

# Programmaplan Schoon & Duurzaam 2024-2030

27 november 2023  
Status: vastgesteld



<b>Datum</b>	27 november 2023
<b>Kenmerk</b>	INT/2022/10957
<b>Opgesteld door</b>	Feike-Jan Nauta, Huub Siebelt en Gerard Hellburg
<b>Vastgesteld door</b>	Dagelijks Bestuur Vervoerregio Amsterdam (23 november 2023)
<b>Versie</b>	1.0

### **Colofon**

Termini 179 1025XM Amsterdam

**T** 020 527 37 00

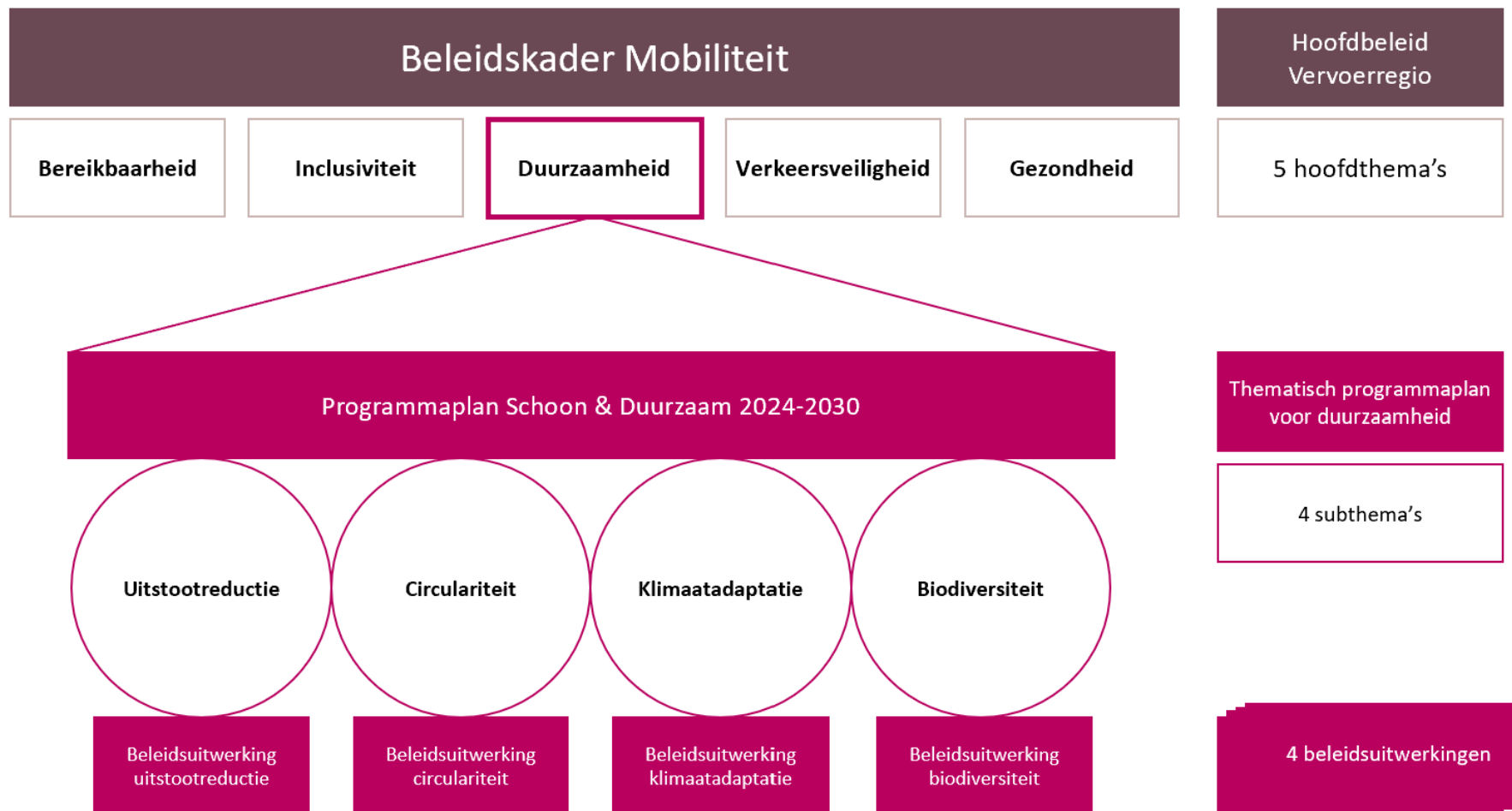
**E** [info@vervoerregio.nl](mailto:info@vervoerregio.nl)

**W** [www.vervoerregio.nl](http://www.vervoerregio.nl)

# INHOUDSOPGAVE

Beleidscontext Vervoerregio	4	3.4.1. Operationalisering biodiversiteit binnen Vervoerregio	23
Managementsamenvatting	5		
<b>1. Visie op de opgave/wensbeeld</b>	<b>7</b>	<b>4. Samen onderweg</b>	<b>24</b>
<b>2. Inleiding</b>	<b>9</b>	4.1. Programmteam samenstelling en teamidentiteit	24
2.1. Urgentie	9	4.2. Interne communicatie	24
2.2. Een ecologisch neutrale Vervoerregio	10	4.3. Met wie we samenwerken	24
		4.3.1. Verschillende schaalniveaus	25
<b>3. Uitwerking van de vier thema's</b>	<b>12</b>	4.4. Externe communicatie	26
3.1. Thema 1 - Uitstootreductie	13	<b>5. Organisatie en governance</b>	<b>27</b>
3.1.1. Noodzaak uitstootreductie	13	5.1. Plaats in de beleidscyclus	27
3.1.2. Doelen uitstootreductie	13	5.2. Een ontwikkelprogramma met een innovatief karakter	27
3.2.3 Operationalisering uitstootreductie binnen de Vervoerregio	14	5.3. Budgettering	27
3.2. Thema 2 - Circulaire economie	16	5.4. Governance van het programma binnen de Vervoerregio	28
3.2.1. Noodzaak circulaire economie	16	5.4.1. Een programmaplan en een jaarlijks activiteitenplan	28
3.2.2. Doelen circulaire economie	16	5.4.2. Monitoring van het programma	28
3.2.3 Operationalisering circulaire economie binnen de Vervoerregio	17	5.4.3. Risicobewustzijn	28
3.3. Thema 3 - Klimaatadaptatie	20	5.4.4. Duurzaamheid is continue in ontwikkeling	28
3.3.1. Noodzaak klimaatadaptatie	20		
3.3.2. Subdoelen klimaatadaptatie	20		
3.3.3. Operationalisering klimaatadaptatie binnen Vervoerregio	21		
3.4. Thema 4 - Biodiversiteit	22		
3.4.1. Noodzaak	22		
3.4.1. Doelen biodiversiteit	22		

# BELEIDSCONTEXT VERVOERREGIO



## MANAGEMENTSAMENVATTING

Ons mobiliteitssysteem belast het ecosysteem nog onnodig. Naast de grote stappen die de Vervoerregio heeft gezet op het gebied van Zero Emissie, zien we dat er nog veel meer impact te maken is. Die mogelijke impact is opgenomen in het beleidskader 'Verbinden in Verscheidenheid' als aanvullende doelen op het gebied van duurzaamheid. In het programma Schoon & Duurzaam beschrijven we waarom dit nodig is, hoe we deze doelen gaan bereiken en hoe de activiteiten samen voor een duurzamer mobiliteitssysteem zorgen. We definiëren duurzaamheid van ons mobiliteitssysteem aan de hand van vier subthema's: uitstootreductie, circulaire economie, klimaatadaptatie en biodiversiteit.

### Waarom gaan we aan de slag?

#### *Subthema uitstootreductie*

Eén vijfde van alle schadelijke gassen in Nederland komt door verkeer en vervoer. Die schadelijke gassen zorgen onder andere voor een steeds verder opwarmende aarde, waardoor de leefbaarheid afneemt. Daarom moeten we de uitstoot naar nul brengen; van het openbaar vervoer in 2025 en van het goederenvervoer uiterlijk in 2050. Daarmee helpen we ook mee aan een leefbare en gezonde wereld. Via het thema uitstootreductie werken we aan dit doel.

#### *Subthema circulaire economie*

Naast dat we te veel broeikasgassen uitstoten, gebruiken we meer grondstoffen dan de aarde kan maken. Als iedereen zou leven als de gemiddelde Nederlander, zouden we 3,6 aardes opmaken in een jaar. Ook ons mobiliteitssysteem verspilt nog onnodig veel grondstoffen, wat bijdraagt aan de uitputting van de aarde. Om dit tegen te gaan moeten we minder materialen gebruiken, meer materialen opnieuw gebruiken, minder weggooien en producten zo ontwerpen dat ze langer meegaan. Ook de Vervoerregio zet zich hiervoor in en werkt zo toe naar een restafvalvrij mobiliteitssysteem in 2050.

#### *Subthema klimaatadaptatie*

Het weer verandert. Het wordt warmer en natter, er zijn vaker lange periodes van droogte en de kans op overstromingen neemt toe. Dit heeft negatieve gevolgen voor verkeer en vervoer. Zoals uitval van het openbaar vervoer door wateroverlast of storm, of het verzakken van bruggen of wegdelen door droogte. Ook fietspaden of haltes die te heet worden door te weinig schaduw zijn een gevolg van klimaatverandering. Daarom werkt de Vervoerregio aan een klimaatbestendig mobiliteitssysteem in 2050. Zodat reizigers ook in de toekomst veilig en comfortabel binnen acceptabele tijd hun bestemming kunnen bereiken.

#### *Subthema biodiversiteit*

Door onze welvaart zijn er veel minder soorten planten en dieren dan vroeger. Dit komt onder andere doordat leefgebieden kleiner zijn

geworden na de aanleg van wegen en sporen. Toch hebben soorten elkaar nodig om de aarde leefbaar te houden. Ook hebben we biodiversiteit nodig voor de beschikbaarheid van grondstoffen en natuurproducten waar we als mensen gebruik van maken. Daarom gaan we ons mobiliteitssysteem natuurinclusief inrichten, wat betekent dat het geen schadelijke gevolgen heeft voor de biodiversiteit.

### **Hoe gaan we dit doen?**

Het programma Schoon & Duurzaam van de Vervoerregio is een adaptief programma, zodat we kunnen inspelen op nieuwe thema's en kunnen bijsturen als dat nodig is.

Onze aanpak is bewust gericht op de operatie van de Vervoerregio. Door goed te begrijpen hoe we als Vervoerregio werken, hoe collega's bezig zijn met het thema duurzaamheid en te weten waar nog tekorten in kennis en ervaring zitten, kunnen we samen de stap zetten richting de nodige duurzame verandering. Het programma Schoon & Duurzaam heeft daarmee binnen de Vervoerregio de rol als kennisontwikkelaar en aanjager, maar fungeert ook als verbindende schakel tussen het ontwikkelde beleid en de dagelijkse uitvoering.

Ook in het veld van belanghebbenden en geïnteresseerden pakken we onze rol. We zetten de Vervoerregio op de kaart als toonaangevende organisatie op het gebied van verduurzaming. We hebben hiervoor onze ogen en oren in de samenleving. We gaan allianties aan met organisaties op het gebied van duurzaamheid en zorgen ervoor dat onze gemeenten

hier de vruchten van plukken. Op deze manier creëren we als programma en vervolgens als gehele organisatie een duurzame verandering op verschillende schaalniveaus.

Na het ontwikkelen van beleid, zetten we nu in op het effectief communiceren van beleid. Jaarlijks ontwikkelen we een activiteitenplan voor het komende jaar, nadrukkelijk in co-creatie met de collega's binnen de Vervoerregio en maatschappelijke partners. We werken reflexief, wat betekent dat we continue evalueren. Op deze manier kunnen we snel en passend inspelen op de snel veranderende wereld, wat betekent dat we kunnen bijsturen mocht dat nodig zijn.

### **Een integrale blik**

De vier subthema's gaan hand in hand, aangezien ecologische neutraliteit meer omvat dan het verminderen van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Vaak versterken de subthema's elkaar. Denk bijvoorbeeld aan het vergroenen van bermen; dit is goed voor zowel afwatering (klimaatadaptatie) als het bieden van een habitat voor planten en dieren (biodiversiteit). Door voortdurend de opgave in samenhang te bekijken, zorgen we ervoor dat we de koppelkansen benutten, en heroverwegen wanneer de subthema's elkaar tegenspreken.

# 1. VISIE OP DE OPGAVE/WENSBEELD

Een ecologisch neutraal mobiliteitssysteem is nodig om onze kwaliteit van leven te kunnen behouden. Ecologische neutraliteit gaat verder dan elektrisch rijden. Het gaat om leven binnen grenzen van de planeet. Leven binnen de grenzen betekent dat er meerdere dingen nodig zijn om te verduurzamen. Het gaat om het voorkomen van extra klimaatverandering, het verantwoord produceren van goederen, het voorkomen van afval, het inspelen op een veranderend klimaat en het behouden van leefgebieden voor planten en dieren.

In 2050 zullen we ecologisch verantwoord reizen. Dit betekent dat we de principes van STOMP ver doorgevoerd hebben en bij voorkeur lopend, fietsend of met het openbaar vervoer onze bestemming bereiken. Wanneer we gebruik maken van een vervoermiddel, is dit een vervoermiddel dat is gemaakt met grondstoffen die zijn hergebruikt, bijvoorbeeld van eerdere vervoermiddelen. Denk bijvoorbeeld aan onze metro M7, die we hergebruiken, in zijn geheel of onderdelen ervan. Op deze manier hebben we veel minder grondstoffen nodig en zorgen we er hiermee voor dat we de aarde niet meer belasten dan het aan kan.

Om goed met het veranderende klimaat om te gaan, hebben we onze infrastructuur klimaatadaptief gemaakt. Dit betekent dat we ons ook nog steeds bij hevige weersomstandigheden, die in de toekomst vaker zullen voorkomen,

kunnen verplaatsen op een comfortabele en veilige manier. Ook reizen we op een natuurinclusieve manier, waarmee we zo weinig mogelijk de leefgebieden van planten en dieren aantasten. Door onze groene bermen en ecostructuren die leefgebieden van planten en dieren met elkaar verbinden is onze biodiversiteit gestabiliseerd of zelfs toegenomen.

Vervolg visie op opgave/wensbeeld

2025

- ✓ OV 100% uitstootvrij (excl. fijnstof)
- ✓ Onderzoek compensatie van fijnstof
- ✓ Aanpak risico's veranderend klimaat (doorlopend)
- ✓ Onderzoek natuurinclusief mobiliteitssysteem

2030

- ✓ Minimaal 49% minder uitstoot
- ✓ 100% circulair inkopen en subsidiëren
- ✓ Forse daling gebruik van grondstoffen
- ✓ Aanpak risico's veranderend klimaat (doorlopend)
- ✓ Compenseren van verlies van biodiversiteit in projecten

2050

- Ecologisch neutraal mobiliteitssysteem
- ✓ Mobiliteit zonder schadelijke gassen
  - ✓ Mobiliteit zonder afval
  - ✓ Ook in een veranderd klimaat kunnen we blijven reizen
  - ✓ Behoud van biodiversiteit

## 2. INLEIDING

### 2.1. URGENTIE

De gevolgen van klimaatverandering worden steeds zichtbaarder; extreme weersomstandigheden, nieuwe hittestructuren, smeltende ijskappen op de noordpool en grote overstromingen met verwoestende gevolgen. De komende decennia zal het klimaat nog verder veranderen aangezien onze manier van reizen nog steeds broeikasgassen uitstoot. Dit zal grote gevolgen hebben voor de manier van reizen binnen het gebied van de Vervoerregio.

Door extreme weersomstandigheden is beleid om onze leefomgeving aantrekkelijk, veilig en toekomstbestendig te maken hard nodig. Ons mobiliteitssysteem vormt een belangrijk onderdeel van onze leefomgeving. Het vormt de verbindende schakel om te kunnen werken, vrienden en familie te ontmoeten en ons te ontplooiën. Het draagt hiermee bij aan de brede welvaart van onze samenleving.

Het programma Schoon & Duurzaam speelt in op de gevolgen van klimaatverandering en het verminderen van extra uitstoot. Hiermee zetten we als Vervoerregio de noodzakelijke stappen richting een toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

In dit programmaplan leggen we uit hoe de Vervoerregio na de verduurzaming van het OV de volgende stap zet in verduurzaming van onze activiteiten. Dit doen we door voort te bouwen op het programmaplan uit 2021 en de scope uit te breiden. Naast het reduceren van de uitstoot van ons mobiliteitssysteem, zetten we in op het verminderen van ons gebruik van materialen (circulaire economie). Ook maken we plannen om ons aan te passen aan een veranderend klimaat (klimaatadaptatie) en om onze lokale ecosystemen te beschermen (natuurinclusief mobiliteitssysteem). Hiermee sluiten we aan bij de ambitie zoals verwoord in het Bestuursakkoord van de Vervoerregio 2022 'Stap Vooruit' om meer in te zetten op het omarmen van de circulaire economie, klimaatadaptatie en behoud van biodiversiteit. Op deze manier werken we toe naar een ecologisch neutraal mobiliteitssysteem in 2050.

Europese Unie	Rijksoverheid	Provincie Noord-Holland	Metropoolregio Amsterdam	Gemeenten
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Europese Green Deal (2022)</li> <li>• Voorstellen biodiversiteit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaatakkoord (2019)</li> <li>• Klimaatwet</li> <li>• Extra maatregelen klimaat (2023)</li> <li>• Deltaprogramma ruimtelijke adaptatie</li> <li>• Nationaal programma circulaire economie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actieplan klimaat (2020)</li> <li>• Regionaal Mobiliteits Programma (RMP)</li> <li>• Bouwstenennotitie klimaatadaptatie</li> <li>• Actieagenda circulaire economie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Initiatieven op gebied van energietransitie, klimaatadaptatie en circulariteit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokale visies, strategieën en uitvoeringsagenda's klimaat</li> </ul>

De urgentie om onze leefwijze en leefomgeving ecologisch neutraal te maken is breed gedeeld over verschillende bestuurslagen en leidt tot initiatieven op verschillende locaties en schaalniveaus. Zie hierboven een greep uit deze initiatieven.

## 2.2. EEN ECOLOGISCH NEUTRALE VERVOERREGIO

Aansluitend op beleid van medeoverheden, zijn we als Vervoerregio ambitieus in het tempo van de verduurzaming van ons mobiliteitssysteem. In het Beleidskader Mobiliteit (2023) hebben we het doel gesteld om in 2050 een volledig ecologisch neutraal mobiliteitssysteem te hebben in onze regio. Het is van groot belang om de verduurzaming hand in hand te laten gaan met de brede welvaart in de Vervoerregio, wat de centrale doelstelling is van het Beleidskader Mobiliteit. Dit programmaplan werkt toe naar het centrale doel ten aanzien van duurzaamheid, zoals verwoord in het beleidskader:

In 2050 heeft het regionale mobiliteitssysteem in de Vervoerregio een neutrale ecologische impact en draagt het bij aan het welzijn van mensen.

### Brede welvaart

Met ecologische impact bedoelen we klimaatverandering als gevolg van de uitstoot van broeikasgassen, milieuverslechtering in de vorm van lucht-, water- en bodemverontreiniging, uitputting van beperkt beschikbare natuurlijke grondstoffen en achteruitgang van biodiversiteit. Van belang is om de impact onder de veilige ecologische bovengrens te houden. Ecologische neutraliteit omvat meer dan het reduceren van de uitstoot van de bussen die rijden in onze regio. Het betekent bijvoorbeeld ook dat we materialen hergebruiken. Maar ook dat we onze straten zo inrichten dat deze niet alleen leefbaar zijn, maar ook een flinke regenbui

kunnen verdragen. Daarnaast moeten we ervoor zorgen dat planten en dieren veel minder last gaan hebben van onze manier van reizen, en ook ecosystemen goed met elkaar verbonden zijn.

Welzijn gaat vanuit mobiliteitsperspectief over bereikbaarheid en brede welvaart. Van familie en vrienden, van werk en van dagelijkse activiteiten. Daarnaast gaat welzijn ook over gezondheid en kwaliteit van leven. Wat we doen aan het beperken van de ecologische impact draagt daarom ook bij aan het welzijn van mensen, bijvoorbeeld in het streven naar betere lucht- en waterkwaliteit. Op deze manier draagt onze mobiliteit bij aan de brede welvaart van mensen en onze samenleving.

In het programma Schoon & Duurzaam werken we aan de hand van vier thema's richting ecologische neutraliteit van de Vervoerregio in 2050.

1. **Uitstootreductie** → We dienen onze uitstoot van broeikasgassen te verlagen. Het gaat niet alleen om CO<sub>2</sub>, maar ook om onder andere stikstofoxiden.
  - a. **Centraal doel:** 100% verminderen van de uitstoot van broeikasgassen in ons mobiliteitssysteem
2. **Circulaire economie** → Het sluiten van de economische kringloop, om te zorgen dat producten die wij nu zien als afval, hergebruikt kunnen worden. Op deze manier verlengen we de levensduur van goederen binnen ons mobiliteitssysteem en dringen we het gebruik van grondstoffen terug.
  - a. **Centraal doel:** De ambitie is om in 2050 een mobiliteitssysteem zonder (rest)afval te hebben
3. **Klimaatadaptatie** → We dienen ons aan te passen aan een veranderend klimaat. Het beschikbaar houden van ons mobiliteitssysteem gedurende hevige weersomstandigheden, maar ook het voorkomen van schade aan

ons mobiliteitssysteem door bijvoorbeeld een storm vallen onder klimaatadaptatie.

- a. **Centraal doel:** Reizigers moeten ook in een veranderend klimaat met extremere weersomstandigheden hun bestemming comfortabel, veilig en binnen acceptabele tijd kunnen blijven bereiken. Ook moet ons mobiliteitssysteem niet kwetsbaarder voor klimaateffecten worden.

4. **Biodiversiteit** → Ons mobiliteitssysteem heeft geleid tot verlies van biodiversiteit. Onze opgave is het voorkomen van verdere verslechtering van natuurlijke ecosystemen als gevolg van onze mobiliteit.
  - a. **Centraal doel:** De Vervoerregio spant zich in om bij te dragen aan de groei van de biodiversiteit in de Vervoerregio, door op zijn minst verslechtering van biodiversiteit te voorkomen.

## 3. UITWERKING VAN DE VIER THEMA'S

Zoals benoemd onderscheiden we in het programma Schoon & Duurzaam vier thema's waarmee de Vervoerregio voortgang boekt op de centrale doelstelling van het programma – een ecologisch neutrale Vervoerregio in 2050. Het gaat om:

1. **Uitstootreductie;**
2. **Circulaire economie;**
3. **Klimaatadaptatie en**
4. **Biodiversiteit.**

Elk thema's kent aparte doelen, mijlpalen en activiteiten. De thema's hebben een verschillende scope en raken verschillende onderdelen van de organisatie. Om deze reden onderscheiden we vijf belangrijke operationele activiteiten van de organisatie, waarin we aan de hand van deze vier thema's een grote impact voor ecologische neutraliteit kunnen maken.

Als Vervoerregio gaan we dingen binnen onze organisatie anders doen, waarmee we bijdragen aan ecologische neutraliteit. De verduurzaming van de Vervoerregio kan gezien worden als een verbouwing, terwijl de 'winkel' open blijft. Om succesvol te zijn in het werken aan verduurzaming, is het van groot belang om te begrijpen met wie en hoe acties worden uitgevoerd door de verschillende (uitvoerende) teams.

### Taakgebied 1 - Onze concessies voor het openbaar vervoer (OV)

Hiervoor staat het **team Concessies en Contracten** (C&C) aan de lat. Bij OV-aanbestedingen ligt een deel van de werkzaamheden bij **team Expertisecentrum Projecten** (ECP). De contracten voor openbaar vervoer hebben vaak een levensduur van ca. 15 jaar. Bij nieuwe contracten is ruimte om extra eisen ten aanzien van duurzaamheid mee te geven. Gedurende de looptijd van het contract is ruimte voor herijking. Op deze beperkte momenten kunnen er maar beperkte extra eisen meegegeven worden.

### Taakgebied 2 - De strategische activa en assets die de Vervoerregio in beheer heeft

Hiervoor staat het **team C&C** aan de lat. Bij OV-aanbestedingen ligt een deel van de werkzaamheden bij **team ECP**. Voor assets sturen we via het Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI). Voor materieelbestellingen is de *window of opportunity* beperkt. Van groot belang is om met team C&C regelmatig overleg te hebben en bij nieuwe materieelbestellingen extra duurzaamheidseisen mee te geven.

### Taakgebied 3 - Mobiliteitsprojecten waar de Vervoerregio aan bijdraagt

Hier staan het team ECP en team Uitvoering Programma's (UP) aan de lat. Voor grote projecten is de Vervoerregio soms opdrachtgever, zoals de Uithoornlijn. Van belang is om bij infrastructuurprojecten als deze duurzaamheidseisen mee te geven.

**Taakgebied 4 - De stimulerende rol bij de reductie van uitstoot door logistiek en andere private mobiliteit**

Deze taak is belegd bij **verschillende teams** binnen de organisatie. De ambitie om actieve vormen van mobiliteit en openbaar vervoer te stimuleren is één van onze kerntaken. Dit uit zich bijvoorbeeld in onze acties op gebied van de fiets en de werkgeversaanpak.

**Taakgebied 5 - De bedrijfsvoering van de Vervoerregio en bedrijven die werken in opdracht van de Vervoerregio.**

Hiervoor staat **team Bedrijfsvoering** aan de lat. Onze huisvesting, ons energiegebruik en ons reisgedrag zijn onderwerpen waarop we als Vervoerregio (verder) kunnen verduurzamen. Ook dienen we duurzaamheidseisen mee te geven aan bedrijven die werken in opdracht van de Vervoerregio, bijvoorbeeld de adviesbureaus.

## 3.1. THEMA 1 - UITSTOOTREDUCTIE

### 3.1.1. Noodzaak uitstootreductie

In ons mobiliteitssysteem is nog steeds sprake van een grote uitstoot aan verschillende schadelijke gassen. Zoals blijkt uit de jaarlijkse inventarisatie van CBS is de helft van de emissies binnen de mobiliteit afkomstig van personenauto's. Ongeveer een derde komt van vrachtverkeer.

#### *Meerdere broeikasgassen naast CO<sub>2</sub>*

Om in 2050 ecologisch neutraal te zijn, is het van belang om naast CO<sub>2</sub>, ook andere uitstoot te minimaliseren. Het gaat hier om stikstofoxides zoals distikstofoxide (N<sub>2</sub>O), stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), methaan (CH<sub>4</sub>), fluorhoudende gassen (F-gassen). Het wegverkeer is een grote bron van de uitstoot van deze stoffen en heeft daarmee een effect op de luchtkwaliteit en onze gezondheid. Ook is mobiliteit een grote bron van de emissie van fijnstof (PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>10</sub>), die de lokale luchtkwaliteit sterk doet verslechteren. Dit heeft een schadelijk effect voor de gezondheid.

### 3.1.2. Doelen uitstootreductie

Via verschillende tussendoelen zorgen we ervoor dat onze mobiliteit in 2050 vrij is van emissies. Dit geldt zowel voor openbaar vervoer als privaat vervoer en logistiek. We leveren een bijdrage aan het verschonen van de uitstoot van logistieke voertuigen, personenauto's, industriële (werk)voertuigen en wagenparken van bedrijven en gemeenten.

Zoals opgenomen in het programmaplan Schoon & Duurzaam, gaat het bij de reductie van CO<sub>2</sub>-emissie om in totaal 2.680 kiloton in 2050. Voor de andere broeikasgassen zijn deze cijfers nog niet in beeld gebracht, dan wel

gekwantificeerd. Het bepalen van de reductieopgave is een belangrijke stap richting een 100% emissievrij mobiliteitssysteem in 2050.

### 3.2.3 Operationalisering uitstootreductie binnen de Vervoerregio

De doelen op gebied van uitstootreductie hebben een impact op verschillende activiteiten van de Vervoerregio. Op gebied van onze openbaar vervoerconcessies hebben we de meeste CO<sub>2</sub>-uitstoot al weten te reduceren en is de opgave binnen handbereik. Vooral bij de aanleg van mobiliteitsprojecten komt CO<sub>2</sub> vrij. Hier kunnen we verminderen, bijvoorbeeld door de logistiek zero-emissie te maken, maar ook gebruik te maken van herbruikbare grondstoffen. Hier raken uitstootreductie en de circulaire economie (subthema 2) elkaar. Daarnaast kijken we ook nieuwsgierig naar onze eigen organisatie en bedrijfsvoering.

Subdoelen uitstootreductie			
<b>2023</b> Reductiedoelen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 100% reductie CO<sub>2</sub> OV-voertuigen.</li> </ul>	<b>2025</b> Reductiedoelen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• OV 100% uitstootvrij (excl. Fijnstof);</li> <li>• Onderzoek compenserende maatregelen voor fijnstof.</li> </ul>	<b>2030</b> Reductiedoelen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimaal -49% CO<sub>2</sub>, neerkomend op ca. 1315 kton CO<sub>2</sub>;</li> <li>• Minimaal -49% distikstofoxide N<sub>2</sub>O</li> <li>• Reductie vanuit logistiek 1 MT CO<sub>2</sub>.</li> </ul>	<b>2050</b> Reductiedoelen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 100% reductie emissies mobiliteit incl. logistiek;</li> <li>• 100% compensatie voor fijnstof.</li> </ul>

Taakgebied Vervoerregio	Reductiepotentieel	Activiteiten
<b>1. Openbaar vervoerconcessies</b>	Via onze concessies voor het openbaar vervoer hebben we gestuurd op reductie van CO <sub>2</sub> -uitstoot. Er ligt nog een klein reductiepotentieel van de uitstoot van broeikasgassen via onze concessies.	CO <sub>2</sub> -neutraal OV: <ul style="list-style-type: none"> <li>• We zijn op koers om ons OV-systeem in 2025 CO<sub>2</sub>-neutraal te maken.</li> <li>• Benodigde energie voor ons OV-systeem in de gehele Vervoerregio 100% hernieuwbaar en lokaal opgewekt.</li> <li>• Onderzoek naar 100% emissieloos OV.</li> </ul> In de verschillende concessies van de Vervoerregio zijn duurzaamheidseisen meegenomen. Voor de komende concessieverleningen zetten we in op extra duurzaamheidsmaatregelen. Voorbeelden zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkleining ecologische impact materieel, o.a. door bevorderen circulariteit (17G tram).</li> </ul>
<b>2. Strategische activa en assets</b>	Via strategische activa en assets, waaronder busstallingen, kan de Vervoerregio de uitstoot van broeikasgassen reduceren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitvoering van het asset management railinfrastructuur (AMRI) gaat door.</li> <li>• Voor de strategische activa en assets van de Vervoerregio zetten we in op emissieloos gebruik.</li> <li>• Harmoniseren van de verschillende concessies en contracten naar ecologisch neutraal OV.</li> </ul>
<b>3. Mobiliteitsprojecten</b>	Bij de aanleg van o.a. nieuwe infrastructuur stoten we broeikasgassen uit, waaronder CO <sub>2</sub> . Hier ligt een groot reductiepotentieel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De implementatie van de aanpak Duurzaam Grond-, Weg- en Waterbouw (Duurzaam GWW) in mobiliteitsprojecten voorkomt de uitstoot van broeikasgassen, waaronder CO<sub>2</sub>.</li> <li>• Aanbesteding met Milieukostenindicator (MKI).</li> <li>• Verduurzaming bouwlogistiek in bouwprojecten.</li> </ul>
<b>4. Logistiek en andere private mobiliteit</b>	Verbrandingsmotoren stoten broeikasgassen uit. Hier kan de Vervoerregio bijdragen aan vermindering van uitstoot van verschillende broeikasgassen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trias mobilica hanteren bij zowel automobilititeit en logistiek. Mobiliteit voorkomen waar kan, als dat niet mogelijk is een modal shift bereiken en bij voortdurend autogebruik het vervoermiddel verschonen.</li> <li>• Verduurzaming wagenparken van gemeenten en van bedrijven.</li> <li>• Via de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS) werken we aan de verduurzaming van de (stads)logistiek.</li> <li>• Duurzame corridorlogistiek en duurzame mainportlogistiek.</li> <li>• Regionaal dekkend netwerk voor laadinfrastructuur voor personenauto's en logistieke voertuigen, o.a. via MRA-e.</li> </ul>
<b>5. Bedrijfsvoering Vervoerregio</b>	In veel van onze activiteiten, zoals ons reisgedrag, komen broeikasgassen vrij. Hier ligt nog een resterend reductiepotentieel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het behouden van een duurzaam kantoor.</li> <li>• We behouden ons certificaat voor de CO<sub>2</sub>-prestatieladder en groeien door naar niveau 5.</li> <li>• We verduurzamen bedrijfsactiviteiten, zoals lunches en vegetarische borrels.</li> <li>• We gaan door met ons duurzame reisbeleid waarin we de trein zo veel als mogelijk gebruiken voor internationale dienstreizen.</li> <li>• We doen onderzoek naar verdere verduurzaming van de interne organisatie.</li> </ul>

## 3.2. THEMA 2 - CIRCULAIRE ECONOMIE

### 3.2.1. Noodzaak circulaire economie

Duurzaamheid houdt ook rekening met het behoud van natuurlijke hulpbronnen, aangezien deze niet oneindig voor handen zijn. Het gaat om het verstandig en verantwoordelijk omgaan met grondstoffen, zodat ze op lange termijn beschikbaar blijven voor toekomstige generaties. Dit omvat het verminderen van verspilling, het bevorderen van hergebruik en het stimuleren van hernieuwbare energiebronnen. De circulaire economie en circulariteit is een passende benadering om het gebruik van grondstoffen sterk te verduurzamen.

De activiteiten van de Vervoerregio gebruiken op dit moment veel primaire grondstoffen en produceren afval waar nog geen bestemming voor is. Bovendien komt bij het productieproces van materialen en mobiliteitsassets veel CO<sub>2</sub> vrij. Dit proces heeft een schadelijke impact op het milieu en ecosystemen. Daarmee dragen de activiteiten van de Vervoerregio bij aan de uitputting van de aarde. Om deze reden is het voor de Vervoerregio van belang om over te stappen op een circulaire werkwijze die past bij de grondbeginselen van de circulaire economie.

### Wat is een circulaire economie?

Een circulaire economie is een economie waarin afvalmaterialen opnieuw worden gebruikt als nieuwe grondstoffen. Dit betekent dat er een materialenkringloop ontstaat waarin voor ieder restproduct steeds een nieuw doel wordt gevonden in een ander product. Het waardebehoud van materialen staat hierbij centraal. Deze kringloop verschilt van ons huidige, grotendeels lineaire systeem waarin grondstoffen na gebruik als afval eindigen op de stort

of worden verbrand met waardeverlies tot gevolg. We hanteren de volgende definitie voor een circulair mobiliteitssysteem:

*'Een circulair mobiliteitssysteem is een mobiliteitssysteem dat de inzet van primaire grondstoffen minimaliseert en de herbruikbaarheid van grondstoffen en materialen maximaliseert voor de gehele levenscyclus van de onderdelen van ons mobiliteitssysteem.'*

### 3.2.2. Doelen circulaire economie

Op 11 juli 2023 is de beleidslijn circulair mobiliteitssysteem vastgesteld in de Regioraad. De beleidslijn circulair mobiliteitssysteem geeft een visie en doelen voor de toekomst als het gaat om circulaire mobiliteit. De centrale ambitie luidt als volgt:

***In 2050 heeft de Vervoerregio een mobiliteitssysteem dat (rest)afvalvrij is***

Om een circulair mobiliteitssysteem te verwezenlijken zijn de volgende mijlpalen voor de komende jaren opgesteld.

## Subdoelen circulaire economie

### 2024

- 10% circulair inkopen en subsidiëren;
- In alle Europese aanbestedingen en inkoopopdrachten vanaf 50.000 euro met een materiële component gunningscriteria en/of eisen voor circulariteit opnemen;
- Gunnen op MKI in aanbestedingen (of aanbestedingen van opdrachtnemers);
- Materiaalpaspoorten uitvragen in aanbestedingen of grote opdrachten.

### 2025

- 50% circulair inkopen en subsidiëren;
- Inzicht in de keten (kwalitatief): we weten hoe en welke materiaalstromen door de keten lopen en waar we kunnen ingrijpen.

### 2030

- 100% circulair inkopen en subsidiëren;
- 50% minder gebruik van primaire grondstoffen;
- 50% van de gebruikte grondstoffen komt uit hernieuwbare bronnen;
- 75% van de grondstoffen, materialen en producten wordt hergebruikt;
- Regie in de grondstoffenketen (kwantitatief): actief weten wat de oorsprong en herbruikbaarheid van grondstoffen is om te kunnen sturen op de keten.

### 2050

- 100% circulair inkopen en subsidiëren;
- 100% van de gebruikte grondstoffen en materialen komt uit hernieuwbare bronnen;
- Geen afval;
- Regie in de grondstoffenketen: actief weten wat de oorsprong en herbruikbaarheid van grondstoffen is om te kunnen sturen op de keten.

### 3.2.3 Operationalisering circulaire economie binnen de Vervoerregio

De doelen op gebied van circulariteit hebben een grote impact op de verschillende taakgebieden van de Vervoerregio. Op basis van een impactanalyse blijken vier waardeketens de grootste potentie voor verduurzaming te hebben. Deze vier waardeketens zijn verspreid over de verschillende taakgebieden van de Vervoerregio zoals eerder in het programmaplan zijn onderscheiden. De waardeketens zijn leidend in de aanpak ten aanzien van circulariteit, omdat vaak sprake is van veranderingen bij verschillende taakgebieden.

Waardeketen circulaire economie	Omschrijving	Inzet Vervoerregio 2024-2030	Betrokken taakgebieden Vervoerregio
<b>1. Infrastructuur en assets</b>	Het gaat hier vooral om wegen, railinfrastructuur en kunstwerken en de grondstoffen die hiervoor gebruikt worden	<ol style="list-style-type: none"> <li>Overwegen wat nodig is</li> <li>Vroegtijdig sturen op grondstoffen en circulariteit</li> <li>Efficiënt ontwerpen en toepassen van zo veel mogelijk hergebruikte en biobased materialen</li> <li>Circulaire criteria in aanbestedingen</li> <li>Circulair beheer en onderhoud van de railinfra</li> <li>Circulair co-financieren</li> <li>Regionale samenwerking rondom materialen</li> <li>Meer inzicht in materiaalstromen d.m.v. materiaalpaspoorten</li> </ol>	<b>Taakgebied 2</b> Strategische activa en assets  <b>Taakgebied 3</b> Mobiliteitsprojecten
<b>2. Energieopwekking</b>	Assets die ervoor zorgen dat we onze stroom 100% hernieuwbaar en lokaal opwekken. Het gaat hier om zonnepanelen, windturbines en lokale (smart)grid-systemen	<ol style="list-style-type: none"> <li>Overwegen wat echt nodig is</li> <li>Circulair en modulair ontwerpen</li> <li>Levenscyclusanalyse</li> <li>Volgen van ontwikkelingen</li> </ol>	<b>Taakgebied 1</b> OV-concessies  <b>Taakgebied 2</b> Strategische activa en assets
<b>3. Voertuigen</b>	Het gaat hier om de voertuigen in ons mobiliteitssysteem waar de Vervoerregio sturing aangeeft of invloed op uitoefent. Het gaat om de bus, de tram en metro, bouwmachines en deelmobiliteit	<ol style="list-style-type: none"> <li>Aansturen op eenduidige afspraken voor OV-concessies</li> <li>Eisen aan nieuw materieel</li> <li>Levensverlengend onderhoud (LvO) mogelijk maken</li> <li>Eisen aan einde levensduur materieel</li> <li>Sturen op circulariteit in bouwmachines</li> <li>Sturen op circulariteit in deelmobiliteit</li> <li>Volgen ontwikkelingen batterijen</li> </ol>	<b>Taakgebied 1</b> Openbaar vervoerconcessies  <b>Taakgebied 2</b> Strategische activa en assets  <b>Taakgebied 4</b> Logistiek en andere private mobiliteit
<b>4. Gebouwen</b>	Voor mobiliteit zijn allerlei soorten gebouwen nodig, zoals fietsenstallingen, remises, stations, technische gebouwen, gelijkrichterstations, personeelhuisjes, knooppunten en hubs	<ol style="list-style-type: none"> <li>Eisen stellen aan ontwerp</li> <li>Eisen van materiaalpaspoort/ gebouwpaspoort</li> <li>Eisen aan gebruiksfase</li> <li>Oogsten bij einde levensduur</li> </ol>	<b>Taakgebied 2</b> Strategische activa en assets  <b>Taakgebied 4</b> Logistiek en andere private mobiliteit  <b>Taakgebied 5</b> Bedrijfsvoering Vervoerregio

## Casus: Duurzaam Grond/Weg/Waterbouw (Duurzaam GWW) in de Vervoerregio

De Aanpak Duurzaam GWW is een praktische werkwijze die verschillende tools biedt om duurzaamheid in GWW-projecten een plaats te geven. Het is een samenwerking tussen overheden, marktpartijen en kennisinstellingen. De aanpak geeft invulling aan landelijke en regionale afspraken en akkoorden over duurzaamheid (zoals het Klimaatakkoord, Schone Lucht Akkoord, Stikstofdossier, Klimaatadaptatie, Strategie naar een Klimaatneutrale en Circulaire Rijksinfrastructuur (KCI), Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)). Het richt zich sterk op de keten van opdrachtgevers, aannemers/leveranciers en adviesbureaus.

De Vervoerregio gaat werken volgens de Aanpak Duurzaam GWW en is daarmee een krachtige samenwerking tussen de teams B&O, UP, ECP en C&C. Dit is niet van de een op de andere dag geregeld, maar een groeiproces. Het doel is dat het vanzelfsprekend wordt om duurzaamheid mee te nemen in ons denken en doen. We ontwikkelen duurzaamheidskennis, delen dit actief en beleggen duurzaamheid in ons interne werkproces van (infra)projecten. Dit betekent dat we in kaart moeten brengen wanneer in het werkproces we een duurzaam middel kunnen toepassen. Hiernaast is van belang dat collega's goed weten wanneer ze welke duurzaamheidsmaatregel kunnen toepassen binnen een project.

We richten onze interne organisatie in op de [Aanpak Duurzaam GWW \(aanpassing formats, herformuleren duurzaamheidseisen\)](#) en maken ons de verschillende tools van de Aanpak Duurzaam GWW eigen. We weten hoe we deze moeten toepassen in de verschillende projectfaseringen, en dragen dit ook uit aan collega's en externe stakeholders.

In projecten die we leiden ([team ECP](#)) of begeleiden ([team UP](#)) stellen we de duurzaamheidsambities in een vroegtijdig stadium vast met behulp van de verschillende tools die de Aanpak Duurzaam GWW biedt (o.a. [ambitiweb](#), [omgevingswijzer](#)).

We [verkrijgen inzicht in de CO<sub>2</sub>-uitstoot](#) van de activiteiten van de Vervoerregio. Dit doen we door inzicht te krijgen in de CO<sub>2</sub>-uitstoot van onze eigen assets in de railinfrastructuur, maar ook door de CO<sub>2</sub>-uitstoot van infrastructurele projecten waar de Vervoerregio gelden aan bijdraagt.

We ontwikkelen KPI's op het gebied van duurzaamheid en monitoren deze via de tool [Dashboard Monitoring uit de Aanpak Duurzaam GWW](#). Het dashboard geeft inzicht in verschillende KPI's op het gebied van duurzaamheid. Het wordt daarmee makkelijker om inzicht te krijgen welke inspanningen op het gebied van duurzaamheid bijdragen aan duurzaamheid.

[De spelregels rondom financiering van projecten worden aangepast](#). Om aanspraak te maken op financiering van projecten dienen projecten te voldoen aan extra vereisten op het gebied van duurzaamheid en de Aanpak Duurzaam GWW.

We ontwikkelen een [kennisbank van materialen](#) om onze advieskracht richting wegbeheerders te vergroten. Hiermee helpen we wegbeheerders om duurzamere materiaalkeuzes in GWW-projecten te maken.

### 3.3. THEMA 3 - KLIMAATADAPTATIE

#### 3.3.1. Noodzaak klimaatadaptatie

Klimaatverandering leidt volgens het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) tot een toename van extreme weersomstandigheden. Dit zijn bijvoorbeeld de droge zomer in 2022, de wateroverlast in Limburg in 2021 of de grote bosbranden in 2023 in het noorden en zuiden van Europa. Ook in onze regio verandert het klimaat, met langdurige hitte en zware stormen tot gevolg.

#### 3.3.2. Subdoelen klimaatadaptatie

Voor een toekomstbestendig mobiliteitssysteem moet het mobiliteitssysteem onder andere klimaatbestendig worden. Om dit te bereiken zullen onze projecten en werkzaamheden klimaatadaptief uitgevoerd moeten worden. Klimaatadaptatie betekent dat er in processen rekening wordt gehouden met de negatieve effecten van klimaatverandering waardoor deze effecten gemitigeerd worden. Een voorbeeld van klimaatadaptatie is een groen dak op een gebouw dat het gebouw tegen hitte beschermt en tegelijkertijd water

vasthoudt tijdens regenbuien, waardoor het niet direct door het riool hoeft worden afgevoerd.

Onze ambitie is een klimaatbestendig mobiliteitssysteem in 2050, dat betekent voor de Vervoerregio het volgende:

*Reizigers moeten ook in een veranderend klimaat met extremere weersomstandigheden hun bestemming comfortabel, veilig en binnen acceptabele tijd kunnen blijven bereiken. Ook moet ons mobiliteitssysteem niet kwetsbaarder voor klimaateffecten worden.*

Onze aanpak is risico gestuurd. Dit betekent dat de grootste knelpunten prioriteit krijgen om opgelost te worden. Voor infrastructuur met een lager risicoprofiel bedden we klimaatadaptatie in bij de reguliere beheerscyclus – werk met werk combineren.

#### Subdoelen klimaatadaptatie

Langdurige droogte leidt niet tot structurele schade aan infrastructuur en gebouwen van het mobiliteitssysteem en de gevolgen blijven betaalbaar en beheersbaar.	Fiets- en loopinfrastructuur, haltes en knooppunten blijven ook bij extreme neerslag toegankelijk en begaanbaar.	Bij een toename van extreme piekneerslag komt de verkeersveiligheid niet in het geding Infrastructuur, voertuigen, gebouwen en assets binnen ons mobiliteitssysteem zijn bestand tegen hevige neerslag en wateroverlast.	De openbare ruimte (infrastructuur en verblijfsruimte) is zo ingericht dat hittestress (reizigers én personeel) wordt voorkomen.	Infrastructuur, voertuigen, gebouwen en assets blijven beschikbaar bij hitte.	Ook bij hitte zorgen we voor adequate dienstverlening aan de reiziger.
--	--	---	--	---	--

### 3.3.3. Operationalisering klimaatadaptatie binnen Vervoerregio

Nieuwe activiteiten ten aanzien van klimaatadaptatie hebben betrekking op ons openbaar vervoer, op onze assets en strategische activa,

mobiliteitsprojecten en logistiek en andere private mobiliteit. Voor bedrijfsvoering is geen sprake van klimaatadaptieve maatregelen.

Taakgebied Vervoerregio	Potentieel klimaatadaptatie	Activiteiten ten aanzien van klimaatadaptatie 2024-2030
<b>1. Openbaar vervoerconcessies</b>	Als opdrachtgever willen we dat reizigers in het openbaar vervoer veilig en comfortabel hun bestemming kunnen bereiken, ook in een veranderend klimaat met extreme weersomstandigheden. Om dit mogelijk te maken willen we met de vervoerders ons zo goed mogelijk hierop voorbereiden en adequate dienstverlening bieden aan de reiziger in het geval van wijzigingen in de dienstregeling.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Klimaatplan OV, waarin we beschrijven hoe we omgaan tijdens hevige weersomstandigheden.</li> <li>Communicatie naar de reiziger tijdens weersextremen.</li> </ul>
<b>2. Strategische activa en assets</b>	Vanuit onze verantwoordelijkheid voor assets (bijvoorbeeld rails) en strategische activa (bijvoorbeeld voertuigbestellingen) is het mogelijk om te sturen op het voorkomen van schade en (hoge) herstelkosten en het voorkomen van hinder en onveilige situaties voor reizigers in de toekomst.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aanvullend onderzoek op bestaande railinfrastructuur, in samenwerking met GVB.</li> <li>Uitgangsprincipe klimaatadaptieve maatregelen, waarin de prestatie van het openbaar vervoer tijdens extreme weersomstandigheden op peil blijft.</li> <li>We doen onderzoek naar de effecten van klimaatverandering op de voertuigen.</li> <li>We onderzoeken maatregelen om de effecten van het uitvallen van de energie-infrastructuur te beperken.</li> <li>Bij de locatiekeuze en bouw van vastgoed nemen we klimaatadaptieve maatregelen.</li> <li>Calamiteitenplannen.</li> </ul>
<b>3. Mobiliteitsprojecten</b>	Door klimaatadaptatie een plek te geven in alle BDU-projecten kunnen we een grote bijdrage leveren aan het klimaatbestendig inrichten van de infrastructuur en gebouwde omgeving.	<ul style="list-style-type: none"> <li>De openbare ruimte (infrastructuur en verblijfsruimte) is zo ingericht dat hittestress (reizigers én personeel) wordt voorkomen.</li> <li>Infrastructuur, voertuigen, gebouwen en assets binnen ons mobiliteitssysteem zijn bestand tegen hevige neerslag en wateroverlast.</li> </ul>
<b>4. Logistiek en andere private mobiliteit</b>	Voor logistiek en andere private mobiliteit is de rol van de Vervoerregio stimulerend. Als Vervoerregio kunnen we klimaatadaptatie agenderen en kennis delen om klimaatadaptieve maatregelen te brengen naar gemeenten. Hiermee valt winst te behalen voor de volgende doelen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nieuwe ontwikkelingen worden getoetst aan de effecten van klimaatverandering.</li> <li>Klimaatadaptatie is een vast onderdeel van alle fasen in een project.</li> <li>Toepassen Landelijke Maatlat Gebouwde Omgeving bij nieuwbouw.</li> <li>Cofinanciering voor klimaatadaptieve maatregelen in BDU-projecten.</li> <li>Project hittebestendige haltes.</li> </ul>
<b>5. Bedrijfsvoering Vervoerregio</b>	In de bedrijfsvoering heeft de Vervoerregio weinig potentieel om bij te dragen aan klimaatadaptatie.	n.v.t.

### 3.4. THEMA 4 - BIODIVERSITEIT

#### 3.4.1. Noodzaak

Om ook op de lange termijn ons mobiliteitssysteem te kunnen behouden, is biodiversiteit van groot belang, aangezien het de basis vormt van onze economie en samenleving. De biodiversiteit staat wereldwijd onder druk, met name ook in Nederland. Ons huidige landgebruik veroorzaakt een grote druk op de leefomgeving van talloze soorten planten en dieren, wat resulteert in wat men ook wel een "groene woestijn" noemt. Nederland staat onderaan de lijst in Europa op het gebied van biodiversiteit.

#### 3.4.1. Doelen biodiversiteit

Mobiliteit heeft ook bijgedragen aan de verslechtering van de biodiversiteit, onder andere door doorkruising van natuurlijke habitats. Hoewel biodiversiteit en mobiliteit op het eerste gezicht misschien geen directe verbanden lijken te hebben, groeit de aandacht voor deze onderwerpen binnen overheden, aannemers en vervoerders, aangezien infrastructuur een aanzienlijk deel van de openbare ruimte gebruikt en daarmee een rol kan spelen in herstel van de opgedane biodiversiteitsverlies.

De centrale ambitie luidt als volgt:

*De Vervoerregio spant zich in om bij te dragen aan de groei van de biodiversiteit in de Vervoerregio, door op zijn minst verslechtering van biodiversiteit te voorkomen.*

<sup>1</sup> <https://www.rivm.nl/nieuws/effecten-van-groen-op-fysieke-en-mentale-gezondheid#:~:text=Invloed%20van%20groen%20op%20gezondheid&text=Zo%20kan%20groen%20de%20gezondheidsschade,en%20sociale%20interactie%20kan%20stimuleren>

#### Subdoelen Biodiversiteit

Voltooien beleidsuitwerking biodiversiteit.	Het stoppen van biodiversiteitsverlies in de regio Amsterdam.	Het herstellen van versnippering door natuurgebieden en netwerken met elkaar te verbinden.	Het waar mogelijk helpen herstellen of uitbreiden van natuurlijke habitats; in lijn met de doelstellingen van de EU.
---	---	--	--

#### Casus overlap biodiversiteit en klimaatadaptatie

Het vergroenen van bestaande infrastructuur en meer natuurinclusieve nieuwe infrastructuur aanleggen, heeft niet alleen voordelen voor planten en dieren. Het draagt ook bij aan klimaatadaptatie. Daarmee wordt het voor reizigers aangenamer verblijven. Bovendien draagt groen bij aan de (mentale) gezondheid van reizigers en inwoners<sup>1</sup> en nodigen deze omgevingen uit tot meer wandelen en fietsen<sup>2</sup>.

Natuurinclusieve mobiliteit biedt daarmee verschillende voordelen, die zowel de reiziger als de rest van de samenleving en de wereld ten goede komen.

<sup>2</sup> <https://www.wur.nl/nl/nieuws/Kans-op-duurzaam-blijven-bewegen-groter-in-het-groen.htm>

### 3.4.1. Operationalisering biodiversiteit binnen Vervoerregio

Om deze doelstellingen te bereiken, worden aan de hand van de eerdergenoemde taakgebieden van de Vervoerregio activiteiten uitgevoerd.

Biodiversiteit is een relatief nieuw beleidsonderwerp in de mobiliteitssector. Het beleid hiervoor is ook bij onze partners nog stevig in ontwikkeling. Voor biodiversiteit zal in 2024 een beleidsuitwerking gemaakt worden.

Taakgebied Vervoerregio	Potentieel biodiversiteit	Activiteiten
<b>1. Openbaar Vervoerconcessies</b>	Hoewel het openbaar vervoer zelf weinig invloed heeft op de biodiversiteit, liggen er wel kansen bij het vastgoed dat nodig is voor het organiseren van het openbaar vervoer.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inzetten op vergroening van de abri's die in eigendom zijn van de wegbeheerder.</li> <li>• Vergroening kantoren en chauffeurhuisjes vervoerders.</li> <li>• Onderzoek naar de relatie tussen openbaar vervoerconcessie en biodiversiteit.</li> </ul>
<b>2. Strategische activa en assets</b>	De Vervoerregio kan sturen op behoud van biodiversiteit rondom assets van de Vervoerregio of die de Vervoerregio in beheer heeft, zoals busstallingen en remises.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inzicht in de relatie tussen strategische activa en assets en biodiversiteit.</li> <li>• Vergroening van bermen lokaal railinfra.</li> </ul>
<b>3. Mobiliteitsprojecten</b>	Via natuurinclusieve ontwerpmethodes verbeteren we de impact van mobiliteitsprojecten op de lokale biodiversiteit.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compenserende maatregelen de standaard bij nieuwe infrastructuur.</li> <li>• Proceswijziging natuurinclusieve mobiliteitsprojecten met ambitiewebben.</li> <li>• Inzicht in ecosystemen binnen de Vervoerregio en kwetsbare dier- en plantensoorten.</li> <li>• Verbinden van ecosystemen.</li> </ul>
<b>4. Logistiek en andere private mobiliteit</b>	Via wegbeheerders kunnen bermen een bron van lokale biodiversiteit worden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vergroening van bermen weginfrastructuur met bijplanten en extensiever maaibeleid.</li> <li>• Ontharding van infrastructuur waar zinvol en mogelijk.</li> <li>• Vergroening van vastgoed ten behoeve van logistiek en andere private mobiliteit.</li> </ul>
<b>5. Bedrijfsvoering Vervoerregio</b>	n.v.t.	n.v.t.

## 4. SAMEN ONDERWEG

De verduurzaming van ons mobiliteitssysteem vraagt om een andere manier van werken. Het beleid dat is beschreven in dit programmaplan heeft zowel doelen die betrekking hebben op onze mobiliteit, maar ook hoe wij als team en Vervoerregio te werk gaan. Dit betekent dat we zowel resultaatdoelen als inspanningsdoelen opnemen in het programmaplan. Bij de inspanningsdoelen is het onze ambitie om op termijn ook resultaatdoelen voor dezelfde thema's op te nemen.

De combinatie van inspannings- en resultaatdoelen maakt het programmaplan andersoortig beleid dan bijvoorbeeld fietsbeleid, omdat hier sprake is van een veranderende werkwijze, die meerdere teams binnen de Vervoerregio raakt.

### 4.1. PROGRAMMATEAM SAMENSTELLING EN TEAMIDENTITEIT

Het programmateam Schoon & Duurzaam is een vooroploper in de mobiliteitswereld. We zijn een team enthousiaste, intrinsiek gemotiveerde en ambitieuze pioniers, die de weg vrijmaken voor een duurzamere toekomst. De gedeelde mentaliteit is een ja, mits/tenzij. In de mobiliteitswereld is dat geen gegeven, en daarom voor ons een goede kans om ons te positioneren.

Door te onderzoeken, te adviseren en te monitoren maken we beleid en zijn we betrokken bij de vertaalslag richting implementatie. Hierdoor inspireren wij

onze collega's intern bij de Vervoerregio, bij gemeenten en partners. Ook dagen wij marktpartijen uit te innoveren en duurzamer te zijn.

### 4.2. INTERNE COMMUNICATIE

Onze ambitie is om meer te delen over de resultaten die we bereiken, vooral met onze eigen collega's. Dit doen we door een interne communicatiestrategie op te stellen, inclusief een communicatiekalender. Vanuit het doel om anderen te inspireren delen we onze kennis en ervaring op een herkenbare en consistente manier. Dit helpt ook om de verduurzaming van de Vervoerregio beter bekend te maken bij onze collega's. Mogelijke uitingsvormen zijn onder andere inVRAnet, nieuwsbrieven, duurzaamheid benoemen bij onboarding van nieuwe collega's, duurzame uitjes, vegetarische borrels, etc.

We willen ons beter bewust zijn van onze rol als pionier en de taken die hierbij horen. Zo hebben we de ambitie om vaker expliciet te maken dat we geregeld de eerste zijn binnen onze sector met bepaalde initiatieven. Voorbeelden zijn onder andere de vast te stellen beleidslijn klimaatadaptatie en het landelijke convenant circulaire mobiliteit. Als programmateam zijn we herkenbaar en benaderbaar voor vragen van collega's.

### 4.3. MET WIE WE SAMENWERKEN

Om de programmadoelen tijdig te bereiken zijn we afhankelijk van de samenwerking met ketenpartners. We werken op het kruisingsvlak van mobiliteit, duurzaamheid en de gebouwde omgeving. Het is daarom van groot belang om de netwerken die wij op deze thema's hebben te versterken en beter te benutten. Bovendien smeden we, naast partners met wie we geregeld samenwerken, ook coalities met andere partners en kennisinstellingen. Deze

partijen hebben de Vervoerregio veel te bieden in de vorm van kennis, ervaring en procedures ten aanzien van verduurzaming.

Voor de vier verschillende thema's zijn een diverse groep partners nodig, die de Vervoerregio kunnen helpen bij het behalen van de doelen. Voor elk van deze vier verschillende thema's brengen we de context van samenwerkende partijen in beeld. Het gaat hier zowel om medeoverheden, marktpartijen, kennisinstellingen, stichtingen en burgerinitiatieven.

Als Vervoerregio zijn we ons bewust van de ontwikkelingen in de maatschappij ten aanzien van duurzaamheid in brede zin, en per thema specifiek. Hierdoor kunnen we snel inspelen op kansen die zich voordoen in een snel ontwikkelend veld. Hierin kunnen we grofweg vier soorten samenwerkingen aangaan, waar we als Vervoerregio met een verschillende rol bij betrokken zijn:

1. **Communicator** - Initiatieven die buiten de invloed van de Vervoerregio genomen worden, maar waarbij het van groot belang is dat andere partijen dit uitvoeren, zodat ook onze doelstellingen gehaald kunnen worden. Voor deze initiatieven proberen we beleid af te stemmen en kennis te delen zodat de ambities en mijlpalen zoveel mogelijk overeenkomen.
2. **Facilitator** - Activiteiten die de Vervoerregio niet trekt maar waar wij begeleiden, adviseren, participeren en ook vanuit belang financiering beschikbaar stellen. Voor deze activiteiten kunnen wij initiëren, stemmen we ambities af, delen we kennis, jagen we innovaties na en werken we actief mee aan het behalen van de resultaten.
3. **Regisseur** - Activiteiten waar wij zelf opdrachtgever zijn. Hier kunnen we de alle rollen van de Vervoerregio in laten terugkomen. Ook hier stemmen we het beleid, ambities en mijlpalen zo goed mogelijk af. We

jagen innovaties na en sturen als regisseur en aanvoerder op realisatie van de projectresultaten.

4. **Alliantie** – Samenwerken met partijen die verder zijn in de verduurzamingsopgave dan de Vervoerregio. Door allianties aan te gaan kunnen we kennis en ervaring van deze partijen in huis halen. Op deze manier hoeft de Vervoerregio niet altijd zelf het wiel uit te vinden.

#### 4.3.1. Verschillende schaalniveaus

We werken minimaal op Vervoerregio niveau, maar als het kan op MRA-niveau. Voorbeelden daarvan zijn de MRA Intentieverklaring Circulair Inkopen en MRA-e.

##### *Regionaal*

Als Vervoerregio trekken we regionaal de regisseurs- en aanvoedersrol sterk naar ons toe. We zorgen voor het verbinden van de partners, ontsluiten kennis en delen die actief. We sturen op innovatie door te zorgen dat we op de hoogte zijn en blijven met state of the art-kennis. Door dit te delen nemen we steeds meer partijen mee in de transitie. We organiseren kennissessies, evenementen (live of online) en werkgroepen.

##### *Landelijk*

De Vervoerregio zit voor of neemt deel aan sector overleggen. We zijn aangesloten bij de Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteiten (DOVA) voor de OV- en Bestuursakkoord Zero Emissie Bus (BAZEB) activiteiten, werken samen met CROW/KpVV voor kennisontwikkeling, nemen deel aan symposia en congressen om de resultaten van de Vervoerregio te delen en om te leren van de ontwikkelingen van andere partijen.

Voor de thema's circulariteit, klimaatadaptatie en biodiversiteit ligt het speelveld nog meer open. Met andere woorden, we zijn in een goede positie om een koploperrol te vervullen ten aanzien van de verdere verduurzaming van ons mobiliteitssysteem. Voorbeelden zijn het landelijk convenant circulair openbaar vervoer en onze beleidslijn klimaatadaptatie.

#### *Internationaal*

Vanuit de koploperrol van de OV-transitie wordt de Vervoerregio regelmatig gevraagd om deel te nemen aan internationale symposia en congressen, zowel online als fysieke evenementen. We nemen -op uitnodiging- deel aan werkgroepen en klankbordgroepen van o.a. UITP en Polis. We helpen bij het vormgeven van adviezen aan de EU-commissie betreft interoperabiliteit en de ZE transitie. Op nieuwe initiatieven van de EU spelen we proactief in.

## **4.4. EXTERNE COMMUNICATIE**

Ons streven om het duurzaamste regionale mobiliteitssysteem van Nederland te zijn, brengen we graag over het voetlicht. Hiervoor stellen we algemene hoofdboodschappen in de vorm van 'kijk-want-dus', op. Dit communicatie-instrument is effectief in het zenden van beknopte boodschappen. Als aanvulling op de hoofdboodschap van het programmaplan, stellen we hoofdboodschappen op per thema.

## 5. ORGANISATIE EN GOVERNANCE

### 5.1. PLAATS IN DE BELEIDSCYCLUS

Het programma Schoon & Duurzaam ontwikkelt beleid en zorgt voor de uitwerking. In overleg met de uitvoerende teams, zoals ook geïdentificeerd in de verschillende taakgebieden, wordt op activiteitsniveau verandering bewerkstelligt. Door de open blik en de reflexieve monitoring, worden ervaringen uit de operatie vertaald naar het beleidsniveau. De methode sluit aan bij de PDCA-cyclus. Dit is de manier van sturen zoals benoemd in het Beleidskader Mobiliteit.

### 5.2. EEN ONTWIKKELPROGRAMMA MET EEN INNOVATIEF KARAKTER

De vorm van beleidsontwikkeling die past bij de opgestelde doelen en voorgenomen veranderingen, is adaptief programmamanagement. Dit is een bewezen methode om nieuwe onderwerpen uit te denken en te verankeren in de lijnorganisatie en activiteiten van de Vervoerregio.

Gezien de noviteit van de onderwerpen circulariteit, klimaatadaptatie en biodiversiteit in de mobiliteitssector, maken we bovendien gebruik van de theorie van transitiesturing. Een belangrijk onderdeel van transitiesturing is de erkenning dat verandering vaak gepaard gaat met tijdelijk discomfort. Bovendien is bij verandering vaak een intensieve overdracht nodig, omdat iets

nieuws doen vaak complex is en vraagt om nieuwe werkwijzen en gedrag. Dit vraagt bovendien om scherp te zijn op innovatie.

### 5.3. BUDGETTERING

Voor de verdere ontwikkeling en uitvoering van het programma Schoon & Duurzaam ramen we €250.000,- per jaar. Op deze manier ontwikkelen we onder andere nieuwe kennis, bijvoorbeeld op gebied van circulaire mobiliteit. Een voorbeeld is een analyse van de grondstoffen die de Vervoerregio gebruikt om het openbaar vervoer te laten rijden en nieuwe fietspaden aan te leggen. Daarnaast gebruiken we de middelen om de complexe informatie die verduurzaming soms geeft, toegankelijk en begrijpelijk te maken. Dit is van meerwaarde voor zowel medewerkers als betrokken burgers.

Een bedrag van €100.000 van het totale programmabudget is gereserveerd voor de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek dat samen met de provincies Noord-Holland en Flevoland erop toeziet de lokale en regionale logistiek te verduurzamen.

Extra middelen die worden besteed aan duurzaamheidsmaatregelen binnen een project, komen uit de projectbegroting en gaan niet uit de programmabegroting. Denk hier bijvoorbeeld aan de toepassing van gerecycled staal.

## 5.4. GOVERNANCE VAN HET PROGRAMMA BINNEN DE VERVOERREGIO

### 5.4.1. Een programmaplan en een jaarlijks activiteitenplan

Het programmaplan Schoon & Duurzaam heeft een looptijd tussen 2024 en 2030, met een herijking in vanaf 2027. Jaarlijks schrijft het programmateam een activiteitenplan voor het betreffende jaar. In dit plan beschrijft het team hoe de grote doelen worden vertaald naar concrete activiteiten. Van groot belang is om samen met de andere teams binnen de Vervoerregio het jaarplan te schrijven. Want het helpt om iets uit te voeren als je zelf mee hebt kunnen denken. Daarnaast identificeren we per activiteit welke rol het programmateam speelt en hoe verantwoordelijkheden belegd zijn. Per halfjaar maken we de balans op, door middel van een voortgangsrapportage en een evaluatieoverleg tussen beleid en uitvoering.

In het jaarlijkse plan komen aan de orde:

- Terugblik afgelopen jaar programma
- Terugblik afgelopen jaar operatie
- Geplande activiteiten per thema
- Rolbepaling programma Schoon & Duurzaam en Vervoerregio binnen geplande activiteit
- Risico-inventarisatie van geplande activiteiten
- Communicatieplanning intern en extern

### 5.4.2. Monitoring van het programma

De precieze weg naar een ecologisch neutrale toekomst is nog altijd deels onbekend, wat betekent dat het lastig is om vooraf voor tientallen jaren in te schatten wat wanneer nodig is. Als onderdeel van de PDCA-cyclus is monitoring van groot belang om te weten of we op koers liggen met onze doelen.

Aangezien het programma voor een belangrijk deel bestaat uit onderwerpen die nog in de ontwikkelfase zijn, gaat monitoring soms anders dan bij meer ontwikkelde beleidsonderwerpen. Het gaat om nieuw beleid waarbij we nog niet precies weten hoe het beste hier kwantitatief op gestuurd kan worden.

Dit betekent dat, om monitoringsindicatoren te kwantificeren, vaak eerst pilotprojecten nodig zijn. Dit vraagt een groot zelfreflexief vermogen, maar ook extra aandacht voor monitoring in onze werkwijze. Voor het programma als geheel, maar ook de afzonderlijke thema's wordt het in 2023 opgestelde monitoringsplan gebruikt.

### 5.4.3 Risicobewustzijn

Jaarlijks brengen we in kaart welke risico's zijn gemoeid met de activiteiten die zijn gepland voor het komende jaar. Hiervoor gebruiken we de methode van toprisico's en nemen we passende beheersmaatregelen.

### 5.4.4 Duurzaamheid is continue in ontwikkeling

Daarnaast is het concept duurzaamheid nog altijd volop in beweging. Dit geldt ook voor de circulaire economie, klimaatadaptatie en biodiversiteit. Binnen het programma Schoon & Duurzaam blijven we up-to-date met deze ontwikkelingen. Op basis van deze nieuwe inzichten ontwikkelen we ons beleid continue door.

2024-2030

### Programmaplan

#### Schoon & Duurzaam

1. Maatschappelijke relevantie
2. Centraal doel en ambitie
3. Thematische uitwerking van centraal doel
4. Programmateam identiteit en samenwerking
5. Organisatie en governance van het programma

Jaarlijks

### Jaarplan Programma

#### Schoon & Duurzaam

1. Terugblik afgelopen jaar initiatieven en programma
2. Terugblik afgelopen jaar operatie
3. Activiteiten per thema
4. Rol programma Schoon & Duurzaam binnen geplande activiteit
5. Risico-inventarisatie
6. Communicatieplan intern en extern



Herijking 2027

