



Schoon & Duurzaam: op weg naar een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem

Bestuurlijke samenvatting
Programmaplan 2021-2025

1 DE OPGAVE

1.1 URGENTIE: KLIMAATVERANDERING

“Normaal bestaat niet meer; het verdwijnt in de achteruitkijkspiegel. De planeet waarop we nu wonen is een ruigere variant dan die waarop we groot zijn geworden. We kunnen en zullen ons aanpassen. We kunnen erger voorkomen. Wij schrijven onze eigen toekomst.”

- Jelmer Mommers in *‘Hoe gaan we dit uitleggen’*.

We kunnen er kort over zijn: klimaatverandering is een feit. We moeten samen alles op alles zetten om dit terug te draaien en de gevolgen ervan te beperken. Duurzaamheid staat inmiddels hoog op alle agenda's, van rijksoverheid tot het bedrijfsleven. De tijd van discussiëren over urgentie is voorbij: we moeten aan de slag met het verduurzamen van de samenleving. Voor de Vervoerregio vertaalt zich dat naar het verduurzamen van het mobiliteitssysteem.

In 2017 startte Vervoerregio Amsterdam (Vervoerregio) met het programma Zero Emissie Mobiliteit. Op het gebied van onze drie ov-concessies zijn inmiddels al grote stappen gezet, anno 2021 hebben we 40% van de CO₂ uitstoot van het ov-systeem gereduceerd. De komende jaren blijft de uitrol van zero emissie bussen op hoog tempo doorgaan. Het programma Schoon & Duurzaam zet de vervolgstap van Zero Emissie Mobiliteit naar een schoon en duurzaam mobiliteitssysteem, waardoor we vanuit een breder perspectief werken aan de doelstellingen van het Beleidskader Mobiliteit.

1.2 VISIE SCHONE EN DUURZAME MOBILITEIT

De Vervoerregio leidt de transitie naar duurzame mobiliteit in de drukste regio van ons land. Samen met vijftien gemeenten zorgen we ervoor dat zoveel mogelijk mensen gebruik kunnen maken van een duurzaam ingericht mobiliteitssysteem. Dat doen we door in 2050 CO₂-neutraal te zijn en de milieu-impact van ons mobiliteitssysteem geminimaliseerd te hebben. Daarmee bereiken we een schoon en duurzaam mobiliteitssysteem.

Als opdrachtgever, beleidsmaker en adviseur lopen we voorop in nieuwe ontwikkelingen voor duurzame mobiliteit. We initiëren, stimuleren en realiseren projecten en activiteiten die daaraan bijdragen. Zo zorgen we dat in onze regio de doelstellingen voor mobiliteit van het klimaatakkoord bereiken. Hierbij werken we samen met gemeenten, provincies en Rijk, waarbij elke partij handelt vanuit de eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheid.

1.3 BENADERING SCHONE EN DUURZAME MOBILITEIT

In het Beleidskader Mobiliteit (2017) van de Vervoerregio zijn vijf strategische opgaven geformuleerd om richting te geven aan huidige en toekomstige activiteiten. De focus van dit programmaplan is gericht op strategische opgave twee: 'naar een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem'. Dit is verder uitgewerkt in het beleidskader Zero Emissie Mobiliteit (2020), dat de focus legt op *“het verschonen wat vuil is”*.

Daarvoor moeten we niet alleen de uitstoot van voertuigen verschonen, we moeten ook de impact van de productie van voertuigen op het klimaat verminderen, de energieconsumptie van

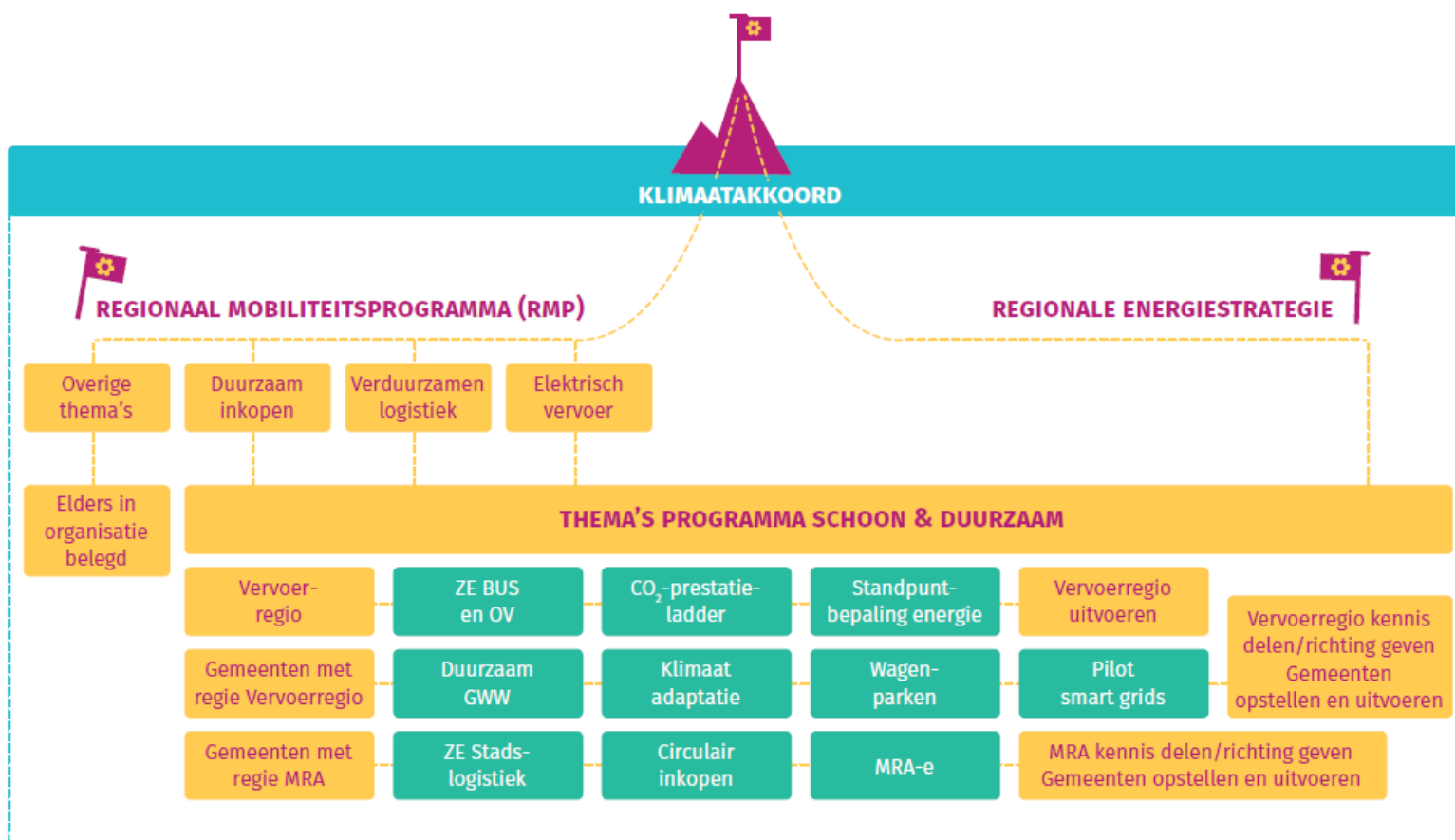
het mobiliteitssysteem verlagen en ervoor zorgen dat we onze nieuwe infrastructuur tegen een minimale milieu-impact en klimaatadaptief bouwen.

1.3.1 Samenbrengen van duurzaamheidsinitiatieven

Niet alleen de Vervoerregio is bezig met het nastreven van duurzame mobiliteit. Het schema hiernaast geeft aan hoe de activiteiten uit het programma zich verhouden tot de regionale uitwerkingen van het

klimaatakkoord: het Regionaal Mobiliteitsprogramma en de Regionale Energiestrategie. Per activiteit kan verschillen welke partij de regie heeft en wie verantwoordelijk is voor de uitvoering, ook dat staat weergegeven in dit schema. Voor ov is de Vervoerregio bijvoorbeeld opdrachtgever, maar voor de wagenparken zijn de gemeenten zelf aan zet.

Geen van de partijen kan op zichzelf de keten verduurzamen, dit kunnen we alleen bereiken door samen te werken. De Vervoerregio is bij uitstek gepositioneerd om de aanvoordersrol te vervullen in het realiseren van deze ambities en doelen. In dit plan geven we weer op welke wijze we dit willen benaderen.



1.3.2 Duurzaamheid door blijvend te innoveren

Als programma zoeken we actief de innovatie op, bijvoorbeeld op de kruising van mobiliteit en energie. We zoeken innovaties die bijdragen aan het verminderen van energiebehoefte, verduurzamen van energie of het efficiënter maken van de energievraag, conform de *trias energetica*. Door pilots te doen tillen we innovaties naar een niveau waardoor zij impact hebben op de energietransitie. De Vervoerregio profileert zich daarmee als innovatieaanjager en we zetten belangrijke stappen richting een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem in 2050.

Naast innovaties op het gebied van energie, blijft de Vervoerregio zich ontwikkelen als een kenniscentrum zodat we onze gemeenten op de juiste manier kunnen voorzien van state of the art informatie, waarbij we ook hen vragen deel te nemen aan innovatieve projecten.

2 PROGRAMMAPIJLERS

Het 'verschonen van wat vuil is' heeft de Vervoerregio verder uitgewerkt vanuit het vastgestelde Beleidskader Zero Emissie Mobiliteit (2020). Deze pijlers vormen de basis voor de vier programmapijlers en omvatten de duurzaamheidsactiviteiten waarbij de Vervoerregio bij betrokken is. Op basis van deze indeling sturen wij op samenhang.

2.1 SCHONERE ENERGIE (WELL-TO-TANK):

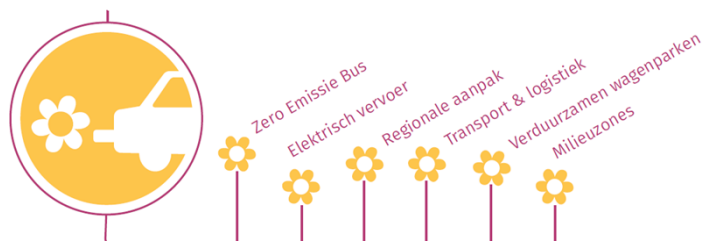
De energie die nodig is voor de mobiliteit in de Vervoerregio moet 100% hernieuwbaar worden opgewekt. Door de brede inzet op elektrificeren van voertuigen in de regio neemt de vraag naar energie voor het regionale mobiliteitssysteem toe. Om aan die toegenomen vraag te voldoen moeten we kijken naar twee kanten van het elektriciteitsdomein: de productie en de levering van stroom. We zien hier drie deelopgaven:

- 1) 100% hernieuwbare en lokaal geproduceerde stroom voor het ov-systeem;
- 2) 100% hernieuwbare energie voor het verduurzamen van het totale mobiliteitssysteem;
- 3) Slimme methoden ontwikkelen, steunen en implementeren om de impact van de energietransitie te overzien en te sturen.

De stroominfrastructuur is meer en meer een kritische randvoorwaarde voor mobiliteitsontwikkelingen. We stellen een beleidsvisie **impact energietransitie** op, waarin we bepalen wat prioriteit moeten krijgen. Tegelijkertijd inventariseren we welke kansen er zijn voor het efficiënter benutten van stroom-infrastructuur in een **quickscan Smart Grids**. Samen met onze partners initiëren we **pilots**. Zo ontwikkelen we kennis en maken we dit veld klaar voor opschaling op een toekomstvast en duurzame manier.



2.2 SCHONERE VOERTUIGEN (TANK-TO-WHEEL):



Op dit moment stoten de meeste voertuigen op de weg nog emissies uit. Hoewel de Vervoerregio geen wegbeheerder is en daarmee slechts beperkte invloed heeft op bijvoorbeeld auto- en vrachtverkeer, zijn we wel in staat stimulerende maatregelen te nemen om ook binnen deze modaliteiten winst te boeken. Activiteiten onder deze pijler leveren een bijdrage aan het verschonen van de uitstoot van personenauto's, bussen, logistieke voertuigen, industriële (werk)voertuigen en wagenparken van bedrijven en gemeenten. Deze pijler kent voor de Vervoerregio het grootste CO₂-reductiepotentieel. Deze pijler kent twee deelopgaven:

- 1) Reductieopgave 2030: minimaal 22% CO₂;
- 2) Reductieopgave 2050: geen CO₂-uitstoot.

Delen van deze pijler zijn al in uitvoering. Zo zijn de activiteiten voor **Zero Emissie Bus** uiteengezet in de transitiepaden per concessie. In 2025 is het ov-systeem Zero Emissie. Voor **verduurzaming wagenparken** van gemeenten en van bedrijven werken we samen met partijen die deze organisaties kunnen adviseren op basis van TCO en toepasbaarheid. Voor de **MRA GD ZES** werken we aan verkenningen die gevat worden in de **Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS)**. Op die manier werken we aan **Netwerkvisie Duurzame Logistieke Hubs** en onderzoeken we **ZE bouwlogistiek** en

ZE Zones. **MRA-e** rolt ondertussen laadpalen voor personenauto's uit en richt zich ook op laadinfrastructuur rondom snellaadpleinen.

2.3 SCHONERE INFRASTRUCTUUR & PRODUCTIE (PRODUCTIE EN RECYCLING)



De productie van (ov) materieel en de infrastructuur waarover voertuigen zich bewegen levert CO₂-uitstoot en andere schadelijke milieueffecten op. De Vervoerregio investeert jaarlijks tientallen miljoenen euro's in de aanleg en het beheer en onderhoud van wegen, fietspaden, bruggen en ov-infrastructuur. Zowel in de rol van opdrachtgever, als in de rol van co-financier, kan de Vervoerregio sturen op duurzamer materiaalgebruik, schoner geproduceerd materieel, een schoner productieproces en klimaatadaptief bouwen. Zo stuurt de Vervoerregio op duurzamere productie van bussen, trams en metro's via haar concessieverleningen.

Om de infrastructuurprojecten waarbij Vervoerregio betrokken is te verduurzamen gaan we werken volgens de **Aanpak Duurzaam GWW**. Om projectleiders en projectbegeleiders hierin te ondersteunen wordt er een 'opleidingsprogramma duurzaamheid' aangeboden en komt er een 'tafel duurzaamheid' die gevraagd en ongevraagd duurzaamheidsadvies geeft aan de projecten.

Bij aanbesteding van grote projecten passen we steeds meer de **milieukosten-indicator (MKI)** als gunningscriterium toe. We mikken op 100% aanbesteden van grote projecten door gebruik te maken van de MKI methode vanaf 2023, in afstemming met de deelgemeenten van de Vervoerregio en onze MRA partners. Tot slot stellen we een **Leidraad Klimaatadaptatie** op, zodat de Vervoerregio aansluit bij de doelstellingen van de Nationale Klimaatadaptatie Strategie (NAS).

2.4 DUURZAAM INKOPEN EN OPDRACHTGEVERSCHAP



Als opdrachtgever van ov-concessies en overige inkoopopdrachten heeft de Vervoerregio grote impact op de uitstoot in processen van opdrachtnemers en de mate van circulariteit van geproduceerde goederen. Het is belangrijk om ons bewust te zijn van de CO₂-footprint in de bedrijfsvoering van onze eigen organisatie en de uitstoot die wij als opdrachtgever teweegbrengen in de keten. Door duurzaamheidseisen te stellen aan de manier waarop opdrachtnemers te werk gaan kunnen we een positieve beweging in de keten veroorzaken.

Via de MRA Intentieverklaring **Circulair Inkopen & Opdrachtgeverschap** verduurzamen we onze inkoop. We zetten deze

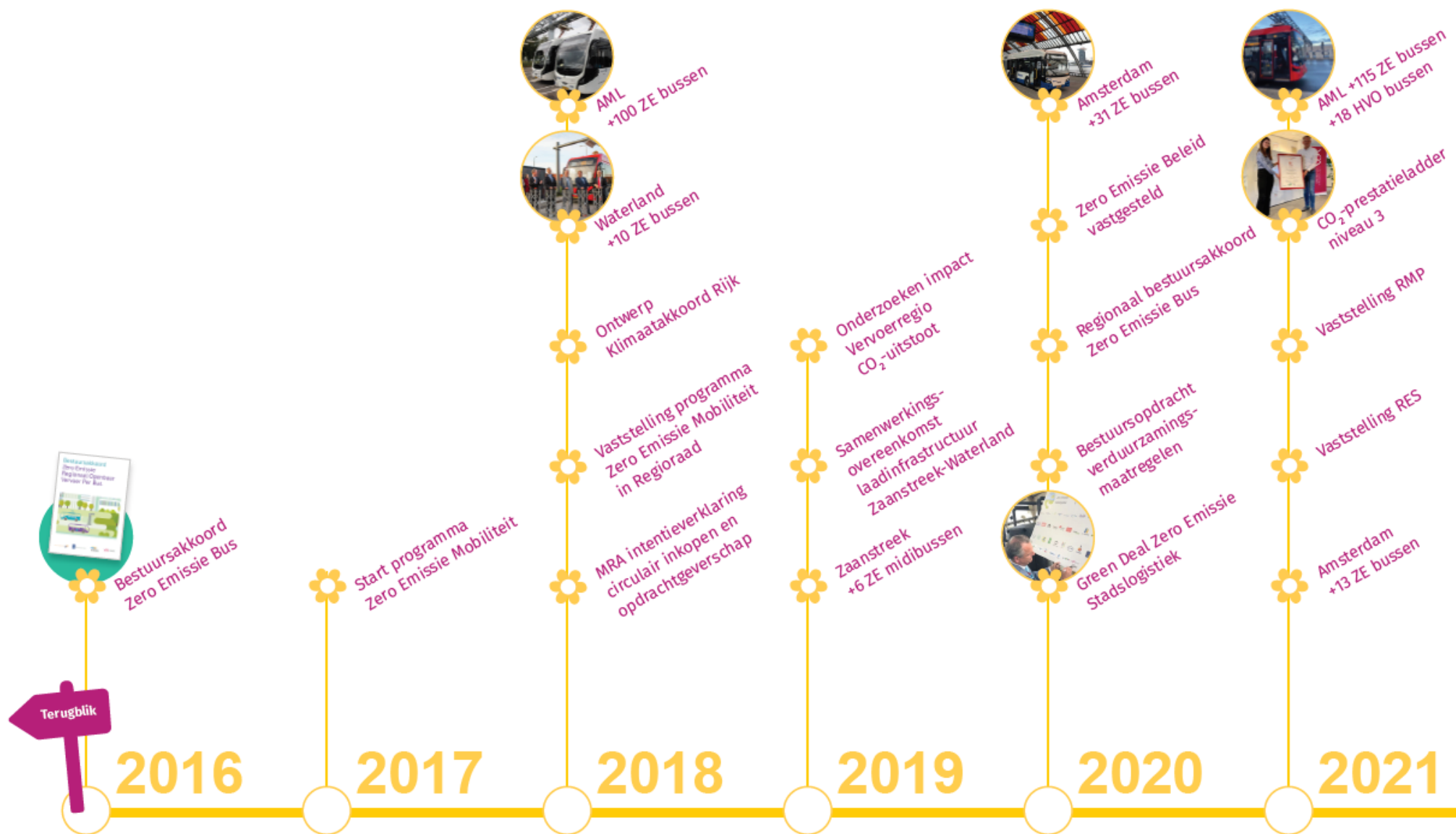
ambities om in acties aan de hand van de Roadmap richting 100% circulair inkopen. Onze certificering op de **CO₂-prestatieladder** zorgt voor verdere verduurzaming van onze bedrijfsvoering en van ketenpartners. In 2021 hebben we niveau 3 gehaald, we werken aan het behalen van het **CO₂-bewust Certificaat niveau 4**.

3 DE AMBITIE: EEN SCHONE EN DUURZAME VERVOERREGIO

3.1 DE WEG NAAR EEN SCHONE EN DUURZAME VERVOERREGIO

Op veel vlakken is de weg naar Schoon en Duurzaam onbekend. Voor de Vervoerregio is van belang dat we samen onderweg zijn. Met gemeenten, provincies en Rijk werkt de Vervoerregio aan een schoon en duurzaam mobiliteitssysteem. Hiervoor hebben we naast overheden ook mobiliteitsaanbieders, netbeheerders, producenten, MKB en kennisinstellingen nodig.

Sinds de start van het programma Zero Emissie Mobiliteit is al veel bereikt. Door vol in te zetten op het verduurzamen van het ov-systeem hebben we in 2021 een CO₂ reductie van 40% van het ov-systeem bereikt, waarbij voor twee van de drie ov-concessies al voor 100% hernieuwbare energie wordt gebruikt. Hieronder een terugblik op hoogtepunten uit het programma van de afgelopen jaren.



3.2 DE WEG VOOR ONS: EEN BLIK OP DE TOEKOMST

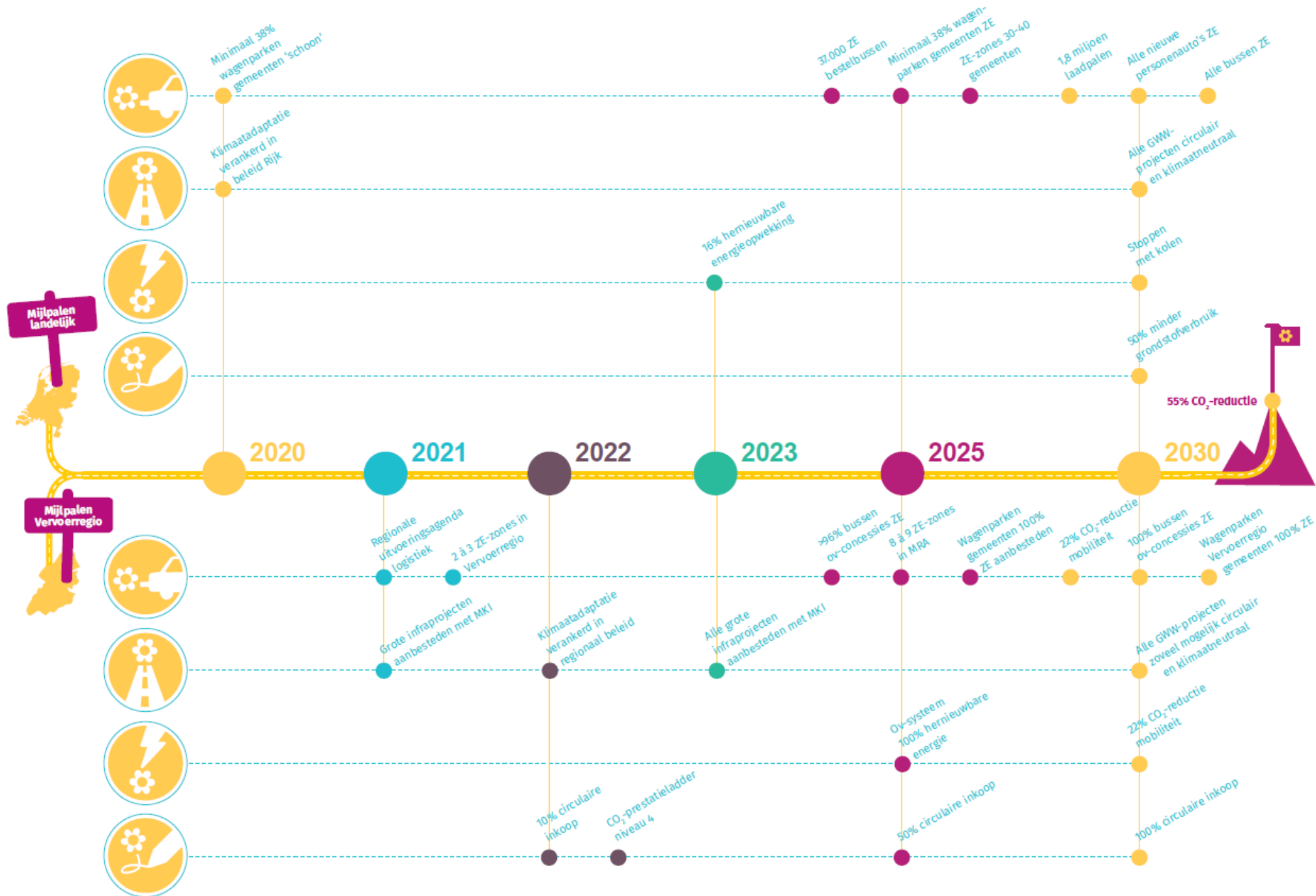
De acties en resultaten in de komende tien jaar van het klimaatakkoord, de RMP's en dit programma zijn allesbepalend om het mobiliteitssysteem te verduurzamen en gereed te maken voor de decennia daarna.

De Vervoerregio wil waar mogelijk minimaal voldoen aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord.

Het doel voor de Vervoerregio is het behalen van een minimale reductie van 880 kton CO₂-reductie per jaar voor 2030. Voor 2050 is het doel om alle CO₂-uitstoot geëlimineerd te hebben, in totaal een uitstoot van 2.680 kton CO₂. Voor een duurzaam mobiliteitssysteem is daarnaast in 2050 ruim 2.600 GWh per jaar aan 100% hernieuwbare energie nodig. Daarbij zorgen we ervoor dat we als Vervoerregio minimaal 50% van de diensten, materieel en grondstoffen op een circulaire manier (laten) inkopen.

In onderstaande tijdsbalk zetten we de landelijke mijlpalen af tegen de mijlpalen en de activiteiten uit de verschillende programmapijlers.

Deze activiteiten en mijlpalen zorgen ervoor dat de uitstoot van het mobiliteitssysteem in de Vervoerregio voor 2030 afneemt en we bijdragen aan de doelstelling uit het Klimaatakkoord om in 2030 maximaal 25 Mton CO₂ uitstoot te hebben van het mobiliteitssysteem.



4 OPZET PROGRAMMA

4.1 ROL IN ORGANISATIE

Het programmateam is verantwoordelijk voor het actief zoeken naar innovaties en het borgen van de duurzaamheidsactiviteiten volgens de beleidscyclus van de Vervoerregio. Dat wil zeggen dat niet het programmateam eigenaar hoeft te zijn van een activiteit, maar dat er intern of extern gezocht wordt naar een passende eigenaar. Dit onderstreept de gezamenlijkheid van de duurzaamheidsopgave. Het programmateam zorgt voor de juiste koers om de klimaatdoelen en taakstellingen te realiseren, voor het verder ontwikkelen en het borgen van duurzaamheidsbeleid in de organisatie.

4.2 COMMUNICATIE

Het programma Schoon & Duurzaam biedt veel kansen voor communicatie en het positioneren van de Vervoerregio. We delen op diverse manieren kennis met partners en worden regelmatig gevraagd als spreker op symposia. Door onze kennis te delen nemen we steeds meer partijen mee in de transitie. Uit de diverse programmapijlers komen regelmatig communicatiekansen. Denk hierbij aan de ondertekening van diverse convenanten en green deals of de aanstaande aanbesteding van de volgende groep elektrische bussen. We identificeren kansen binnen deze concrete projecten binnen het programma. Ook zoeken we waar relevant de samenwerking op met de communicatieactiviteiten vanuit het RMP.

4.3 BUDGET

Voor dit programma is budget nodig om onderzoek te doen naar ontwikkelingen, innovaties, netwerken te faciliteren, kennis te delen en te participeren in pilots. Hiermee kunnen we invulling geven aan de initiatieven die volgen uit de programmapijlers en passen bij de plek in de beleidscyclus.

Jaarlijks worden de kosten geraamd op €250.000, verdeeld over de programmapijlers. Deze raming is gebaseerd op de uitgaven van 2019 en 2020. Het budget valt onder het OSS (Onderzoek, Studies en Samenwerking). In de jaarlijks op te stellen activiteitenplannen wordt een prognose gedaan hoe die verdeling er uit komt te zien, afhankelijk van de focus van het jaar en de urgentie van activiteiten. Voor de dekking van de activiteiten die de Vervoerregio vanuit het programma opzet, zetten we aanvullend in op Rijks- en/of Europese subsidie.

De bekostiging van activiteiten (zoals projecten, onderzoeken, pilots) na de initiatieffase loopt niet via het budget van dit programma. Daarvoor wordt per activiteit een afweging gemaakt conform de prioriteringsmethodiek van de Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (voorheen *Investeringsagenda Mobiliteit*). Voor (infrastructuur) projecten gelden de richtlijnen van de *Spelregels Projecten* als uitgangspunt, waarbij op basis van belang bepaald wordt welke partij wat dekt.