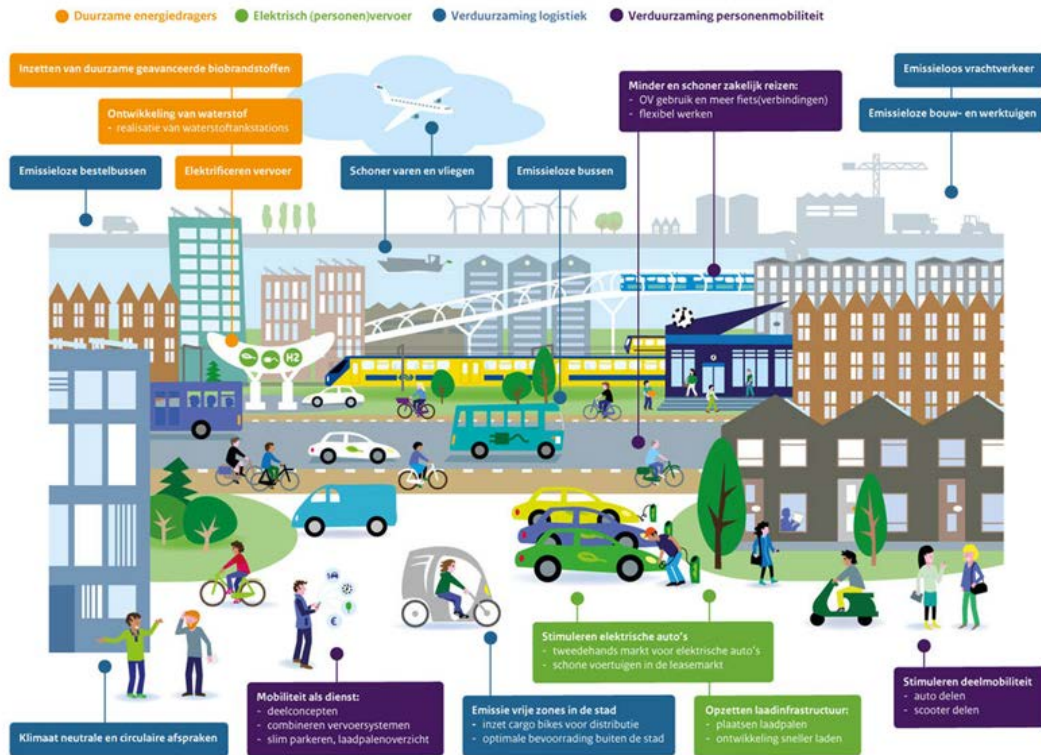
Klimaatakkoord

- Reductie CO₂-uitstoot; 49% 2030 en 95% 2050
- Voor mobiliteit geen concreet doel;
 - Doel Energieakkoord (2013) blijft staan: 25 Mton in 2030 (17% reductie t.o.v. 1990)
- Ambitie: zorgeloze mobiliteit
 - Verbinden duurzaamheid aan andere doelen
- Regionale uitwerking in RMP's

Coalitieakkoord

- CO₂-neutraal in 2050, liefst eerder
- Energieneutraal, inclusief mobiliteit in 2030 (opwekking hernieuwbare energie = verbruik energie)
- Uitgangspunt: Haalbaar, betaalbaar en uitvoerbaar

Reductie ≠ neutraliteit → afstemming nodig met verbruik andere sectoren en opwekking



Regionaal Mobiliteitsprogramma

Deelregio's Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland

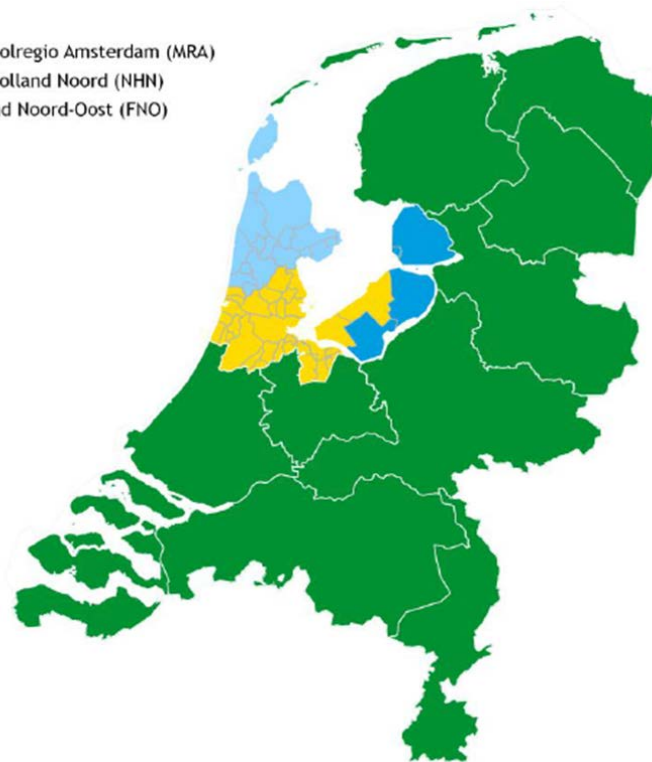
- RMP = Regionaal ambitieniveau en samenhangend pakket van maatregelen ter reductie van CO₂-uitstoot door mobiliteit, voor NH en Flevoland samen
- Focus op CO₂, met aandacht voor interactie met maatregelen voor schone lucht, natuur (incl. stikstof), milieu, duurzame energie, geluid, landschap, etc.
- Integraal
 - Interactie maatregelen onderling
 - Interactie met aanpalende ontwikkelingen SBaB/MRA
- Efficiënt: inspireren, kennisdelen en verdelen (koplopers)
- Ingang bij het Rijk:
 - RMP als gespreksonderwerp (BO-MIRT, SBaB)
 - Afspraken over geld en andere randvoorwaarden
 - Schaal (door aggregatie meer gewicht)

Deelregio's

Metropoolregio Amsterdam (MRA)

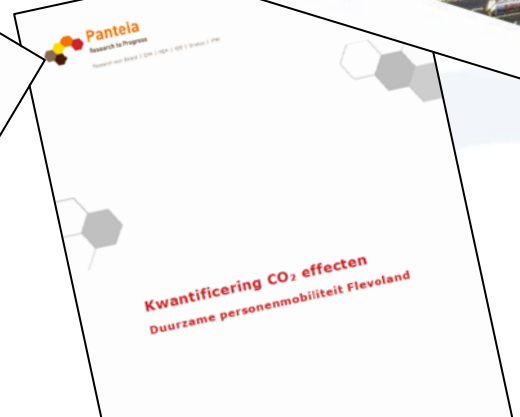
Noord-Holland Noord (NHN)

Flevoland Noord-Oost (FNO)



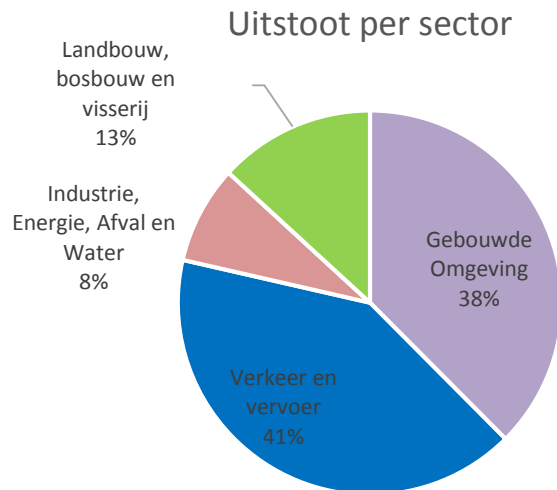


Feiten



Exacte getallen kunnen afwijken door verschillende ijkjaren en rekenmethoden, maar ze bieden wel belangrijke inzichten.

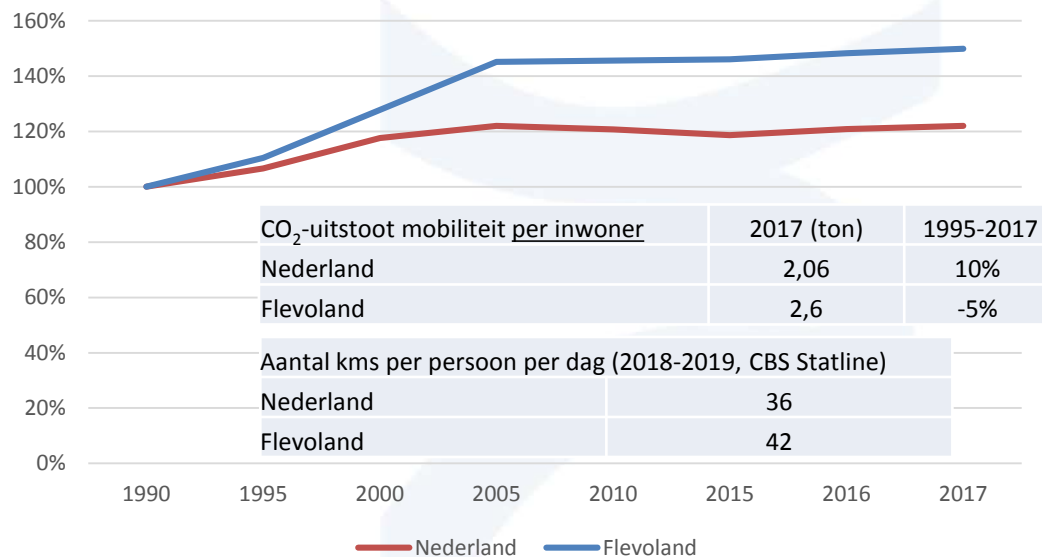
CO₂-uitstoot door mobiliteit



Het aandeel verkeer en vervoer in Flevoland is relatief groot doordat Flevoland weinig industrie heeft:

- Flevoland 41%
- Nederland 18%

Ontwikkeling CO₂-emissie mobiliteit (kton)



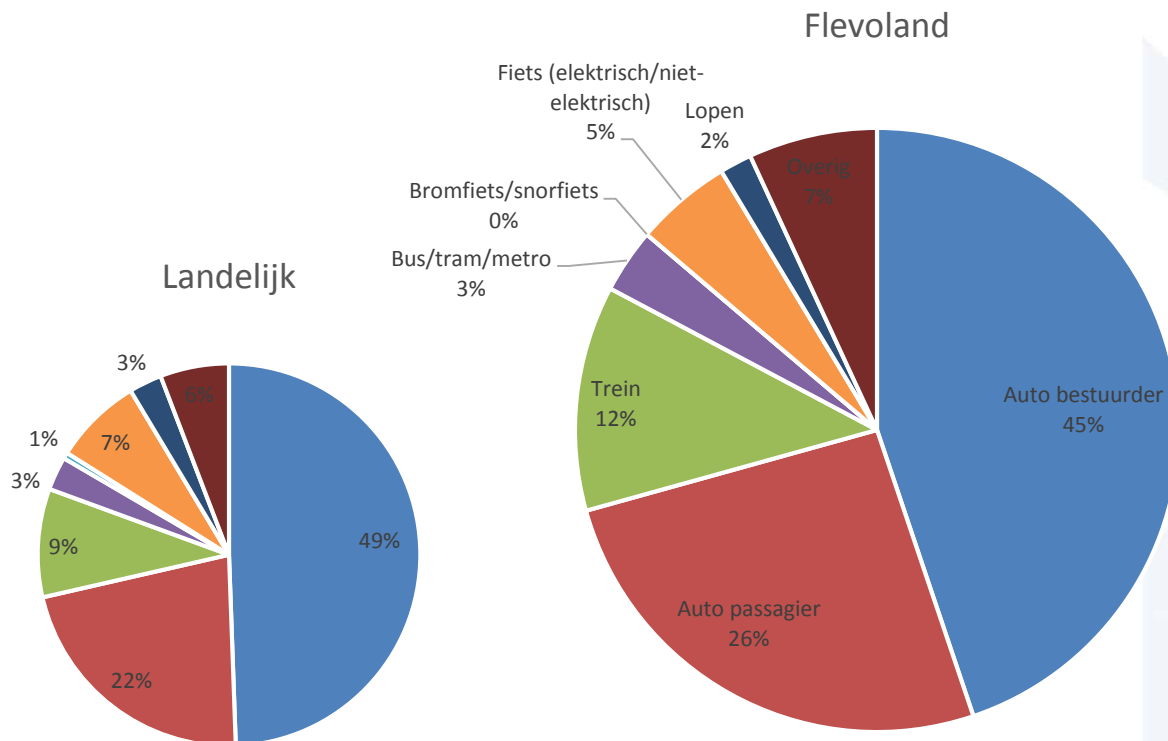
De grafiek laat zien dat de CO₂-uitstoot door mobiliteit over 1990-2017 in Flevoland meer is gestegen dan landelijk. Dit komt door de sterkere bevolkingsgroei.

De eerste tabel laat zien dat de uitstoot per inwoner in Flevoland 26% hoger ligt dan landelijk, maar daalt, waar deze landelijk is gestegen.

De 2^e tabel laat zien dat de hogere uitstoot per persoon voor een belangrijk deel wordt veroorzaakt door de langere reisafstand per Flevolander per dag.

Vervoerswijzen

Gemiddeld over 2014-2017 o.b.v. OVIN (CBS)


















Aandeel in reizigerskilometers (t.o.v. landelijk):

1. Auto 71% (gelijk)
2. OV 15% (trein 3%-punt hoger)
3. (Brom)fiets 5% (2%-punt lager)

Vervoerswijzen

Modal split van/naar deelgebieden in Amsterdam

Modal split per relatie	Amsterdam Centrum			Amsterdam Noord			Amsterdam Ringzone			Amsterdam Nieuw-West			Amsterdam Zuidoost		
															
Almere en Lelystad	38%	56%	6%	84%	15%	1%	52%	43%	5%	74%	24%	2%	62%	34%	3%
Amstelland-Meerlanden	39%	42%	19%	76%	11%	13%	55%	19%	26%	72%	12%	16%	67%	27%	6%
Gooi- en Vechtstreek	50%	41%	9%	66%	30%	4%	71%	24%	5%	78%	22%	0%	64%	21%	15%
Haarlem en IJmond	39%	54%	6%	78%	14%	8%	61%	35%	4%	86%	9%	5%	72%	24%	4%
Waterland en Zaanstreek	41%	48%	11%	72%	12%	16%	53%	41%	6%	80%	15%	5%	57%	39%	4%
Provincie Utrecht	38%	59%	3%	94%	6%	0%	57%	42%	1%	71%	29%	0%	69%	29%	2%
Provincie Zuid-Holland	41%	58%	1%	81%	16%	2%	56%	44%	0%	72%	28%	0%	55%	45%	0%
Rest Provincie Noord-Holland	44%	55%	1%	79%	12%	9%	59%	40%	0%	80%	20%	0%	63%	34%	3%
Rest Nederland	53%	47%	0%	66%	34%	0%	66%	34%	0%	80%	20%	0%	79%	21%	0%

OV naar het centrum, auto naar de rand

Er zijn grote verschillen in de vervoerwijzekeuze voor verplaatsingen van- en naar Amsterdam afhankelijk van waar men in Amsterdam moet zijn of vandaan komt. Naar het centrum haalt het OV een groter marktaandeel dan de auto, terwijl in Nieuw-West en Noord het auto aandeel meestal boven de 70% ligt. De ringzone zit er tussenin. Fiets haalt een redelijk aandeel tussen nabijgelegen gebieden. Opvallend is ook het hoge autoaandeel vanuit de Gooi- en Vechtstreek richting Amsterdam.

Data:
 OVIN & OVIA, 2010-2017

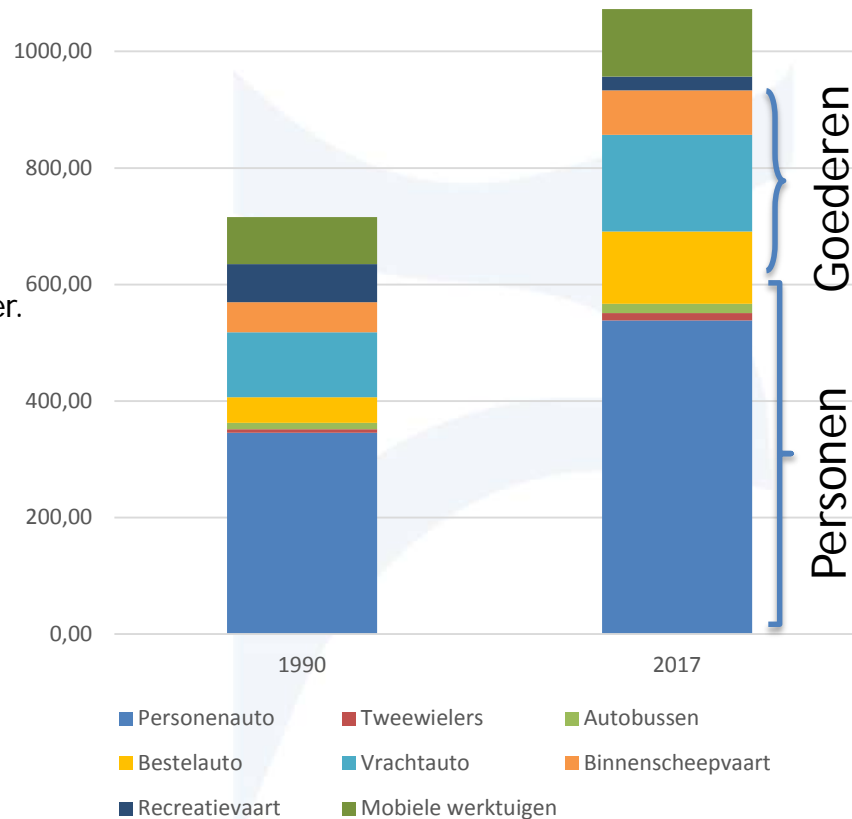
De tabel laat zien dat aandelen van vervoerswijzen sterk variëren per vervoerrelatie, afhankelijk van afstand, OV-aanbod, parkeergelegenheid, doorstroming wegverkeer, etc.

Uitstoot per vervoerswijze

Aandeel in de CO₂-uitstoot door mobiliteit:

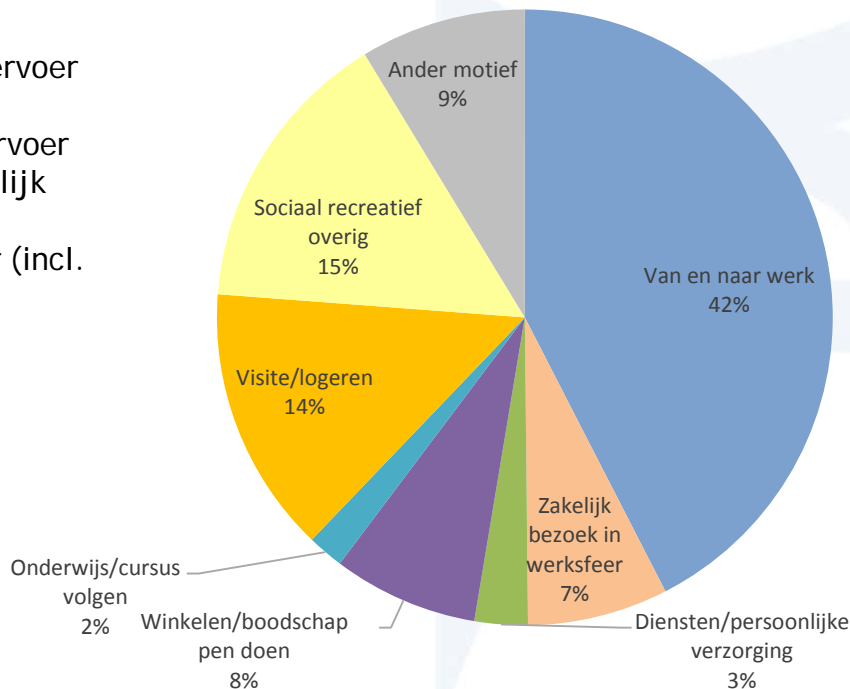
- Personenvervoer ca. 60%
- Goederen ca. 30%
- Mobiele werktuigen ca. 10%

Auto's zijn bron van vrijwel alle uitstoot door personenvervoer.



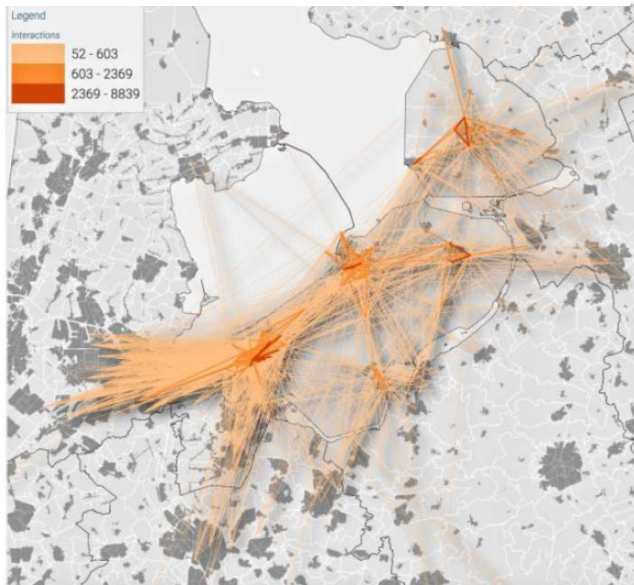
Reismotieven auto bestuurder (aandeel in reizigerskilometers)

- Aandelen privé vervoer en werkgerelateerd vervoer zijn ongeveer gelijk.
- Van werk gerelateerd verkeer is woon-werkvervoer veruit de grootste bron van CO₂; aandeel zakelijk verkeer is relatief beperkt.
- Van privé verkeer is sociaal-recreatief vervoer (incl. visite/logeren) de grootste bron van CO₂.



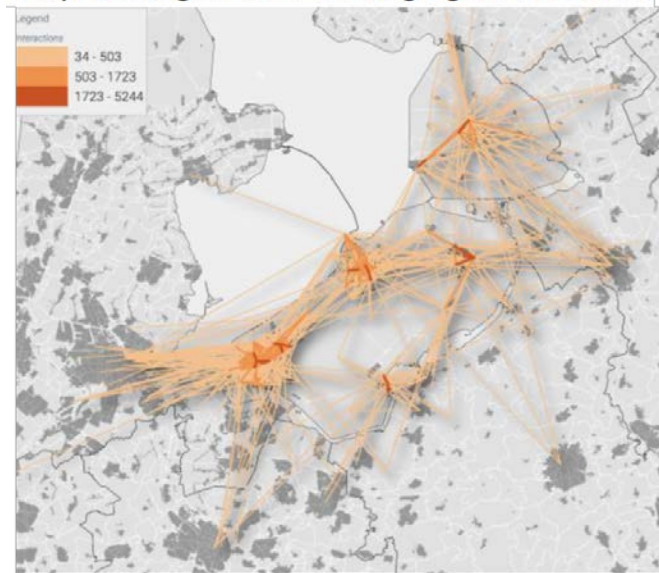
Herkomst en bestemmingen

Woon-werkpendel



Bron: CBS microdata SSB/ABR 2007-2015

Verplaatsingen voor verzorging en recreatie

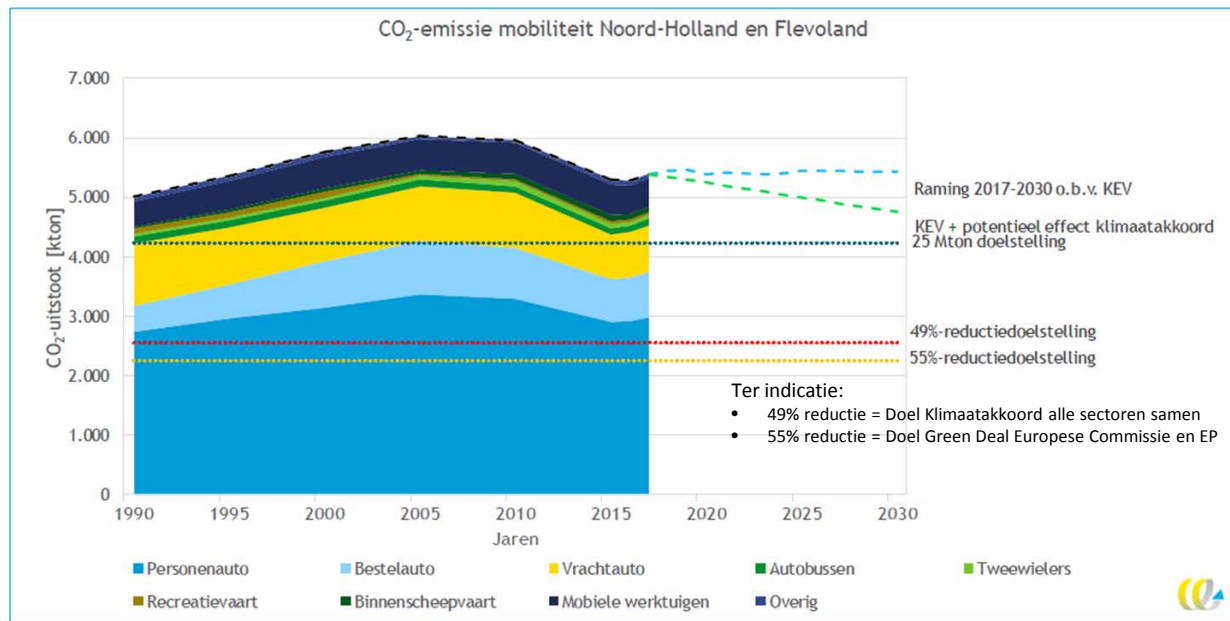


Bron: CBS microdata MON 2004-2009 en OViN 2010-2016

50% van alle autoverplaatsingen is korter dan 15 km; aandeel in CO₂-uitstoot is ca 10%

Opgave

- Gezamenlijke doelstelling voor Flevoland en Noord-Holland, vanwege:
 - Verwevenheid vervoersysteem in Noord-Holland en Flevoland
 - Beperkte beïnvloedingsmogelijkheden van de partijen afzonderlijk
- Doelstelling RMP 4,2 megaton in 2030:
 - Aansluiting bij Energieakkoord en Ontwerp klimaatakkoord
 - 25 megaton landelijk = 4,2 megaton voor regio
- Zelfs volledige uitvoering van alle afspraken uit het Klimaatakkoord is onvoldoende om doelstelling te halen



	1990	2017	2030
0-variant:	5,0	5,4	5,4 (- 0%) Lichtblauwe stippellijn
Bij volledige uitvoering klimaatakkoord:			4,7 (-13%) Groene stippellijn
Doelstelling RMP (25 Mton landelijk):			4,2 (-22%) Blauwe stippellijn

Knoppen

Sturingsmogelijkheden voor provincie



Invalshoeken

Verminderen

Minder reizen of kortere afstanden

- Wonen en werken bij elkaar
- Thuis werken, videovergaderen/-lessen
- Internetwinkelen
- Clustering van bedrijven
- Efficiëntere goederenstromen

Veranderen

Vervoerswijze

- OV
- Fiets
- Lopen
- Binnenvaart
- Goederenvervoer per spoor

Verduurzamen

Minder uitstoot vervoermiddel

- Elektrificatie (batterij- en waterstofelektrisch)
- Zuiniger voertuigen
- Zuiniger rijden

Instrumentarium

	Vermin- deren	Veran- deren	Verduur- zamen
Laadpalen en verkooppunten duurzame brandstoffen			X
Ruimtelijk-economisch beleid/instrumentarium (o.a. nabijheid, concentratie rond OV-knooppunten)	X	X	
Reguleren en beprijzen (snelheidsregime, opcenten)	X	X	X
Uitbreiden/verbeteren OV		X	
Verbeteren fietsinfrastructuur		X	
Deelmobiliteit (o.a. MaaS)	X	X	X
Knooppuntontwikkeling (verbinden van vervoerswijken)		X	
Inkoop (OV, GWW, producten en diensten)	X	X	X
Mobiliteit eigen medewerkers	X	X	X
Gedragscampagnes (o.a. werkgeversaangepak en logistieke makelaar)	X	X	X
Smart mobility (o.a. slimme verkeersregelinstallaties, verkeersmanagement, reisinformatie)	X	X	X

Effectiviteit en invloed: personenvervoer

Groot effect, beperkte invloed:

- Elektrificeren wegverkeer (80% CO₂-uitstoot). (Waterstof)elektrische voertuigen stoten geen CO₂ uit. Hoofdrol voor wet- en regelgeving Rijk en EU. Provincie en gemeenten ondersteunend met laadinfrastructuur. Extra stimulering mogelijk door aanschafsubsidies. Kanttekening: opwekking voldoende duurzame energie, negatief effect op inkomsten uit opcenten MRB.

Veel invloed, beperkt effect:

- Inkoop (OV en diensten). Flevoland is kleine (markt)partij en aandeel OV in CO₂-uitstoot is slechts 3%. Collectief met Rijk, gemeenten en provincies geeft meer massa en invloed als launching customer. Ook essentieel vanwege voorbeeldfunctie.

Tussencategorie:

- Stimuleren OV-gebruik: effectiviteit sterk situatieafhankelijk (dikke vervoerstromen). Invloed door kwaliteitsverbetering (kostbaar), knooppuntontwikkeling, mogelijkheden voor voor- en natransport (o.a. deelmobiliteit) en, in mindere mate, gedragscampagnes. Op langere termijn door RE-instrumentarium.
- Stimuleren Fietsgebruik: kansrijk tot 15 km, maar beperkt aandeel CO₂-uitstoot. Beïnvloeding door fietsinfrastructuur en gedragscampagnes. Op langere termijn door RE-instrumentarium.
- Verminderen aantal reizen en afstanden: COVID-19 laat zien dat dit effectief kan zijn. Te beïnvloeden door werkgeversaanpak, maar Flevolandse bedrijven voelen weinig urgentie (geen bereikbaarheids- en parkeerproblemen). Normerende rijksregeling afgesproken in Klimaatakkoord. Op langere termijn door RE-instrumentarium.
- Zuiniger voertuigen en zuiniger rijden. Beïnvloeding door snelheidsregime en smart mobility (o.a. gelijkmatiger verkeersstromen). Belangrijke rol voor Rijk en EU (normering).

Effectiviteit en invloed: goederenvervoer

Groot effect, beperkte invloed:

- Duurzaam brandstofgebruik en elektrificatie. Hoofdról voor wet- en regelgeving Rijk en EU. Provincie en gemeenten ondersteunend met tank- en laadinfrastructuur. Extra stimulering mogelijk door aanschafsubsidies. Green Deal Zero-Emissie Stadsdistributie: met gemeenten onderzoeken mogelijkheden voor ZE-zones stadsdistributie.

Veel invloed, beperkt effect:

- Inkoop (GWW en producten). Flevoland is kleine (markt)partij. Collectief met Rijk, gemeenten en provincies geeft meer massa en invloed als launching customer. Ook essentieel vanwege voorbeeldfunctie.

Tussencategorie:

- Verschuiving van weg naar water en spoor: facilitering door Flevokust Haven en mogelijke toekomstige spooraansluiting.
- Efficiëntere goederenstromen door betere beladingsgraad. Te faciliteren door realiseren hubs voor overslag en organiseren van afstemming van vervoerstromen (bv. logistieke makelaar)

Wat doen we al?

Coalitieakkoord:

- Onderzoeken werken en leren op afstand
- Stimuleren dekkende laadinfrastructuur voor versnellen elektrisch rijden
- Terugbrengen van de CO₂-voetafdruk van de provinciale infrastructuur
- Bussen in de concessie IJssel- Vecht en vervoer voor de Regiotaxi zijn emissievrij, zodra de technologie dat mogelijk maakt.
- Plan voor slimme, innovatieve oplossingen (waaronder flexibel OV, maatwerk en smart mobility) in het landelijk gebied
- Plan voor emissievrij maken eigen wagenpark
- Verduurzamen mobiliteit eigen organisatie
- Wegwerken van ontbrekende schakels in het (snel-) fietspadennetwerk (o.a. Lelystad-Almere) en geschikt maken fietspaden voor snelfietsen
- Plan voor vergroten rol fiets in combinatie met OV (m.n. deelfietsen en stallingsmogelijkheden)

Activiteiten

- Werkgeversaanpak via Breikers (MRA)
- MRA-E, Visie duurzame brandstoffen, onderzoek Clean energy hubs
- Programma duurzaam GWW
- ZE-busvervoer en regiotaxi in (nieuwe) concessies
- Onderzoek deelmobiliteit Noordoostpolder, pilot deelmobiliteit Lelystad Airport (businesspark)
- Mobiliteit eigen organisatie (o.a. tijd en plaats onafhankelijk werken, NS-businesscard, (e-)dienstfietsen, verduurzaming eigen wagenpark)
- Programma (snel)fietsnetwerk
- Fietsparkeren stations Lelystad, Almere en Dronten uitbreiden en verbeteren
- Verbetermaatregelen station Almere Centrum en omgeving
- Powerparkings (LA en Dronten)
- Smart mobility (o.a. iVRI's)
- Flevokust Haven
- Deelname North West Connect

Opbrengst beeldvorming 6 mei 2020

- Voorkeuren commissie EMS als input voor nieuwe Programma mobiliteit en ruimte.
- Percentages geven stemmen weer gewogen naar relatieve aandeel van de fracties in PS.
- PVV, PvdA, SP, Pvd, SGP, GO, DENK hebben niet gestemd.

Verbeteren leefbaarheid						
Volgordelijk inzetten op verminderen, veranderen, verduurzamen van mobiliteit	D66, GL	CDA, CU	50+	VVD	FvD	Optioneel inzetten op verminderen of veranderen of verduurzamen van mobiliteit
	22%	22%	7%	22%	26%	
		44%		48%		
Voorkeursvolgorde wandelen, fietsen, openbaar vervoer, deelauto, privé auto	D66, GL	CDA, CU			VVD, FvD, 50+	Geen voorkeursvolgorde wandelen, fietsen, openbaar vervoer, deelauto, privé auto
	22%	22%			56%	
		44%		56%		
OV vraaggericht en kosteneffectief						
Het aantal dienstregelingsuren (=budget) in de concessie IJssel-Vecht mag niet groeien			VVD, FvD	D66, CU	CDA, 50+, GL	Voor goede nieuwe OV-initiatieven (bijv. extra lijnen, extra ritten) moet geld vrijgemaakt worden
			48%	19%	33%	
		0		52%		
Samen met de gemeenten verantwoordelijk voor het ontsluiten van kleine kernen met mobiliteit	CDA, CU,	FvD	VVD, CU			Inwoners kiezen er zelf voor om in een kleine kern te wonen en regelen hun mobiliteit zelf
	44%	26%	30%			
		70%		0%		
Vergroten aandeel fiets						
Investeren in snelfietsroutes tussen de grote kernen	CDA, D66	VVD, FvD, GL	CU	50+		Investeren in het op basisniveau krijgen van het gehele regionale hoofdnetwerk fiets
	19%	63%	11%	7%		
		81%		7%		
Alle fietspaden binnen de bebouwde kom zijn volledige verantwoordelijkheid van de gemeente	CDA, D66	VVD, CU, GL	50+	FvD		Provincie is medeverantwoordelijk voor regionaal hoofdnetwerk fiets binnen de bebouwde kom
	19%	48%	7%	26%		
		67%		26%		