

Mini-symposium Klimaatbeleid, de regio aan zet

29 april 2021

Inbreng deelnemers over ambities van de regio's

Wat is een RMP?

- Het zou mooi zijn als in het nieuwe regeerakkoord een duidelijke boodschap komt te staan over de gewenste transitie in mobiliteit, gekoppeld aan concrete doelen, keuzes en integrale maatregelenpakketten, ondersteund door ontschot budgetten (Mobiliteitsfonds): stimulerend naar provincies, regio's en gemeenten. Denk aan de ambitieuze klimaatdoelstellingen uit Europa en de doorwerking naar landen en gemeenten waar het moet gebeuren.
- Noord-Holland en Flevoland zien dit breder dan alleen klimaat. Het gaat ook veiligheid en duurzame mobiliteit. Er is gestart met een nulmeting op CO₂. Vervolgens is de ambitie bepaald op basis van EU-doelstellingen. De ambitie en kaders zijn vastgesteld door de provincies en de vervoerregio. Gemeenten stellen niet vast, want het is bestaand beleid (de VNG heeft zich immers aan het Klimaatakkoord gecommitteerd). Vervolgstep: aanvullende maatregelen die in samenwerking met gemeenten worden vastgesteld. Wat gemeenten nu doen aan duurzame mobiliteitsmaatregelen wordt half juni doorgerekend. Een concretiseringslag vanaf het niveau van een inspirerende visie of strategie is een lastige uitdaging. De neiging is om het over geld en investeringen te hebben, terwijl het allereerst over politieke daadkracht en capaciteit gaat. Parkeernormen, ZE-zones kosten niet veel geld maar zijn lastige onderwerpen. Noord-Holland overweegt als volgende stap een intentieverklaring voor duurzame mobiliteit (dus niet CO₂). De menukaart van Noord-Holland met extra maatregelen reduceert veel CO₂ (en andere effecten natuurlijk). Die is bedoeld om een gesprek te organiseren om meer expliciete sturing te organiseren om het Klimaatakkoord te halen, want tot nu toe gaat het vooral om sturing op andere onderwerpen. Het zou wel helpen als deze sturing ook landelijk meer gevoerd wordt. Je merkt dat dat helpt, kijk bijvoorbeeld naar het SPV. Sessies zoals we nu organiseren helpen wel om kennis te delen. Rapporten die Noord-Holland heeft laten opstellen door CE Delft zouden landelijk opgepakt moeten worden.
- Groningen maakt als provincie een RMP met een vooruitzicht voor tien jaren. Dit is globaal. Vanwege het abstractieniveau past dat automatisch op de ambities van de regio's en gemeenten. Maar het wordt belangrijk als het gaat om de concretisering.

Samenwerking

- Er is veel verscheidenheid onder/tussen regio's, weinig samenhang. We zouden meer samen moeten optrekken richting het Rijk.
- De Achterhoek heeft een regiodeal met veel meer thema's en is goed aangesloten bij de provincie. Het is lastig gemeenten aangehaakt te houden omdat dat 'wel regionaal wordt opgepakt'. Er zijn ook veel kleine gemeenten die weinig met slimme/schone mobiliteit doen, omdat er maar één persoon op mobiliteit zit. Er is een vervolg op de regiodeal volgend jaar. Het MaaS-concept voor fijnmazige bereikbaarheid (laadinfra, MaaS-app, etc.) wordt langs alle zeven gemeenteraden gelooft. (Zie ook [terugblik vierde leercafé](#).)
- Midden-Holland: Gouda is een grotere gemeente. Hiermee wordt goed samengewerkt en er is een werkgroep opgericht. Uitdaging is de capaciteit bij de kleinere gemeenten. De rol van de provincie is niet altijd duidelijk. Er is meer ondersteuning nodig, bijvoorbeeld over welke subsidies er zijn, ook vanuit Europa.

- In MRA spelen veel andere programma's, nu staat het RMP op iets hoger niveau.
- Hoe staat het met de samenwerking met maatschappelijke organisaties? De Achterhoek Raad werkt met thematafels met ondernemers/industrie/ziekenhuis/ROC's/etc. Onderwerpen die voor hen belangrijk zijn financieren zij ook mee. Ook zijn er mobiliteitsmakelaars die mede door hen zijn gefinancierd. Uitdaging is om die in alle gemeenteraden te verankeren.
- Het is belangrijk om gemeenteraden mee te nemen. Je kunt daarom beter niet focussen op CO2-reductie maar op leefgenot, leefklimaat en leefomgeving.
- Elektrisch rijden alleen is niet de oplossing voor transitie. Het moet in de regio gebeuren. Het gaat om grote bedragen om dingen te kunnen implementeren en dit geld is vaak niet beschikbaar.
- Gebruik positieve communicatie: wat win je aan gezondheid door de mobiliteitstransitie?
- Mensen zijn bang voor verandering maar wij willen een verandering van mobiliteit, hoe kom je daar omheen?
- Er is een sterke boodschap nodig zoals bij de RES. Praat niet over waarom wij iets willen maar wát wij willen. Een brede integrale aanpak, dit ook duidelijk maken op nationaal niveau. Wat willen de inwoners?
- Voor de provincie Utrecht is de uitdaging om het gesprek te voeren over waar je na 2 of 3 jaar staat als het gaat om RMP. Is het dan een verplicht instrument of niet? Hoe maak je langetermijndoelen? Er zijn bestaande programma's voor fiets en ov. Het RMP is een koepel waarin wordt geprogrammeerd wat elders niet is belegd. De provincie ziet drie scenario's: 1. vrijblijvend met menukaart om uit te kiezen, 2. een minder vrijblijvend programma, 3. een samenwerkingsovereenkomst (dit laatste ziet men niet als kansrijk).
- Voor Noord-Holland is het RMP een instrument om te komen tot samenwerking. Noord-Holland heeft zelf onderzoek laten doen in samenwerking met TNO/CE en een menukaart voorgelegd aan gemeenten om uit te kiezen. De gedeputeerde zegt nu dat gemeenten aan zet zijn. Maar sommigen gemeenten zouden het liefst samen met de provincie optrekken. Dit is een dilemma.
- Holland Rijnland telt 13 gemeenten. Deze werken al een tijd samen, bijvoorbeeld aan het energieakkoord waar ook duurzame mobiliteit in zit. Het RMP is geen apart document maar een opgave die is verwerkt in de RES en een strategiedocument op het gebied van mobiliteit (met duurzaamheid als kernwaarde). In de RES zitten doelstellingen voor CO2 en voor energieverbruik. Holland Rijnland heeft onderzoek laten doen door Witteveen& Bos en nog een bureau naar waar de gemeenten nu staan en welke doelen ze kunnen stellen. Wat zijn bouwblokken en welke maatregelen zijn mogelijk? Eind juni zijn de twee stukken vastgesteld.
- De samenhang met Omgevingswet staat niet op het netvlies al heeft in Utrecht de visie wel alles in zich. De mogelijkheden om via instrumenten van de Omgevingswet juridisch meer te kunnen bijvoorbeeld ten aanzien van bewoners is onbekend.

Financiering

- Er is te weinig geld om groot onderzoek te doen naar de uitstoot. De Klimaatmonitor is niet overal toereikend.
- Financiering is een terugkerend probleem. Maatregelen moeten door gemeenten worden gedragen, is overwegend het uitgangspunt. Maar daar zit ook het knelpunt. Regio Holland Rijnland gaat dit bij de provincie aanklaarten. Utrecht geeft aan een wensenlijst aan te leggen voor het geval er toch subsidies mogelijk zijn en organiseert budget om het RMP organisatorisch tot stand te brengen. Noord-Holland probeert het op de agenda van de BO MIRT te krijgen en vraagt zich af hoe andere regio's dat doen. Hoe krijg je maatregelen naar de MIRT en het Mobiliteitsfonds? En dan gaat het niet alleen om grote projecten. In deze sessie is daar geen input voor. Het is belangrijk om in aanloop naar de verkiezingen in ieder geval zichtbaar te hebben wat er aan budget nodig is om aan doelstellingen te voldoen.

- De MRA is verdubbelaar van subsidies van het Rijk voor 'Samen bouwen aan bereikbaarheid'. Besluitvorming loopt via dat programma. Er zijn grote verschillen tussen Amsterdam en andere gemeenten. Er is een menukaart met 20 maatregelen met effecten op duurzaamheid, bereikbaarheid, etc. voor meer draagvlak. Dit geeft meer houvast om bij het Rijk aan te kloppen, ook bij andere ministeries of Europa. Deze zomer is de financieringsstrategie af. Het Rijk mag best wat meer ondersteunen, elke kleine maatregel bij een gemeente draagt uiteindelijk bij aan de doelstellingen van het Rijk.
- Ligt de financieringsopgave niet al bij bijvoorbeeld het Toekomstbeeld OV of Toekomstbeeld Fiets? Eigenlijk zou het RMP een monitoringsinstrument kunnen zijn om de opgaven per thema in beeld te houden en om kennisdeling op gang te krijgen. En wellicht voor politiek commitment voor duurzame mobiliteit. Ook voor de andere sectoren om te zien waar mobiliteit staat en aanhaakt. Belangrijk is wel dat het uitgangspunt CO₂-reductie blijft. En om maatregelen in beeld te brengen die sturen op CO₂ en bijdragen. Dit levert spanning op met de bredere doelstellingen van de regio, duurzaamheid. Waarop ligt de focus voor de regio's: CO₂ of andere duurzame mobiliteitsopgaven? Moet het RMP een coördinerend middel zijn om het gesprek te voeren met de Rijksoverheid? Het gesprek met het ministerie van IenW moet worden gevoerd om, los van de sectorale programma's, mee te werken aan een overkoepelend RMP-gefinancierd programma.

Maatregelen en effecten

- Noord-Holland geeft aan dat de menukaart van TNO/CE behulpzaam is hierbij om een inschatting te maken. Holland Rijnland gaat bij de provincie aanklaarten dat gemeenten geacht worden bepaalde maatregelen te financieren (camera's om ze-stadsdistributie te monitoren) maar dat inkomsten uit boetes naar het Rijk gaan. Dit voelt als unfair. Verder blijkt de [handreiking RMP](#) niet bij iedereen bekend te zijn.
- Er is recente informatie nodig over hoeveel CO₂ we uitstoten.
- Er is behoefte aan duidelijkheid over effecten en de gebruikte meetmethode. Een doelbereik van zero emissie is gewenst.
- Wat voor effect hebben maatregelen, ook op het gebied van bereikbaarheid op CO₂? Je wil wel kunnen vergelijken. Wat is het effect van mijn maatregel, waar sta ik nu?
- Het gaat om framing, doel van maatregelen is leefbaarheid, bereikbaarheid, etc.
- Maatregelen komen op basis van knelpunten, niet op basis van een strategie.
- De effecten van aparte maatregelen zijn lastig te bepalen. Wat doet bijvoorbeeld een doorfietsroute voor de model shift?