

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN (RMP) DRENTHE 1.0

REGIONALE SAMENWERKING VOOR DUURZAME MOBILITEIT



Oktober 2021

Drenthe
RMP
REGIONAAL
MOBILITEITSPLAN

MANAGEMENTSAMENVATTING

Het Klimaatakkoord kent ook een opgave voor de sector mobiliteit om te zorgen voor vermindering van de CO₂ uitstoot. De afspraak is om in de regio te werken aan een maatregelenpakket, vastgelegd in het Regionale mobiliteitsplan (RMP). Drenthe is hierin één van de 30 nationale regio's. Provincie Drenthe heeft de regierol van het Rijk toebedeeld gekregen om dit samen met de gemeenten op te pakken. Eenieder heeft hierin een inspanningsverplichting. De deelnemende partijen hebben afgesproken te werken met een groeidocument van huidige stand van zaken naar effectieve samenwerking.

Het voorliggende RMP 1.0 is het basisdocument en is samengesteld door de provincie Drenthe en de twaalf Drentse gemeenten samen. Het RMP 1.0 is het kader hoe we als dertien partijen en dus als regio samen met een integraal plan aan de slag zijn of gaan met duurzame mobiliteit. Het bestaat mede uit de inventarisatie van het huidige beleid en projecten op het gebied van duurzame mobiliteit van de dertien Drentse overheden. Het RMP biedt een duidelijke en gedragen basis voor de regio Drenthe in duurzame mobiliteit – vanuit wat er op dit moment al gebeurt. In het verdere proces gaan we dit uitwerken en uitvoeren conform ieders eigen draagkracht en mogelijkheden. Hierin werken we niet volgens de letter, maar volgens de geest van het RMP.

Het RMP is een echt Drents plan: er is gekeken naar Drentse kansen die te verzilveren zijn in het landelijke en stedelijke gebied. Omstandigheden specifiek voor onze regio maken het Drentse RMP verschillend met bijvoorbeeld Randstedelijke regio's. Het is onze regionale taak om bij het Rijk aandacht te blijven vragen voor de regionale verschillen. In Drenthe zijn de afstanden tot voorzieningen groot en is er van oudsher veel autogebruik. Hierdoor liggen er kansen in het slimmer omgaan met reizen en autogebruik en het stimuleren van fiets. We zijn realistisch in de afhankelijkheid van de auto, maar waar mogelijk gaan we voor het vervangen van vervuilende auto's door elektrische auto's en voertuigen aangedreven door waterstof.

Samen werken we toe naar het RMP 2.0 met daarin de verdere uitwerking van de onderdelen, waar nodig inclusief (additionele) financieringsmogelijkheden en concrete voorstellen voor capaciteit. Daarvoor wordt een procesorganisatie opgezet, met de provincie als regisseur, om daarmee samen met de gemeenten te zorgen voor continuïteit van het nu gestarte proces.

Het RMP ontwikkelt zich adaptief door, met aansluiting van andere (maatschappelijke) partijen waar nodig. In de verdere uitwerking gaan we het RMP verenigen met RES. Het RMP Drenthe wordt afgestemd met ons omliggende regio's Groningen, Friesland, Overijssel en Niedersachsen. Het RMP wordt via de MIRT lijn besproken met het Rijk.

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN DRENTHE 1.0

Samen naar schonere mobiliteit in 2030!

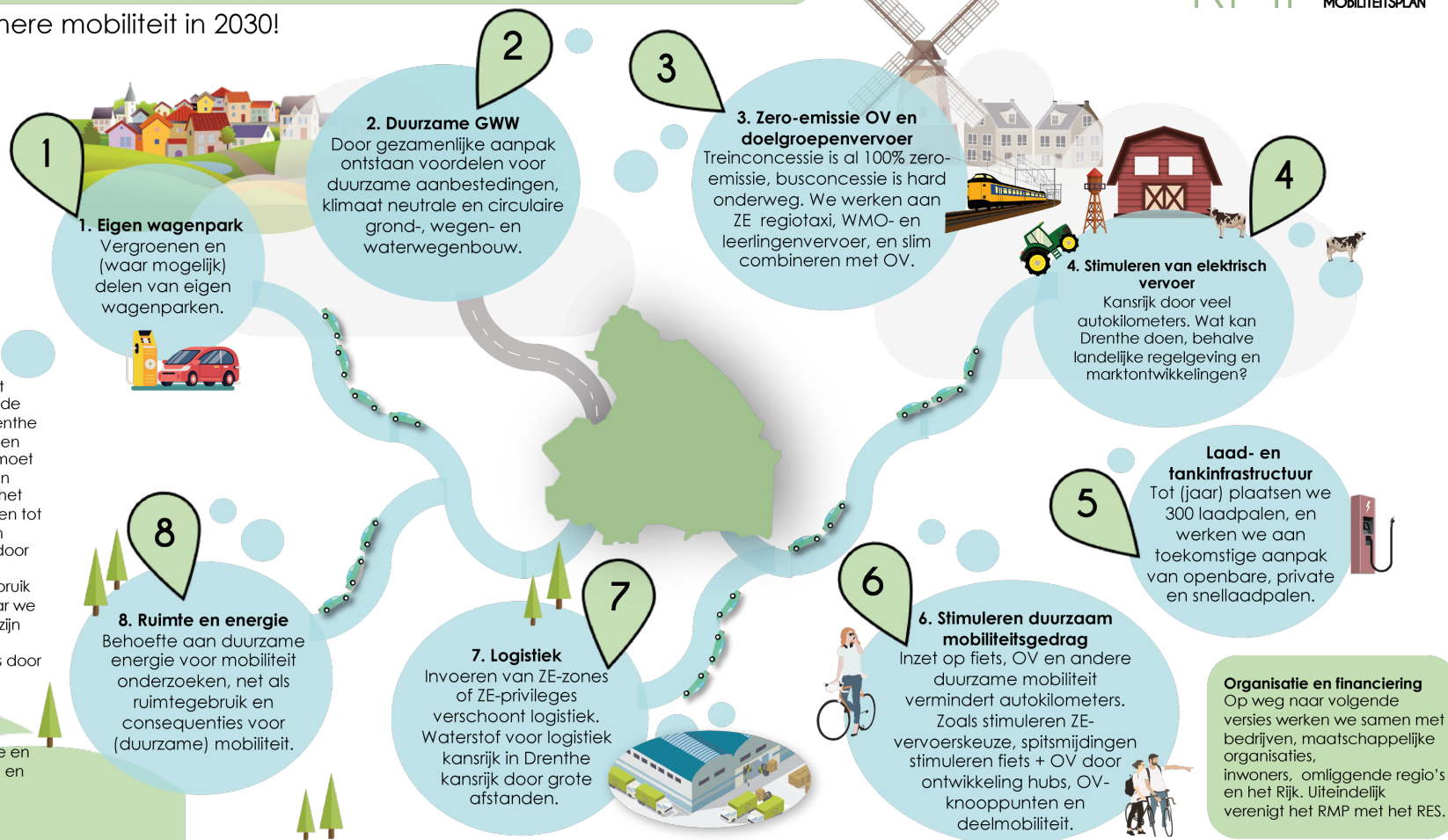
SLIM, SCHOON, VEILIG EN BETROUWBAAR REIZEN

De invloed van mobiliteit op de CO₂-uitstoot is in Drenthe maar liefst 30% van het geheel. 1/3 deel! In de regio werken de provincie en Drentse gemeentes samen om de kansen die er liggen om mobiliteit te verduurzamen, te verzilveren. Zo zorgen we ervoor dat de CO₂-uitstoot van onze mobiliteit sterk vermindert en tegelijkertijd de leefbaarheid in Drenthe verbetert.

Het RMP Drenthe 1.0 is een echt Drents plan: er is gekeken naar de kansen die er specifiek voor Drenthe liggen. Door de afwisseling tussen landelijk gebied en de steden moet er in andere oplossingsrichtingen worden gedacht dan elders in het land. In Drenthe zijn de afstanden tot voorzieningen groot en is er van oudsher veel autogebruik. Hierdoor liggen er kansen in het slimmer omgaan van reizen en autogebruik en het stimuleren van fiets. Waar we afhankelijk blijven van de auto zijn we realistisch en vervangen we bijvoorbeeld vervuilde auto's door elektrische auto's en auto's aangedreven door waterstof.

Samen werken we aan een toekomst waarin we met slimme en schone mobiliteit veilig, gezond en betrouwbaar kunnen reizen.

Drenthe
RMP REGIONAAL
MOBILITEITSPLAN



INHOUDSOPGAVE

Managementsamenvatting	2
Aanleiding: wat is het RMP Drenthe?	5
Doelen en ambities Drenthe	6
Kenmerken Drenthe	7
Analyse van afspraken	8
1. Eigen Vloot	9
2. Duurzaam GWW, mobiele werktuigen, materialen & grondstoffen en energie	10
3. Trein-, bus- en doelgroepenvervoer	11
4. Stimuleren Elektrisch Vervoer	12
5. Laad- en tankinfrastructuur	13
6. Stimuleren fiets, OV en duurzaam mobiliteitsgedrag	14
7. Logistiek	18
8. Ruimte en Energie	19
Organisatie en financiering	20
Samenwerkingsagenda / routekaart	21
Invloed uitvoeringsagenda op capaciteit partners	24



Drenthe
RMP REGIONAAL
MOBILITEITSPLAN



AANLEIDING: WAT IS HET REGIONAAL MOBILITEITSPLAN (RMP) DRENTHÉ?

Met het Klimaatakkoord (2019) geeft Nederland invulling aan het verminderen van CO₂-uitstoot in de lucht: in 2030 stoten we in Nederland 49% minder broeikasgassen uit dan in 1990. Om deze doelstelling te realiseren, bevat het Klimaatakkoord een uitgebreid pakket van afspraken en maatregelen. Elke sector heeft een CO₂-uitstootreductie gekregen. Het gaat hierbij om de sectoren mobiliteit, gebouwde omgeving, elektriciteit, industrie en landbouw en landgebruik. IPO en VNG hebben het Klimaatakkoord namens de provincies en gemeenten ondertekend. Eén van de afspraken uit het Klimaatakkoord is dat er een Regionale Energiestrategie (RES) en Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) per regio worden opgesteld.

Het Rijk heeft dertig RMP-regio's aangewezen waar Drenthé er één van is (zie figuur 1). Het RMP is een instrument om op regionale schaal integrale toekomstbestendige bereikbaarheidsoplossingen te realiseren, met als doel het verbeteren van de leefbaarheid en het verlagen van de CO₂-uitstoot. Mobiliteit is in Drenthé een relatief grote knop om aan te draaien ten einde CO₂ uitstoot te verminderen. Binnen de RMP-regio Drenthé stellen de provincie Drenthé en de twaalf Drentse gemeenten als samenwerkende partijen een samenwerkingsagenda op. Het doel is om met mobiliteit een bijdrage te leveren aan de 49% CO₂ reductie vanuit het Klimaatakkoord. De provincie Drenthé heeft in het Klimaatakkoord de regierol toebedeeld gekregen, en is tegelijkertijd samen met de Drentse gemeenten één van de dertien samenwerkende overheden binnen het Drents RMP. De afspraken die in het RMP gemaakt worden, dragen bij aan de transitie naar een duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem, met als doel het verbeteren van de leefbaarheid in Drenthé. De provincie en gemeenten hebben allemaal een inspanningsverplichting vanuit de eigen rollen, taken en verantwoordelijkheden (bijvoorbeeld als werkgever, inkoper, wegbeheerder, opdrachtgever voor het (openbaar) vervoer en als gebiedsregisseur).

De provincie Drenthé en de twaalf Drentse gemeenten hebben gezamenlijk onderhavig RMP 1.0 opgesteld. Het RMP 1.0 is op hoofdlijnen en dient als overzicht van activiteiten en afspraken en tevens als basis van het vervolgproces gezamenlijk te blijven werken aan verdere CO₂ -reductie in de mobiliteit. Het geeft zowel inzicht in de huidige stand van zaken als waar we conform Klimaatakkoord naartoe moeten bewegen en inspanning op moeten leveren. We inventariseren kansen en knelpunten voor het reduceren van CO₂-uitstoot van mobiliteit en het verbeteren van de leefbaarheid.

We laten zien wat we al doen (zoals uitbreiden fietsinfrastructuur, werkgeversaanpak, ontwikkeling van hubs en duurzaam openbaar vervoer), welke acties we nog kunnen oppakken, en tevens hoe verduurzamen van mobiliteit gerelateerd is aan andere maatschappelijke opgaven en regio's (RES, energie infrastructuur, verkeersveiligheid, opwekking duurzame energie). Voor de lopende projecten wordt aangegeven welke rollen en verantwoordelijkheden er zijn, hoe voortgang gemonitord wordt en wat indicatief de benodigde capaciteit voor de samenwerkende partijen zijn. Hiermee is het voor iedereen duidelijk op welke manier ieder zijn steentje bij kan dragen aan de verduurzaming van de mobiliteit en aan welke knoppen we moeten draaien. Het RMP biedt daarmee een regionaal en integraal samenhangend kader. We zijn realistisch, nemen verantwoordelijkheid en houden tegelijkertijd rekening met haalbaar- en betaalbaarheid.

Het verminderen van de CO₂-uitstoot in Drentse mobiliteit vraagt om een samenspel van verandering van gedrag, technologie en energie, waarbij ontwikkelingen elkaar snel opvolgen. Het RMP is dan ook een groeidocument, waar we in latere versies de volgende verdiepingsslag en doorontwikkeling aan toevoegen en samen opgaan met het RES. In deze versies kunnen actualisaties en concretisering worden verwerkt en zullen verdere samenwerkingen met maatschappelijke partners worden toegevoegd.



Figuur 1: RMP regio's (IPO/VNG)

RMP 1.0: INVENTARISATIE & AANVULLING

Het RMP 1.0 bouwt voort op bestaande nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke programma's en beleid. We beginnen zeker niet op nul, maar sluiten aan bij wat speelt en al wordt gedaan. Zo voorkomen we dubbel werk. We kijken hoe we de ingezette beweging richting zero-emissie samen als provincie en gemeenten kunnen versnellen met aanvullende afspraken en maatregelen en in samenhang tussen de vraag naar duurzame energie en het aanbod. Dit zijn zowel afspraken die de regio zelf kan uitvoeren, als afspraken die we als regio kunnen maken met het Rijk. Denk aan kennis, organisatie, financiering, en (ruimte in) wet- en regelgeving. De huidige initiatieven en de aanvullende maatregelen vormen samen het Drentse RMP 1.0. Daarnaast zien we hoe het RMP en gerelateerde akkoorden (zoals het Schone Lucht Akkoord en Regionale Energie Strategie) met elkaar verband houden. We geven raakvlakken met andere beleidsvelden, (landelijke) klimaatafspraken en regio-overstijgende samenwerkingen weer. Maatregelen uit het klimaatakkoord ter vermindering van de CO₂ dragen tegelijkertijd bij aan vermindering van fijn stof en stikstofdioxide, vastgelegd in het Schone Lucht Akkoord. Kortom: in het RMP kijken we hoe we effectief kunnen samenwerken, en zoeken we koppelkansen met de vele Drentse initiatieven die al spelen, maar ook waar we nog op moeten doorpakken.

Daarbij is zowel provinciaal als gemeentelijk mobiliteitsbeleid samen met de vigerende Omgevingsvisies het uitgangspunt.



Figuur 2

RMP Drenthe 1.0: Samenhang regionale aanpak Drenthe met nationale aanpak, RMP en RES om te voldoen aan inspanningsverplichting Klimaatakkoord.

Schone Lucht Akkoord

Het Schone Lucht Akkoord (SLA) is een akkoord tussen Rijk, provincies en gemeenten, in Drenthe is het akkoord ondertekend door de provincie Drenthe en de gemeente Assen. Het SLA loopt van 2020 tot en met 2030 en richt zich op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit en gezondheidswinst voor iedereen in Nederland.

De deelnemende partijen nemen maatregelen met betrekking tot verschillende thema's zoals mobiliteit, mobiele werktuigen, industrie, houtstook, communicatie en participatie.

Tekstbox 1: Context van het Schone Lucht Akkoord.

KENMERKEN VAN DRENTHE

Groot en stijgend aandeel wegverkeer

Regionale mobiliteit bestaat uit het totaal aan verplaatsingen die door auto, fiets, OV, logistiek en grond-weg- en waterbouw verkeer als pleziervaart en binnenvaart worden gemaakt. De CO₂-uitstoot van mobiliteit in Drenthe wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door het wegverkeer (88,7%) en mobiele werktuigen (10,8%) zoals bulldozers, graafmachines en asfaltwerkmachines (zie figuur 3). Deze sectoren zijn beiden vanaf 1990 sterk gestegen. Het wegverkeer bestaat hierbij uit personenauto's, logistiek verkeer, openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.

Het vervoer in Drenthe voor woon-werkverkeer of voor recreatie maakt van oudsher gebruik van de auto. Het OV netwerk is niet fijnmazig en veelzijdig zoals in de Randstad. Kansen voor de fiets en het gebruiken van nieuwe technologieën (bijvoorbeeld waterstof, pakketkluizen, bakfietsen en drones) liggen in het verschiet en kunnen een boost geven aan de werkgelegenheid in de Drentse maakindustrie. Het uitbreiden van fietsvoorzieningen faciliteert recreatie voor toeristen en voor de inwoners zelf. Door slim en flexibel om te gaan met ruimte kunnen in (historische) steden en dorpen nog aantrekkelijkere verblijfsgebieden worden gecreëerd.

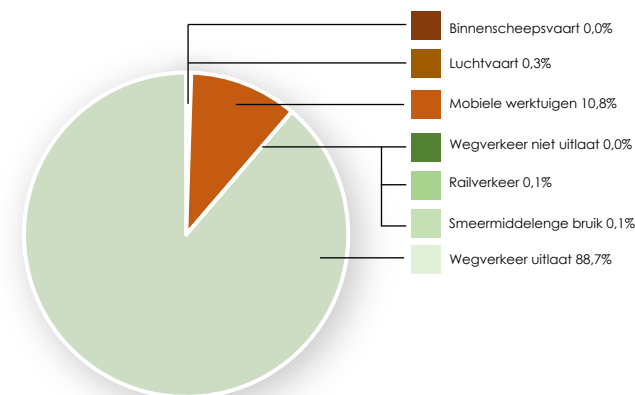
Patroon van verderweg gelegen voorzieningen in landelijk en ruimtelijk Drenthe

Het verminderen van de CO₂-uitstoot van mobiliteit, en daarmee het verbeteren van de leefbaarheid, kan plaatsvinden door hoofdzakelijk een verschuiving binnen het gebruik van de vervoersvormen. Bijvoorbeeld door een 'modal shift' van auto naar fiets en voet. Hieronder valt ook het verminderen van ritten, door anders te denken en deze slimmer in te richten. Dit is echter niet altijd zomaar mogelijk: in Drenthe zijn de afstanden tot voorzieningen vergeleken met het landelijk gemiddelde relatief hoog. De gemiddelde afstand naar een supermarkt is in Drenthe bijvoorbeeld 1,3 kilometer. Alleen in Friesland is deze gemiddelde afstand groter. In figuur 4 is de 'modal split' over verschillende afstanden naar de supermarkt te zien. Op deze grafiek is te zien dat boven de één kilometer het aandeel autobewegingen naar de supermarkt steeds groter wordt. Dit is ook terug te zien in de cijfers over Drenthe: er is gemiddeld meer dan één auto beschikbaar per huishouden, en dit aantal is in plattelandsgemeenten vaak nog hoger dan het Drents gemiddelde. Om toegang tot voorzieningen niet te beperken, kan dus niet altijd ingezet worden op het verlagen van vervoersbewegingen. Waar geen andere keuze van vervoersmiddel mogelijk is, worden bij voorkeur vervuilende voertuigen vervangen door schonere voertuigen via waterstof of elektriciteit.

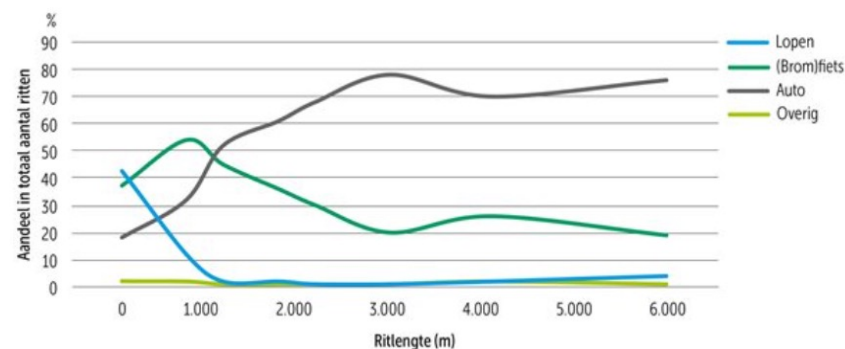
Hoog personenautobezit

In latere uitwerkingen van het RMP kan ook worden ingezet op het veranderen van voorzieningen. Zo zou het veel vervoersbewegingen schelen als de huisarts bij patiënten langsgaat in plaats van andersom, of in landelijk gebied boodschappen met zero-emissie vervoer aan de deur worden geleverd. Dit soort gedragsveranderingen en keuzes strekken verder dan de mobiliteit. We focussen in het RMP 1.0 op duurzame veranderingen met betrekking tot mobiliteit. Zo ligt er ruimte om de tweede auto te vervangen voor een duurzamer alternatief. Hierbij kan gedacht worden aan lopen of fietsen, gebruik maken van deelmobiliteit, of het gebruik maken van een elektrische auto of een auto op waterstof. Ook liggen er kansen voor de doorontwikkeling en volle regionale inzet en uitwerking van lopende initiatieven als mobiliteitshubs en de werkgeversaanpak (bijvoorbeeld hybride werken).

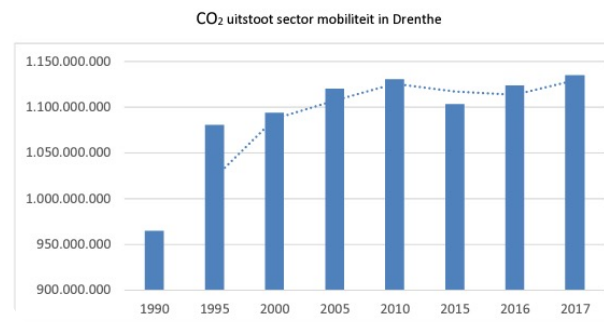
BIJDRAGE DEELSECTOREN AAN TOTALE UITSTOOT CO₂



Figuur 3: CO₂-uitstoot van mobiliteit in Drenthe (Startnotitie RMP Drenthe)



Figuur 4: Verband ritlengte en vervoerswijzekeuze voor supermarktbezoeken (CROW)



Figuur 5: Waar staan we nu rondom de CO₂ uitstoot? (Startnotitie RMP Drenthe)

ANALYSE: BESTAANDE AFSPRAKEN EN NODIGE AANVULLINGEN

Vanuit het Klimaatakkoord is een set aan uitvoeringsmaatregelen gedefinieerd voor overheden. Deze afspraken zijn gebaseerd op de verschillende taken, rollen en verantwoordelijkheden die overheden hebben. Als werkgever, inkoper, wegbeheerder, opdrachtgever voor het (openbaar) vervoer en als gebiedsregisseur kunnen de overheidslagen gezamenlijk direct een belangrijke bijdrage leveren aan het aanjagen van verduurzaming van mobiliteit. Hierbij kan een actie dus liggen bij het Rijk, Provincie, gemeenten of een combinatie hierbinnen.

Drenthe kijkt naar welke maatregelen geschikt zijn en aansluiten bij de mobiliteitskenmerken van haar regio. Hiernaast zijn acht thema's weergegeven, die herkenbaar en relevant zijn voor regio Drenthe en focus bieden om daarbinnen aan CO₂-reductie in mobiliteit te werken (zie figuur 6). De thema's sluiten aan bij de gewenste omslag in 'modal shift' en gebruik van andere brandstoffen voor structurele mobiliteit. De thema's dragen bij aan het verminderen, veranderen of verduurzamen/verbeteren van mobiliteit in Drenthe. Tabel 1 geeft het overzicht van maatregel, doel en afspraken uit het Klimaatakkoord die in de regionale aanpak wordt gehanteerd. Het RMP gaat voor deze thema's na welke acties voor Drenthe reeds genomen worden, en welke stappen en extra inzet hierin nog te nemen zijn. In de komende hoofdstukken wordt elk thema specifiek uitgewerkt.

Om CO₂-uitstoot te verminderen zet Drenthe in op de volgende afspraken uit het Klimaatakkoord:

1. Eigen Vloot
2. Trein-, bus- en doelgroepenvervoer
3. Duurzaam GWW, mobiele werktuigen, materialen & grondstoffen en energie
4. Stimuleren Elektrisch Vervoer
5. Laad- en tankinfrastructuur
6. Stimuleren fiets, OV en duurzaam mobiliteitsgedrag
7. Logistiek
8. Ruimte en Energie



Figuur 6: Thema's met afspraken uit het Klimaatakkoord zoals gebruikt in het RMP Drenthe

SOORT MAATREGEL	DOEL MAATREGEL	AFSPRAKEN UIT KLIMAATAKKOORD
Verminderen Slimmer reizen	Het verminderen van het aantal gereisde kilometers, zowel voor goederen- als personenvervoer. Dit kan bijvoorbeeld door het efficiënt plannen van vervoersstromen, slimme ruimtelijke ontwikkeling en hoge bezettingsgraad van voertuigen.	Werkgeversaanpak, logistieke agenda, Noord-NL, ruimtelijk beleid
Veranderen Anders reizen	Het veranderen van de vraag naar mobiliteit door het stimuleren van het gebruik van efficiëntere en duurzamere alternatieven. Daarbij gaat de voorkeur steeds uit naar de duurzaamste vorm van mobiliteit: lopen en fietsen. Daarna is het openbaar vervoer de schoonste optie. Indien deze vormen van mobiliteit geen optie zijn, bijvoorbeeld door beperkte OV-dekking in een bepaalde regio, dan komt de auto in beeld. Slimme mobiliteitsdiensten (bijvoorbeeld autodelen rond hubs) en de introductie van zelfrijdende voertuigen bieden nieuwe mogelijkheden voor de integratie van auto's in mobiliteitsketens.	Mobiliteitsgedrag, werkgeversaanpak, deelmobiliteit, MaaS, autonoom vervoer, fiets en fietsvoorzieningen, OV, knooppunten, hubs
Verduurzamen/ Verbeteren Schoner reizen	Het verduurzamen van voertuigen en de infrastructuur. Hierbij gaat het om het stimuleren van het gebruik van de schoonste brandstof of energiedrager en duurzaam materiaalgebruik. Dit kan bijvoorbeeld door het inrichten van zero-emissie zones, het stimuleren van zero-emissie voertuigen (zoals elektrische auto's en waterstofbussen) en de ontwikkeling van laadinfrastructuur en waterstof tankstations. Daarnaast gaat het om zuiniger gebruik van energie en grondstoffen, bijvoorbeeld door zuinig rijgedrag, juiste bandenspanning en het hergebruik van materialen voor infrastructuur.	Eigen vloot, trein-, bus- en doelgroepenvervoer, grond-, weg- en waterbouw, materiaal en grondstof, groene energie, stimuleren elektrisch vervoer, laad- en tankinfrastructuur, logistieke hubs

Tabel 1: Soorten maatregelen en hoofdkeuzes uit het Klimaatakkoord die onder het soort doel maatregel vallen.

I. EIGEN VLOOT

Door het verschonen van de eigen voertuigen gebruikt door provincie Drenthe en de Drentse gemeenten zal de CO₂ uitstoot van wegverkeer aan de uitlaat in Drenthe verminderen. Ook het delen van een verduurzaamde eigen vloot draagt daaraan bij.

Afspraken Klimaatakkoord

C.2.3 Verduurzaming eigen vloot door inzet schone voertuigen, duurzame energiedragers en het programma Duurzaam Inkopen bij aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur (o.a. elektrificatie wagenpark batterij en waterstof elektrisch)

C.2.3 Zero-emissie Reinigingsvoertuigen

Wat gebeurt al?

- Partijen zijn gestart met beleid op en daadwerkelijke inkoop van een duurzamere eigen vloot vanuit de intentie om de eigen vloot op termijn te vervangen door elektrische voertuigen dan wel voertuigen op waterstof (Clean Vehicles Directive).
- Lessen geleerd van mogelijkheden autodelen van eigen vloot.
- Laadinfrastructuur voor de eigen vloot is voorzien op eigen terrein en wordt meegenomen in de laadvisies van de individuele gemeenten.

Wat zijn knelpunten?

- Kiezen van de juiste inkoopstrategie, mede door kennis- en capaciteitsgebrek.
- Kosten en financiering van zero-emissie voertuigen zijn hoog, en subsidies onvoldoende beschikbaar.
- Autodelen of gebruik maken van mobiliteitsdiensten is juridisch en organisatorisch lastig.

Hoe verder?

- Alle partijen zetten zich vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid in om te voldoen aan de eisen voor duurzame inkoop van het eigen wagenpark middels een vervangingsschema.
- Partijen delen ervaring en kennis en gaan na of gezamenlijke inkoop door bundeling mogelijk is. Lessen leren van elkaar en synergie creëren.
- Elke partner kan hiervoor reeds gebruik maken van de Buyers Group van PIANOo waarmee het Rijk de regio's reeds ondersteunt.



2. DUURZAAM GWW, MOBIELE WERKTUIGEN, MATERIALEN, GRONDSTOFFEN & ENERGIE

Drenthe kent een hoog aantal verplaatsingen van Grond-, Weg en Waterbouw (GWW) voertuigen. Hieronder vallen ook agrarische werkvoertuigen. Met het leveren van inspanning op het verduurzamen van GWW, mobiele werktuigen, materialen, grondstoffen en energie wordt bijgedragen aan de reductie van CO₂. Duurzaamheidseisen dienen te worden vastgelegd in beleid, bijvoorbeeld door gebruik te maken van een omgevingswijzer, ambitieweb, CO₂-prestatieladder of duurzaamheidseisen PIANOo (conform RMP).

Afspraken Klimaatakkoord

C.2.4 Aanbestedingsvoordeel voor bedrijven met duurzaam wagenpark

C.2.5 Zero-emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen: zero-emissie bouwverkeer en zero- en lage emissie mobiele werktuigen in de stad

C.2.5 Klimaatneutrale en circulaire GWW door gebruik te maken van tools uit de aanpak Duurzaam GWW en het delen van kennis en ervaring gericht op het verduurzamen van de GWW-sector

Wat gebeurt er al?

- Alle dertien partijen gebruiken groene stroom voor voorzieningen en kunstwerken.
- Enkele koplopers verkennen de mogelijkheden van de CO₂-prestatieladder en/of passen de duurzaamheidseisen PIANOo toe.
- De provincie Drenthe geeft invulling aan de ondertekende Green Deal Duurzaam GWW 2.0 en het Grondstoffenakkoord. Daarvoor is een Roadmap Circulair Drenthe opgesteld en is een start gemaakt met het opstellen van een generiek ambitieweb, waarin alle ambities afgewogen kunnen worden. Tevens wordt hiermee duidelijkheid aan de markt gegeven, wat investeringen in duurzaamheid tot gevolg kan hebben. Verder wordt er samengewerkt met het Rijk vanuit een landelijke duurzaamheidswerkgroep, en wordt er binnen de provincie afgestemd tussen inkoop en circulaire economie om gezamenlijk een geschikte inkoopstrategie te bepalen. Hier worden Drentse gemeenten in de komende tijd ook in meegenomen.

Wat zijn knelpunten?

- Het kiezen voor de juiste inkoopstrategie is complex.
- Er is sprake van onvoldoende kennis, capaciteit en samenwerking binnen de keten van opdracht tot inkoop, om duurzaamheid meer aandacht te geven.



Hoe verder?

- Partijen nemen ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid stappen om de mogelijkheden te verkennen om vanaf 2025 te kunnen gaan voldoen aan:
 - CO₂ reductie/prestatie in uitvraag.
 - Minimum aandeel zero-emissie werktuigen.
 - CO₂ monitoring i.c.m. verbeterambitie in aanbestedingen.
 - Aandeel hergebruikte/circulaire materialen en grondstoffen.
- Partijen zijn bereid om kennis en ervaring met elkaar te delen en samen op te trekken. Goede voorbeelden uit de praktijk liggen ook mede bij koplopers zoals de gemeenten Assen, Coevorden, Westerveld en provincie.

3. TREIN-, BUS- & DOELGROEPENVERKEER

In gezamenlijk opdrachtgeverschap werkt het OV-bureau Groningen Drenthe aan het openbaar (bus)vervoer. Daarmee zijn al sinds 2004 de krachten gebundeld om vervoerkundige, maatschappelijke en financiële meerwaarde te creëren voor het openbaar vervoer in het gebied. In de huidige concessie is duurzaamheid meegenomen.

Publiek Vervoer, de organisatie die de uitvoering van het doelgroepenvervoer beheert, heeft vergroening voor ogen als duurzame inzet van voertuigen: het combineren van ritten en verdikken van vervoersstromen. Voor het doelgroepenvervoer heeft Publiek Vervoer de Green Deal zero-emissie Doelgroepenvervoer ondertekend. Dit houdt in dat op het Connexion-perceel in Drenthe feitelijk ingezet wordt op zero-emissie.

Afspraken Klimaatakkoord

C.2.3 Zero-emissie Bus: in 2025 zullen alle nieuw instromende OV-bussen zero-emissie zijn, zodat in 2030 alle bussen zero-emissie zijn.

C.2.3 Zero-emissie Doelgroepenvervoer: 50% van de taxi's in 2025 zero-emissie.

Wat gebeurt al?

- Uitvoering van de huidige bus- en railconcessie door het OV-bureau. Het busvervoer in Drenthe is voor het grootste deel al zero-emissie doordat elektrische bussen, waterstofbussen en bussen op HVO biodiesel ingezet worden.
- Per spoor gaat in Drenthe het personenvervoer uitsluitend met elektrische treinen op groene stroom.
- Met pilots wordt de mogelijke inzet van waterstoffreinen onderzocht.
- In de nieuwe OV-concessie is vastgelegd dat vanaf 2025 geen uitstotende voertuigen meer instromen en vanaf 2030 het busvervoer compleet zero-emissie moet zijn.
- Door het combineren van OV-ritten met ritten binnen het doelgroepenvervoer verminderen daarnaast ook de gereden kilometers.
- Publiek Vervoer is actief in diverse trajecten rondom het zero-emissie maken van het doelgroepenvervoer.

Wat zijn knelpunten?

- De verduurzaming van doelgroepenvervoer is een uitdaging zowel voor de financierbaarheid als de laadinfrastructuur.
- Voor doelgroepenvervoer gelden andere condities dan bijvoorbeeld pakketvervoer, waardoor andere kwalificaties aan chauffeurs worden gesteld, waardoor kosten hoger zijn. Verduurzamen in deze sector is daarmee relatief duur, terwijl in het doelgroepenvervoer veel kilometers worden verreden en dus veel winst valt te behalen als het gaat om CO₂ vermindering.

Hoe verder?

- Gemeenten en provincie zetten zich gezamenlijk in voor nog verdere verduurzaming in toekomstige concessies op nieuwe verbindingen en bestaand netwerk.
- Gemeenten gaan in samenspraak met Publiek Vervoer kijken naar mogelijkheden van het combineren van ritten. Publiek Vervoer kan de gemeenten hierin actief ondersteunen in het doorgeleiden van reizigers naar regulier OV.
- Gemeenten en provincie onderzoeken in hoeverre zij kunnen ondersteunen bij de verduurzaming van de regionale vloot van doelgroepenvervoer.
- De RMP regio maakt bij het Rijk het knelpunt bespreekbaar en onderzoekt of er breder mogelijkheden zijn voor fiscale maatregelen en ontheffingen die bijdragen aan een financieel aantrekkelijkere overgang naar zero-emissie taxivervoer.
- De overgang naar zero-emissie materieel bij OV, rail en doelgroepenvervoer gaat hand in hand met de infrastructurele voorzieningen voor laden en tanken. Hier ligt een duidelijke relatie met de regionale laadvisie. Hierin is het wenselijk op te trekken met Groningen gezien het grensoverschrijdende vervoer en samenhang.

4. STIMULEREN ELEKTRISCH VERVOER

Door de grote afhankelijkheid van de auto in Drenthe om voorzieningen te bereiken ligt juist bij het personenvervoer een grote kans om de CO₂ uitstoot te verminderen. De transitie naar elektrisch vervoer vereist een verandering in mobiliteitsgedrag. Algemeen geldende maatregelen die met name gemeenten kunnen toepassen voor het belonen van elektrisch vervoer bijvoorbeeld bij parkeren en taxi's, zijn veelal niet mogelijk, bijvoorbeeld omdat zij geen betaald parkeren hebben en de druk op de ruimte zoals in stedelijk gebied niet geldt.

Bij de overgang naar gebruik van elektrisch vervoer (vraag) is ook de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer van belang (aanbod). Deze gekoppelde maatregel wordt beschreven bij thema 5: Laad- en tankinfrastructuur.

De van toepassing zijnde benodigde gedragsverandering wordt behandeld in thema 6.

Afspraken Klimaatakkoord

C.2.4 Regionale stimuleringsmaatregelen voor EV (Elektrische Voertuigen). Hieronder vallen:

- Opstellen routekaart naar zo veel mogelijk emissieloos vervoer in 2030 (inclusief verminderen en veranderen)
- Inkoop van eigen wagenpark (zie ook thema 1. Eigen Vloot)
- Duurzame inkoop doelgroepenvervoer (zie ook thema 2. Trein-, Bus- en Doelgroepenvervoer)
- Inkoop van opdrachten (voorwaarde emissieloos vervoer uiterlijk in 2030) (zie ook thema 3. Duurzaam GWW, mobiele werktuigen, materialen, grondstoffen en energie)

C2.4 Elektrificeren autodelen

- Gemeenten, overheidsdiensten en bedrijven stellen hun elektrische deelauto's waar mogelijk open voor gebruik buiten kantooruren door burgers
- Gemeente zorgt voor standplaats gevonden deelauto's voor vaste parkeerplaats, bebording en markering. Gemeenten onderzoeken mogelijkheden voor gemeentebrede en wederzijds erkende parkeervergunningen voor deelauto's zonder vaste standplaats

C2.4 Gedifferentieerde parkeertarieven

- Gemeenten zullen in hun parkeerbeleid een afweging maken over het inzetten van gedifferentieerde parkeertarieven voor zero-emissie (ZE) voertuigen.

Wat gebeurt er al?

- De transitie naar het gebruik van elektrische voertuigen voor Drentse mobiliteit is in belangrijke mate afhankelijk van de nationale regelgeving en het nationale stimulerings- en subsidiebeleid. De regionale laadvisie(s) moeten voorzien in de benodigde laad- en tankinfrastructuur.
- Grote werkgevers en instellingen in Drenthe worden actief benaderd om met beleid te komen voor duurzame zakelijke en woon-werkmobiliteit.
- Met periodieke campagnes worden inwoners van Drenthe gewezen op het belang en de mogelijkheden voor duurzame en gezonde mobiliteit.

Wat zijn knelpunten?

- Belangrijkste knelpunten in de transitie naar elektrisch vervoer zijn gedragsverandering en de beschikbaarheid van voertuigen en laadinfrastructuur.
- Voor bedrijven en particulieren is de betaalbaarheid (hoge aanschafkosten) een belangrijk knelpunt, mede vanwege een lager gemiddeld inkomen in Drenthe.
- Laadinfrastructuur is faciliterend aan het stimuleren van elektrisch vervoer en wordt behandeld in het volgende thema laad- en tankinfrastructuur. De benodigde laadinfrastructuur heeft weer invloed op de benodigde capaciteit van het elektriciteitsnet. Hier ligt een connectie met de RES waarbij de energiec capaciteit voor de toekomst een knelpunt voor de regio Drenthe is.
- Algemeen geldende maatregelen die met name stedelijke gemeenten kunnen toepassen voor het belonen van elektrisch vervoer bijvoorbeeld bij parkeren en taxi's, zijn veelal niet geschikt in Drenthe omdat de druk op de ruimte zoals in stedelijk gebied niet geldt.

Hoe verder?

- De RMP regio maakt de knelpunten bij het Rijk bespreekbaar en onderzoekt de mogelijkheden voor Rijks- of Europese subsidie. Hierbij kan gedacht worden aan een hogere subsidie voor landelijk gebied (door grote autoafhankelijkheid) in vergelijking met grootstedelijk gebied.

5. LAAD- EN TANKINFRASTRUCTUUR

Wat gebeurt er al?

- Regionale samenwerking op het gebied van publieke laadpalen in de 1000-laadpalenconcessie, in samenwerking met de provincie Groningen en gemeente Groningen. Laadpalen worden geplaatst op strategische locaties, zoals mobiliteitshubs. Gemeenten kunnen binnen dezelfde concessie laadpalen op basis van behoefte aanvragen.
- Onderzoek naar vervolg op laadpalenconcessie met voldoende sturingsmogelijkheden om maatwerk te kunnen bieden aan een bij Drenthe passend laadnetwerk, waarbij alle doelgroepen bediend kunnen worden.
- Gemeenten stellen laadvisies op, Provincie faciliteert met een gezamenlijke basis.
- Provincie is aangesloten bij landelijk Platform Clean Energy Hubs (CEH) voor kennisuitwisseling rondom de ontwikkeling van duurzame brandstoffen op strategische tank- en laadknooppunten voor (zware) logistiek.
- Realisatie van waterstoftankpunten in de regio Drenthe

Afspraken Klimaatakkoord

C.2.3 Versnellen Tank- en laadinfrastructuur duurzame energiedragers: in concessieverlening op tankstations de tank- en laadinfrastructuur voor duurzame energiedragers voor vervoer versnellen. Partijen zorgen voor een heldere en eenduidige informatievoorziening naar de consument voor alle hernieuwbare brandstoffen op en rond het wegennet en bij publiektoegankelijke tank- en laadinfrastructuur.

C.2.3 Stimuleren waterstof: maximaal aanwenden Europese fondsen voor het bereiken van gestelde doelen (o.a. 50 waterstoftankstations)

C.2.4 Uitvoering Nationale Agenda Laadinfrastructuur: iedere gemeente stelt een integrale visie op laadinfrastructuur vast. Deze is bij voorkeur in regionaal verband opgesteld en omvat alle verschillende vormen van laden en alle vormen van elektrische voertuigen, binnen en buiten de bebouwde kom. Deze visie wordt steeds voor 2 jaar opgesteld, met een zichttermijn van 10-15 jaar.

Wat gebeurt er al?

- Regionale samenwerking op het gebied van publieke laadpalen in de
- 1000-laadpalenconcessie, in samenwerking met de provincie Groningen en gemeente Groningen. Laadpalen worden geplaatst op strategische locaties, zoals mobiliteitshubs. Gemeenten kunnen binnen dezelfde concessie laadpalen op basis van behoefte aanvragen.
- Onderzoek naar vervolg op laadpalenconcessie met voldoende sturingsmogelijkheden om maatwerk te kunnen bieden aan een bij Drenthe passend laadnetwerk, waarbij alle doelgroepen bediend kunnen worden.
- Gemeenten stellen laadvisies op, Provincie faciliteert met een gezamenlijke basis.
- Provincie is aangesloten bij landelijk Platform Clean Energy Hubs (CEH) voor kennisuitwisseling rondom de ontwikkeling van duurzame brandstoffen op strategische tank- en laadknooppunten voor (zware) logistiek.
- Realisatie van waterstoftankpunten in de regio Drenthe.

Wat zijn knelpunten?

- Door onvoldoende capaciteit en kennis blijven er onbenutte kansen liggen, zoals het inspelen op de vraag naar semipublieke, private en snelladers, en laadpleinen.
- Door de lagere bevolkingsdichtheid van Drenthe, kost het realiseren van een dekkende laadinfrastructuur relatief meer.
- De capaciteit van de bestaande energie-infrastructuur is niet overal voldoende.

Hoe verder?

- Elke gemeente ziet toe op de voortgang van verder uitwerken, vaststellen en realiseren van de laadvisie.
- Provincie benut de gemeentelijke laadvisies om tot een strategische laadvisie te komen en zorgt voor de afstemming met de regio en de RES.
- Voortgang van aanvraag en realisatie van laadinfrastructuur wordt gemonitord.
- Kansen voor waterstof worden verder onderzocht.

6. STIMULEREN OV, FIETS EN DUURZAAM MOBILITEITSGEDRAG

Een belangrijke CO₂ afname kan worden gerealiseerd als, in plaats van de auto, de fiets of openbaarvervoer wordt gebruikt. De voorzieningen en infrastructuur voor alternatieven voor de auto moeten in de eerste plaats op orde zijn. Daarnaast is het van belang dat duurzaamheid zwaarder mee gaat wegen in de keuze van mobiliteit en vervoerswijze.

Afspraken Klimaatakkoord

C.2.6 Partijen spreken af bestaande MIRT-programma's tot 2028 slim te benutten voor duurzame mobiliteit.

Fiets

C.2.6 Fietsparkeernormen: ruimte fietsparkeernormen bij bedrijven en woningen wordt toegepast als nieuwe norm en eis

C.2.6 Tour de Force: verkenning kansrijke koppelmogelijkheden tussen lopende initiatieven en gewenste en benodigde fietsinvesteringen. Partijen nemen in de afspraken over duurzaam aanbesteden op dat er bij aanbesteding, wanneer een aanbesteding de fiets raakt, ook specifiek in de klanteisen hiermee rekening wordt gehouden.

C.2.6 Het Rijk trekt 75 miljoen euro extra (boven op de middelen die in het regeerakkoord zijn gereserveerd) uit voor de cofinanciering van investeringen in fietsenstallingen bij OV-knooppunten:

OV

C.2.6 Capaciteitsuitbreiding en optimalisatie van dienstregelingen door concessie-verlenende overheden

C.2.6 MaaS: stimuleren deelconcepten: lokale overheden faciliteren en stimuleren deelconcepten. In de fysieke ruimte neemt de gemeente parkeergelegenheid en laadmogelijkheid op in bestemmingsplannen. Deelconcepten zijn onderdeel van de MaaS-pilots.

C.2.6 MaaS: standaardtaal en protocollen: het Rijk streeft met lokale partijen ernaar gezamenlijk met relevante marktpartijen een standaardtaal en protocollen vast te stellen voor aanbieders binnen MaaS om het maximaal ontsluiten van verschillende modaliteiten te faciliteren.

Wat gebeurt er al?

Fiets

- De belangrijkste infrastructurele maatregelen met betrekking tot fiets gaan om het fietsgebruik te vergroten en te faciliteren. Deze zijn opgenomen in de Uitvoeringsagenda Fiets, een proces dat al van start is gegaan. Basis is de inventarisatie die is gedaan in het kader van Nationaal Toekomstbeeld Fiets waarin potentiële doorfietsroutes en ontbrekende schakels voor snel, hoofd- en regionale fietsroutes en knelpunten ten aanzien van fietsparkeren in centrumgebieden en bij hubs zijn geïnventariseerd. In de Uitvoeringsagenda staat waar de komende jaren in Drenthe op ingezet gaat worden, en is opgesteld in werksessies met alle Drentse gemeenten en de Fietzersbond.
- Het Drentse programma 'Op Fietse' heeft tot 2020 mooie resultaten behaald voor stimuleren van recreatief fietsen.
- In de Fietsnota uit 2014 staan beleidsuitspraken als meer ruimte voor de fiets en kortere wachttijden bij VRI's. Op dit moment worden afgeschreven VRI's vervangen door iVRI's, die meer mogelijkheden bieden voor prioritering van fietsers en daarmee doorstroming en snelheid bevorderen.

Openbaar vervoer

- Verkenning naar verhogen van de dekkingsgraad van het OV in landelijk gebied door combinatie van OV en doelgroepenvervoer.
- Upgrade van OV-knooppunten van reishubs tot multimodale sociale, economische en maatschappelijke knooppunten door een koppeling met onder andere logistiek, winkels, bibliotheken, zorginstellingen en sportmogelijkheden. Hierbij hoort ook deelmobiliteit en voorzieningen ter bevordering van de leefbaarheid zoals dorpshuizen en wijkcentra. Op de hubs worden pilots gehouden met deelfietsen.
- De provincie Drenthe is een van de zeven regio's waar een nationale Mobility as a Service (MaaS) pilot vanuit ministerie I&W plaatsvindt.

Wat zijn knelpunten?

Fiets

- Er zijn middelen gereserveerd waarmee een deel van de Uitvoeringsagenda Fiets kan worden gerealiseerd. Om de gehele ambitie zoals opgeschreven in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets te kunnen realiseren is echter meer geld en menskracht nodig.

OV

- Door corona is de bezettingsgraad in het OV lager dan gewenst, waardoor mogelijk de toekomst van verbindingen (in het landelijk gebied) onzeker is. Om een duurzame vervoerskeuze mogelijk te laten blijven is het blijven bestaan van OV op het huidige kwaliteitsniveau voorwaarde. Door grotere afstanden en lagere bevolkingsdichtheid is het lastiger om openbaar vervoer te exploiteren.

Hoe verder?

Fiets

- De regio zet gezamenlijk in op de Uitvoeringsagenda Fiets en verbreedt deze met activiteiten gericht op het stimuleren van fietsgebruik (woon-werk en recreatief). Mogelijke verkenning om het programma Op Fietse te continueren om duurzaam mobiliteitsgedrag (niet zijnde woon-werk verkeer) te stimuleren en de fiets te gebruiken.

OV

- Partijen nemen verantwoordelijkheid om kansen te benutten bij integratie doelgroepenvervoer en OV ten behoeve van fijnmaziger OV-netwerk in het landelijk gebied.

6. STIMULEREN OV, FIETS EN DUURZAAM MOBILITEITSGEDRAG (2)

Het grootste deel van de CO₂-uitstoot is het gevolg van wegverkeer. Voor CO₂ reductie is het van belang om over te stappen op duurzamere alternatieven dan de fossiele auto. Inwoners van Drenthe spelen hierin een belangrijke rol door over te gaan op elektrische voertuigen of meer gebruik te maken van OV en fiets. Aangezien meer dan de helft van de wegilometers werk gerelateerd is, ligt hier een grote kans om CO₂ te besparen. Van het Rijk wordt een verwacht deze transitie te stimuleren met fiscale of subsidieregelingen. De rol van de regio is bedrijven en inwoners te stimuleren na te denken over alternatieven en zelf het goede voorbeeld te geven.

Afspraken Klimaatakkoord: duurzaam mobiliteitsgedrag

C.2.6 Afspraken maken met werkgevers met betrekking tot wagenpark en het op een duurzame manier laten reizen of werken van werknemers, waardoor er in 2030 8 miljard zakelijke (auto) kilometers minder worden gereden.

C.2.6 Normering voor werkgevers: invoering normstellende regeling onder de Omgevingswet bedoeld om de voor het klimaat negatieve effecten van werkgerelateerd verkeer, eigen wagenparken en logistiek terug te dringen.

C.2.6 Hyperspits en onderwijsinstellingen: Onder andere concessie-verlenende overheden gaan met onderwijsinstellingen in gesprek over het spreiden van onderwijstijden om zodoende ruimte te creëren in de hyperspits.

Wat gebeurt er al?

Duurzaam mobiliteitsgedrag

- In regionaal verband werken gemeenten en provincie samen aan het stimuleren van veilige en duurzame mobiliteit in Drenthe. Deze Mobiliteitsraad Drenthe heeft een brede agenda rond verschillende thema's, waaronder duurzame mobiliteit.
- De werkgeversaanpak 'Drenthe Reist Duurzaam' is van start, met een aanpak voor duurzaam woon-werkverkeer met Drentse bedrijven met meer dan 100 werknemers. Doel is het reduceren van CO₂ uitstoot door middel van het stimuleren van fietsen (voor woon-werk en zakelijk verkeer), OV en hybride werken.
- Provincie Drenthe neemt deel aan de Green Deal Autodelen 2. De betrokken partijen (aanbieders van deelauto's, leasemaatschappijen, gemeenten, provincies, bedrijven, belangenorganisaties en de Rijksoverheid) werken samen op het gebied van autodelen. In Drenthe wordt een pilot opgezet met deelauto's langs de N34, waarbij de gemeenten Assen, Aa en Hunze, Borger-Odoorn, Tynaarlo en Noordenveld betrokken zijn. Ook zijn er in Assen deelscooters beschikbaar.

Wat zijn knelpunten?

Duurzaam mobiliteitsgedrag

- Op het gebied van gedragsverandering kunnen gemeenten met hun directe link met bewoners effectief bijdragen. Dit vergt veel capaciteit en middelen, die onvoldoende beschikbaar zijn. Veranderen van een vast gedrag van standaard gebruik van de auto vergt lange adem en veel energie en tijd.
- Wat betreft deelmobiliteit zijn nog niet alle treinstations van deelfietsen voorzien en daarmee regio dekkend.

Hoe verder?

Duurzaam mobiliteitsgedrag.

- Partijen leveren vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid inzet op lopende projecten en extra maatregelen.
- Partijen werken mee aan kennisdeling.
- Voortzetting Werkgevers- en onderwijsaanpak 'Drenthe Reist Duurzaam' met als doel helft uitstoot wegverkeer te verminderen, met nadruk op hybride werken en fiets om zo het aantal autokilometers te verlagen. Het programma is nog in opbouw en wordt mogelijk in de toekomst uitgebreid met meer bedrijven. Gezien meer dan de helft van de wegkilometers werk gerelateerd is, ligt hier een grote kans om CO₂ te besparen, bijvoorbeeld door het verminderen van autokilometers.
- Evaluatie van ervaringen en zo nodig opschalen van pilots op het gebied van deelmobiliteit, MaaS en andere alternatieven.
- Onderzoek naar beïnvloeden duurzaam mobiliteitsgedrag



7. LOGISTIEK

Ook voor de logistieke sector ligt er een belangrijke uitdaging in het verduurzamen en verminderen van de CO₂ uitstoot. Onder logistiek valt stadsdistributie en (zwaar) vrachtvervoer, maar ook de afvalverzameling en bouwlogistiek. Maatregelen in stadslogistiek hebben ook impact op de leefbaarheid en verblijfskwaliteit in steden.

Afspraken Klimaatakkoord

C.2.5 Zero-emissie zones stadslogistiek in de 30-40 grotere steden. Andere gemeenten kunnen zich hierbij aansluiten. Grote gemeenten stellen samen met de transportsector, de Rijksoverheid, VNG, IPO en Natuur & Milieu een uitvoeringsagenda op voor verschillende deelsectoren in de stadslogistiek, met als doel dat de transportactiviteiten in 2025 zonder emissie kunnen worden uitgevoerd.

Wat gebeurt er al?

- Met de Agenda Logistiek Noord-Nederland wordt gewerkt aan een aanpak stedelijke logistiek. Hierbinnen wordt gekeken naar de inzet van beleid en regelgeving (het uniform maken van toegangs- en ontheffingenbeleid), het faciliteren van minder kilometers (door bundeling, een modal shift naar trein of schip en de inzet van informatietechnologie) en het stimuleren van schonere kilometers (door schaalvergroting van elektrische en waterstof-aangedreven vaar- en voertuigen). De agenda bevat projecten die bijdragen aan het einddoel namelijk zero-emissie logistiek in het Noorden in 2035 en die ook op korte termijn leiden tot slimmere en schonere kilometers in de logistiek.
- Provincie Drenthe heeft initiatief genomen voor het Interreg IVB project Surflogh om kennis en ervaring op te doen met duurzame alternatieven voor bevoorrading van kleine en middelgrote steden en regio's. Het project is onlangs 2 jaar verlengd. Op dit moment loopt er een pilot met pakketkluzen op hubs in meer landelijk gebied. De provincie probeert kennis en ervaring uit andere regio's te halen en soms gericht initiatieven in pilotvorm in de Drentse context uit te proberen, zoals in het verleden de pilot logistieke hub FloraHolland.
- De gemeenten Assen en Emmen behoren tot de G40 gemeenten, en moeten vanuit het Klimaatakkoord dus een zero-emissiezone invoeren. Assen heeft inmiddels een ZE Zone aangekondigd, die in 2025 wordt ingevoerd. Emmen doet onderzoek naar de behoefte aan duurzame stadslogistiek.
- Enkele partijen sturen op efficiencyverbetering bij vervoer in afvalverzameling, bouwlogistiek, facilitaire logistiek en dergelijke. Voor de provincie is dit verweven in het beleid van aanbestedingen.

Wat zijn knelpunten?

- Assen en Emmen zitten in het traject voor (eventueel) invoeren van ZE zones. De prioriteit voor de andere gemeenten ligt lager daar ze geen G40 gemeente zijn en daartoe geen verplichting vanuit het Klimaatakkoord kennen.
- Knelpunt is de beschikbaarheid en betaalbaarheid van duurzame logistieke voertuigen.
- Door de grote afstanden zijn elektrische logistieke voertuigen minder geschikt. Wegens de grotere afstanden in Drenthe is de kans om te verduurzamen door middel van waterstof juist groot. Knelpunt is dat waterstof als brandstof nog in ontwikkeling is.

Hoe verder?

- Partijen verkennen de mogelijkheden in beleid en regelgeving voor minder en schonere logistieke kilometers, passend bij de situatie van Drenthe. Daarnaast wordt gezocht naar efficiencyverbeteringen in afvalverzameling, bouwlogistiek, facilitaire logistiek en dergelijke via de eigen inkoopvoorwaarden.
- De regio verkent de mogelijkheden naar duurzame overslagpunten langs corridors in combinatie met verduurzamen logistieke centra en kansen voor waterstof.
- Uitvoering Logistieke Agenda Noord-NL.

8. RUIMTE EN ENERGIE

De wisselwerking tussen ruimte en energie komt nadrukkelijk naar voren in de discussie over zonneparken en windmolens en over de beschikbare capaciteit van de energie-infrastructuur. De keuzes op dit thema worden vastgelegd in de Regionale Energie Strategie (RES Drenthe). Ook voor de sector mobiliteit is dit ruimtelijke kader van belang, aangezien het uiteindelijk het gebruik van schone voertuigen beïnvloedt. Daarom ligt er een duidelijke verbinding tussen de Regionale Energie Strategie en het RMP en de ruimtelijke ordening en ruimtegebruik. Ook de vraag om nieuwe infrastructuur voor de veranderende energievraag vanuit de mobiliteit dient in samenhang met de groeiende energievraag uit de andere sectoren beschouwd te worden.

Afspraken Klimaatakkoord

C.2.3 Duurzame energie voor duurzaam transport: partijen werken samen om te zorgen dat daar waar nodig in de Regionale Energie Strategie in de behoefte aan duurzame energie voor duurzaam transport wordt voorzien.

Wat gebeurt er al?

- RES 1.0 is in 2021 vastgesteld en richt zich met name op de ambitie voor hernieuwbare energie (zonneparken, grootschalig zon op dak en wind) en waar en hoe dit in het landschap moet landen. Ook bevat de RES een inventarisatie van hoe de verduurzaming van de warmtevraag in de gebouwde omgeving ingezet kan worden. Vanuit de RES worden richting RES 2.0 de gevolgen van verduurzamen mobiliteit beter in kaart gebracht. Vanuit het RMP kan hierbij aangehaakt worden. In dit hoofdstuk wordt ook de samenhang van de maatregelen uit het RMP met het ruimtelijk beleid is vastgelegd in omgevingsvisies van de partners. Hieronder vallen verdichting en binnenstedelijk bouwen, bouwen rond ov-knooppunten (in combinatie met lage parkeernormen, autoluwe zones en het verminderen van openbare parkeerruimte) en het beperken van woon-werkverkeer door woon- en werklocaties dichtbij elkaar te realiseren.
- De RAL Noord fungeert als één van de onderleggers voor een te ontwikkelen energie-infrastructuurprogramma waarin de energievraag en -aanbod worden gecombineerd om de knelpunten op te lossen dan wel te voorkomen.

Wat zijn knelpunten?

- Door de stijgende vraag naar (duurzaam opgewekte) elektriciteit worden landelijk grote knelpunten verwacht. De elektrificatie van voertuigen creëert een extra vraag, en de netcapaciteit in Drenthe is beperkt.
- Op dit moment wordt er veel afgestemd tussen de RES en het RMP, maar nog niet integraal opgepakt. Op termijn is het de bedoeling om tot één integrale planvorm (RES en RMP samen) te komen. Door opgaven te combineren kunnen we de Drentse ruimte meervoudig en zuinig gebruiken.
- Een overbelast elektriciteitsnet belemmert de realisatie van laadinfrastructuur voor met name grootverbruik en de vergroening van stroom voor OV en logistiek.
- Probleem bij (landelijke) gemeenten: parkeren (vaak gratis) staat onder druk door geconcentreerde voorzieningen en grote afstanden. Dit werkt een hoge autoafhankelijkheid en dus veel autokilometers in de hand. Er zijn nu weinig incentives om gewenst gedrag te sturen.
- Vaak is er een kennis- en capaciteitsgebrek.

Hoe verder?

- In toekomstige versies de inhoudelijke verbinding zoeken vanuit RMP met de RES: De RAL fungeert als één van de onderleggers voor het regionale programma gericht op de realisatie van een toereikende energie infrastructuur,
- Ruimtelijke kansen en koppelkansen zoveel mogelijk benutten door bijvoorbeeld voorzieningen bij OV te bouwen of andersom, parkeerplaatsen te realiseren bij de opwek van duurzame stroom en laadinfra.
- Als regio Drenthe gezamenlijk het gesprek voeren met het Rijk om vanuit de provincie netregie te kunnen voeren op benodigde energie infrastructuur.
- Onderzoeken mogelijkheden om transitie naar minder autokilometers te maken, terwijl de Drentse kenmerken zoals leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid en gastvrijheid op peil blijven. Om aan die cultuuromslag invulling te geven kan worden gedacht aan maatregelen met betrekking tot parkeerbeleid, ruimtelijk beleid en overig beleid.

ORGANISATIE & FINANCIERING

Op dit moment wordt er door de partners binnen de kaders van de beschikbare middelen en capaciteit gewerkt aan de onderwerpen die hiervoor zijn behandeld. Een aantal keren is aangegeven dat het onderwerp meer aandacht en tijd zou behoeven, maar dat helaas voorsnog een knelpunt zonder oplossing is. Het RMP 1.0 is bedoeld als start van de regionale samenwerking op het gebied van duurzame mobiliteit in Drenthe. Naarmate de uitwerking van de onderwerpen vordert kan ook een duidelijk beeld worden gegeven van de vereiste inzet van mensen en middelen op onderdelen. Een nauwkeuriger beeld op basis waarvan de partners een afweging kunnen maken in het bredere perspectief van de eigen financiën.

Met de vaststelling van het RMP 1.0 door de partners wordt afgesproken verder samen te werken vanuit een agenda waar het RMP 1.0 de basis legt. De regionale partners onderschrijven daarmee het belang om kennis en capaciteit te delen en te bundelen, en om in samenspraak monitoring, communicatie en maatregelen te bespreken en te organiseren. En bovenal om gezamenlijk een lobby te kunnen voeren voor betere ondersteuning door het Rijk en Europa in de transitie naar duurzame mobiliteit in Drenthe.

Organisatie

De structuur van het RMP is zodanig dat elke organisatie kan bijdragen aan verduurzamen van de mobiliteit, passend binnen de eigen mogelijkheden. Door kennis te delen, gezamenlijk te acteren en daarmee praktische voorstellen te doen aan de hand van dit RMP, helpt dit om samen de mobiliteit te verduurzamen.

Financiering

De uitvoering van de procestaken betekent in de toekomst extra druk op de huidige capaciteit. Een eerste onderzoek is verwoord in het ROB rapport 'Van Parijs naar praktijk' 1. Beschikbare inzet voor ambtelijke capaciteit en middelen, vooral in kleinere gemeenten, beperkt momenteel de inzet voor duurzame mobiliteit.

Hoe verder?

Belangrijk is nu om de eerste jaren de basis voor verduurzaming te leggen zoals gesteld in dit RMP 1.0. De partners voeren hierbij taken uit naar draagkracht en eigen vermogen. Wanneer er (in de toekomst) financieel meer ruimte is kan er doorgepakt worden. Voorstellen voor de verdere invulling stellen we gezamenlijk op in RMP 2.0 en verder. De programmaorganisatie gaat actief op zoek naar investeringsmiddelen die naar de regio toegetrokken kunnen worden voor maatregelen. Ook agendeert de programmaorganisatie de maatregelen in relatie tot de typische kenmerken van Drenthe met een Rijk-regio component op het MIRT.

¹ www.raadopenbaarbestuur.nl/documenten/publicaties/2021/01/25/advies-van-parijs-naar-praktijk



SAMENWERKINGSAGENDA 2021 - 2022

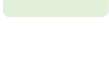
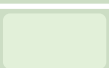
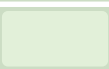
Inzet op de thema's die in Drenthe kunnen zorgen voor vermindering van CO₂ uitstoot en tegelijkertijd bijdragen aan een schonere lucht zijn bevat in een samenwerkingsagenda 2021-2022. De samenwerkingsagenda 2021-2022 zoals weergegeven op de volgende pagina's geeft overzicht van welke acties op dit moment lopen en in gang worden gezet. De acties zijn voorzien van een actiehouder en het traject waarbinnen de monitoring van de actie plaats zal vinden. Ook wordt aangegeven wat de stand van zaken van deze actie is. Op pagina 22 staat indicatief aangegeven wat het effect van de maatregelen op de benodigde capaciteit voor gemeenten en de provincie is.

Het trekkerschap voor dit RMP en toekomstige RMPs ligt bij de provincie Drenthe. Hier valt het maken van het RMP Drenthe onder en het vervullen van de regierol voor de provincie Drenthe. Hierbij hoort het opstellen van (komende) RMP rapporten, halfjaarlijkse monitoring en voortgangsrapportages, het onderzoeken van één of twee projecten namens de dertien partijen met elk jaar een andere focus of keuze, het begeleiden van werkgroepen en het voorbereiden/opstellen van bijdragen aan het RMP en andere klimaatmaatregelen waar de provincie trekker van is of wordt.

SAMENWERKINGSAGENDA 2021 - 2022

ONDERWERP	MAATREGELEN	ACTIEHOUDER	MONITORING VOORTGANG	STAND VAN ZAKEN	
1. EIGEN VLOOT	• Alle partijen zetten zich vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid in om te gaan voldoen aan de eisen voor duurzame inkoop van het eigen wagenpark middels een vervangingsschema.	Gemeenten en provincie			= Opgepakt
	• Partijen delen ervaring en kennis en gaan na of gezamenlijke inkoop door bundeling mogelijk is. Lessen leren van elkaar en synergie creëren.				
	• Elke partner kan hiervoor reeds gebruik maken van de Buyers Group van PIANOo waarmee het Rijk de regio's reeds ondersteunt.				
2. TREIN-, BUS- EN DOELGROEPEN-VERVOER	• Gemeenten en provincie zetten zich gezamenlijk in voor nog verdere verduurzaming in toekomstige concessies op nieuwe verbindingen en bestaand netwerk.	Publiek Vervoer Groningen-Drenthe (voor doelgroepenvervoer), OV-bureau Groningen-Drenthe (voor OV)	Via inkoopvoorwaarden concessies		= Nog niet opgepakt
	• Gemeenten gaan in samenspraak met Publiek Vervoer kijken naar mogelijkheden van het combineren van ritten. Publiek Vervoer kan de gemeenten hierin actief ondersteunen in het doorgeleiden van reizigers naar regulier OV.		Doelgroepenvervoer, busvervoer en treinvervoer		
	• Gemeenten en provincie kunnen onderzoeken in hoeverre zij financieel willen ondersteunen bij de verduurzaming van de regionale vloot van doelgroepenvervoer.				
	• De regio kan als lobby bij het Rijk het knelpunt adresseren en kijken of er breder mogelijkheden zijn voor fiscale maatregelen en ontheffingen die bijdragen aan een financieel aantrekkelijker overgang naar zero-emissie taxivervoer.				
	• De overgang naar zero-emissie materieel bij OV, rail en doelgroepenvervoer gaat hand in hand met de infrastructurele voorzieningen hiervoor. Hier ligt een duidelijke relatie met de regionale laadvisies. Hierin is het wenselijk op te trekken met Groningen gezien het grensoverschrijdende vervoer en samenhang.				
3. DUURZAAM GULW, MOBIELE WERKTUIGEN, MATERIALEN EN GRONDSTOFFEN & ENERGIE	• Partijen nemen ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid stappen om de mogelijkheden te verkennen om vanaf 2025 te kunnen gaan voldoen aan: • CO₂ reductie/prestatie in uitvraag • Minimum aandeel zero-emissie werktuigen • CO₂ monitoring i.c.m. verbeterambitie in aanbestedingen • Aandeel hergebruikte/circulaire materialen en grondstoffen	Gemeenten en provincie			= Nog niet opgepakt
	• Partijen zijn bereid om kennis en ervaring met elkaar te delen en/of samen op te trekken. Goede voorbeelden uit de praktijk liggen ook mede bij koplopers zoals de gemeente Assen, Coevorden, Westerveld en provincie.				
4. STIMULEREN ELEKTRISCH VERVOER	• Als regio mogelijk een gezamenlijk lobby onderzoeken voor Rijks- of Europese subsidie. Hierbij kan gedacht worden aan een hogere subsidie voor landelijk gebied (door grote autoafhankelijkheid) in vergelijking met grootstedelijk gebied.	Gemeenten en provincie, het Rijk	Opbouw Monitor, ontwikkeling elektrische voertuigen		= Nog niet opgepakt
	• De regio kan per gemeente de ontwikkeling van elektrische voertuigen monitoren om een goed beeld van het verloop in de regio te hebben en om daarop te kunnen anticiperen.				
5. LAAD- EN TANKINFRASTRUCTUUR	• Elke gemeente ziet toe op de voortgang van verder uitwerken laadvisies en vaststellen en realiseren van de laadvisie.	Gemeenten en provincie	Provincie Drenthe		= Nog niet opgepakt
	• Provincie benut de gemeentelijke laadvisies om tot een strategische laadvisie te komen en zorgt voor de afstemming met de regio en de RES.				
	• Kansen voor waterstof worden onderzocht.	Gemeenten en provincie	Provincie Drenthe		= Nog niet opgepakt
	• Voortgang van aanvraag en realisatie van laadinfrastructuur wordt gemonitord.	Provincie Drenthe	Provincie Drenthe		

SAMENWERKINGSAGENDA 2021 - 2022

6. STIMULEREN FIETS, OV EN DUURZAAM	- De regio zet gezamenlijk in op de Uitvoeringsagenda Fiets en verbreedt deze met activiteiten gericht op fietsstimulering (meer mensen op de fiets). - Mogelijke verkenning om het programma Op Fietse te continueren om mobiliteitsgedrag (niet zijnde woon-werk verkeer) te stimuleren de fiets te gebruiken.	Gemeenten en provincie	Uitvoeringsagenda Fiets		 = Opgepakt  = Nog niet opgepakt
					
	Partijen nemen verantwoordelijkheid om kansen bij integratie doelgroepenvervoer en OV ten behoeve van fijnmazig OV netwerk in landelijk gebied, en het vormen van een kritische massa voor het bestaansrecht op te pakken.	Gemeenten en provincie, Publiek Vervoer en OV-bureau Groningen Drenthe	Concessie Doelgroepenvervoer		
	- Partijen leveren vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid inzet op lopende projecten en extra maatregelen. - Partijen werken mee aan kennisdeling	Gemeenten en provincie	Verschillende lopende projecten en extra maatregelen		
	Voortzetting Werkgevers- en onderwijsaanpak 'Drenthe Reist Duurzaam' met als doel helft uitstoot wegverkeer te verminderen	Provincie Drenthe	Drenthe Reist Duurzaam (2020-2023)		
	Evaluatie van deelautopilot, MaaS app en autonoom vervoer	Provincie Drenthe	Drenthe Deelt 2020 – 2023, Landelijke MaaS pilots (met IenW) (2021-2022) AtNorth (tijdlijn onbekend)		
	Upgraden van hubs	Provincie Drenthe	Hub-programma		
7. LOGISTIEK	Partijen zijn bereid om de mogelijkheden te verkennen in beleid en regelgeving voor minder en schonere logistieke kilometers passend bij de situatie van Drenthe of voor efficiencyverbeteringen afvalverzameling, bouwlogistiek, facilitaire logistiek e.d via voorwaarden eigen inkoop.	Gemeenten en provincie	Agenda Logistiek Noord-Nederland (tot 2025)		
	De regio verkent de mogelijkheden naar duurzame overslagpunten langs corridors in combinatie met verduurzamen logistieke centra en kansen voor waterstof.	Gemeenten en provincie	Agenda Logistiek Noord-Nederland (tot 2025)		
	Uitvoering Logistieke Agenda Noord-NL	Gemeenten en provincie	Agenda Logistiek Noord-Nederland (tot 2025)		
8. RUIMTE EN ENERGIE	In toekomstige versies de inhoudelijke Verbinding zoeken vanuit RMP met de RES: De RAL fungeert als één van de onderleggers voor een te ontwikkelen energie-infrastructuurprogramma waarin de energievraag en –aanbod worden gecombineerd om de knelpunten op te lossen dan wel te voorkomen.	Provincie Drenthe	Via RES en RMP 2.0 (2022 - 2030)		
	Ruimtelijke en koppelkansen zoveel mogelijk benutten door bijvoorbeeld voorzieningen bij OV te bouwen of andersom, parkeerplaatsen te realiseren bij de opwek van duurzame stroom en laadinfra.	Gemeenten en provincie	Omgevingsvisie Drenthe		
	Lobby voeren om vanuit provincies netregie te kunnen voeren op de benodigde energieinfrastructuur	Gemeenten en provincie	Via RES en RMP 2.0 (2022 - 2030)		
	Voorstel: onderzoek naar beïnvloedingsmogelijkheden autogebruik in landelijk gebied, eventueel met ondersteuning van het Rijk	Provincie, Rijk	Via RMP 2.0 (2022 - 2030)		
	Voorstel: onderzoek naar mogelijkheden (parkeerbeleid, ruimtelijk beleid, overig beleid) om onnodig autogebruik terug te dringen, terwijl de Drentse kenmerken zoals leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid en gastvrijheid op peil blijven, en voor welke inwoners en doelgroepen dit interessant is.	Provincie, Rijk	Omgevingsvisie Drenthe		

IN DE KOMENDE JAREN DRAGEN WE NAAR VERMOGEN EN DRAAGKRACHT BIJ IN UITVOERING SAMENWERKINGSAGENDA

De Raad voor Openbaar Bestuur (ROB) heeft in het rapport 'van Parijs naar Praktijk' (2021) berekend wat het uitvoeren van de afspraken uit het Klimaatakkoord in de komende jaren zou betekenen voor de capaciteit van decentrale overheden in de komende jaren. In Drenthe draagt in de toekomst elke partij naar vermogen en draagkracht bij aan de uitvoering.

Om te schetsen waarmee gerekend moet worden om aan alle afspraken te voldoen, hebben we gekeken naar de berekening uit het ROB-rapport. Het ROB-rapport schat in dat een gemiddelde provincie ongeveer 5,5 tot 8 FTE kwijt zou kunnen zijn, een gemiddelde G40-gemeente ongeveer 9 tot 12 FTE¹, een gemiddelde middelgrote gemeente 1 tot 2 FTE, en een kleine gemeente 0-1 FTE. Dit is uiteraard afhankelijk van in hoeverre een gemeente samenwerkt met andere gemeenten of al maatregelen uitvoert.

Daarnaast gaat het rapport ook in op de extra materiële kosten voor juridische zaken, financiën en control, implementatiekosten en materiele kosten (communicatiematerialen, technisch onderzoek, registratiesystemen, beleidsonderzoek, camera's in zero-emissie zones en verduurzaming van eigen materiaal).

¹Het relatief hoge aantal van de verwachte benodigde capaciteit per G40 gemeente wordt veroorzaakt door de capaciteit benodigd door het invoeren en handhaven van een zero-emissie-zone. Voor een indicatie van de kosten hiervoor verwijzen wij naar het rapport 'Uitvoeringskosten van het Klimaatakkoord voor decentrale overheden in 2022-2030' (2021) van de Raad voor Openbaar Bestuur.

COLOFON

Dit rapport is opgesteld in een samenwerking van de provincie Drenthe en de twaalf Drentse gemeenten, met ondersteuning van Royal HaskoningDHV.

provincie Drenthe

