

Beleidsnotitie Zero Emissie Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam

1 Inleiding

Klimaatverandering is wereldwijd een belangrijk thema. Er is een transitie gaande om op een duurzame manier met energie en grondstoffen om te gaan. Het reduceren van CO₂ is een voornemen van veel landen, waaronder Nederland. Dit omdat de uitstoot van CO₂ verband houdt met klimaatverandering.

De Vervoerregio Amsterdam (Vervoerregio) heeft zichzelf in dit licht in haar Beleidskader Mobiliteit tot doel gesteld om het gehele regionale mobiliteitssysteem in 2050 CO₂-neutraal te maken (*'Strategische opgave 2: Naar een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem'*). De concrete invulling van deze beleidsambitie wordt gevormd via het Programma Zero Emissie Mobiliteit. Hiermee stimuleert de Vervoerregio de transitie naar de mobiliteit van de toekomst.

Sinds 2017 geeft de Vervoerregio invulling aan deze beleidsambitie door te werken aan de Zero Emissie-transitie binnen de drie Openbaar Vervoer-concessies waarvoor zij verantwoordelijk is. De bredere gedefinieerde beleidsambitie, een geheel uitstootvrij mobiliteitssysteem in 2050, is in 2019 ook van verdere invulling voorzien. Dit document beschrijft deze uitwerking en de hiermee gepaard gaande inzet die de Vervoerregio in de aankomende jaren wil plegen om aan deze ambitie te voldoen.

Achtereenvolgens wordt hieronder beschreven op welke manier deze brede strategische opgave is benaderd, wat de omvang van de opgave waar de regio voor staat in het verduurzamen van het mobiliteitssysteem is, de inzet die de Vervoerregio reeds pleegt om aan deze opgave het hoofd te bieden en, uiteindelijk, welke keuzen zij in de nabije toekomst maakt om hier verdere invulling aan te geven.

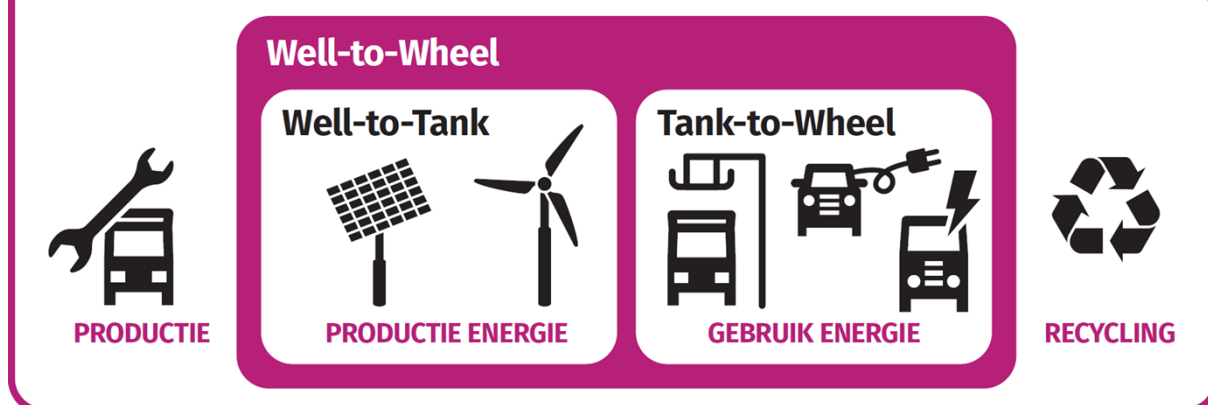
De in dit document uitgewerkte beleidslijn is tot stand gekomen aan de hand van een aantal divergerende beleidsscenario's met mogelijke oplossingsrichtingen en maatregelen, welke getoetst zijn bij de leden van het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio. De door hen aangegeven richting heeft vorm gegeven aan de uiteindelijke beleidslijn.

2 Verduurzaming van het regionale mobiliteitssysteem: drie werkrichtingen

De Vervoerregio Amsterdam heeft al langere tijd gewerkt volgens de zogenaamde *'well-to-wheel'* methode, waarbij gekeken is naar verduurzaming van de daadwerkelijke uitstoot van voertuigen (de zogenaamde *'tank-to-wheel'* uitstoot) en naar de benodigde energie voor het duurzaam laten rijden van elektrische voertuigen. Daarnaast is ook in de productie van zowel voertuigen als van infrastructuur waarover voertuigen zich bewegen, als in de herwinning van grondstoffen aan het einde van de levenscyclus van fysieke objecten duurzaamheidswinst te behalen. Deze manier van kijken naar de volledige keten staat bekend als de *'Life Cycle Analysis'*. Hieronder zijn deze fases weergegeven.



CO₂-NEUTRAAL MOBILITEITSSYSTEEM



In lijn met deze *well-to-wheel* benadering en met de welbekende 'Trias Mobilica' (Verbeteren, Verminderen, Veranderen) is in de beleidsuitwerking gekeken naar de verduurzamingsmogelijkheden die de Vervoerregio vanuit haar rollen tot haar beschikking heeft. Hierbij wordt in eerste plaats gekeken naar mogelijkheden tot 'verschonen wat vuil is'. Dit omdat andere maatregelen die duurzaamheid kunnen bevorderen, zoals bijvoorbeeld fietsstimulering of stimulering van een modal shift, zijn voldoende belegd zijn in ander beleid.

Werkrichting 1: De verduurzaming van de (aanleg van) infrastructuur (Productie) waarover deze voertuigen zich bewegen. De Vervoerregio investeert jaarlijks tientallen miljoenen euro's in de aanleg van wegen, fietspaden, bruggen en OV-infrastructuur. Hoewel zij hierbij slechts heel zelden de daadwerkelijke opdrachtgever van het project is, is zij via haar cofinancieringen in staat om te sturen op duurzamer materiaalgebruik, slimmere bouwlogistiek en klimaatadaptief bouwen.



Werkrichting 2: De verduurzaming van de benodigde energie voor schone mobiliteit (Well-to-Tank).

Well-to-Tank Met het oog op de huidige stand van de technologie lijkt het erop dat elektrificatie van modaliteiten voorlopig haalbaarder is en sneller beweegt dan aandrijving op waterstof. Door de brede inzet op elektrificeren van voertuigen in de regio, van elektrische bus tot auto en fiets, neemt de vraag naar energie door het regionale mobiliteitssysteem toe. Om die reden is gekeken naar de effecten van het volledig elektrificeren van het zich door de regio bewegende verkeer & vervoer en de mogelijkheden die de Vervoerregio heeft om de verduurzaming van deze energievraag te beïnvloeden.

Werkrichting 3: De vermindering van uitstoot uit 'vuile' voertuigen die zich door de regio bewegen (Tank-to-Wheel). Hierbij is gekeken naar alle modaliteiten, met uitzondering van de lucht- en zeevaart. Hoewel de Vervoerregio geen wegbeheerder is en daarmee slechts beperkte invloed heeft op met name autoverkeer, is zij wel in staat stimulerende maatregelen te nemen om ook binnen deze modaliteiten winst te boeken. De lucht- en zeevaart staan echter zo ver bij de invloedssfeer van de Vervoerregio vandaan dat deze niet in beschouwing zijn genomen.



3 Omvang van de opgave

Alvorens te kunnen bepalen wat de inzet van de Vervoerregio moet zijn om de drie onderdelen van het mobiliteitssysteem in de regio blijvend te verduurzamen, is een analyse gemaakt van de omvang van de duurzaamheidsopgave waar de regio voor staat en de potentie die de drie onderdelen herbergen om verder te verduurzamen. Deze bevindingen worden hieronder achter elkaar doorlopen.

Werkrichting 1: Verduurzaming van de (aanleg van) infrastructuur

De Vervoerregio subsidieert regionale infrastructurele projecten. Binnen deze projecten worden grote hoeveelheden grondstoffen -met name staal, asfalt en beton- gebruikt, waarbij voor de productie en aanleg grote hoeveelheden CO₂-uitstoot komen kijken.

Voor Nederland is becijferd dat de aanleg van infrastructuur ongeveer 2,85 megaton aan jaarlijkse CO₂-uitstoot oplevert. Hierbinnen wordt 36% veroorzaakt door staal, 23% door asfalt en 41% door beton. Zie hiervoor verder figuur 5 in bijlage 2. Voor de Vervoerregio impact heeft consultancybureau Arcadis een 'impactscan natuurlijke hulpbronnen' uitgevoerd. Hierbinnen is voor twee Vervoerregio-projecten, de ombouw van de Amstelveenlijn (AVL) en de aanleg van de snelfietsroute Amsterdam-Zaandam, gekeken naar het gebruik van grondstoffen binnen deze projecten en de daarmee gemoeide uitstoot. Voor de AVL gaat het om naar schatting in totaal 7,62 kiloton aan CO₂-uitstoot als gevolg van materiaalgebruik en aanleg, voor de aanleg en herinrichting snelfietsroute Amsterdam-Zaandam gaat het om ongeveer 5 kiloton CO₂.

Werkrichting 2: Verduurzaming van de benodigde energie

De regionale energiebehoefte in 2030 bij een volledig CO₂-neutraal OV-systeem komt neer op ongeveer 400 gigawattuur. In 2050, bij een volledig CO₂-neutraal mobiliteitssysteem is dat ongeveer 2600 gigawattuur (gelijk aan 762 duizend huishoudens). Deze berekeningen zijn gedaan door adviesbureau Stevin en gebaseerd op de huidige prognoses van de groei van verkeer en vervoer en op basis van een volledige elektrificatie van dat systeem. De verwachting is dat andere oplossingen zoals waterstof hierdoor ook mogelijk blijven, omdat waterstof eveneens een grote impact op het elektriciteitsnet heeft.

Belangrijke noot hierbij is dat de genoemde 400 gigawattuur aan benodigde energie voor het OV tot 2030 in principe al duurzaam is gevuld: 280 gigawattuur wordt door de Vervoerregio via de regionale OV-concessies ingevuld aan de hand van zogenaamde Garanties van Oorsprong: bewijzen dat de benodigde energie duurzaam door de producent is opgewerkt. De overige 120 gigawattuur komt voor rekening van regionale treinreizen van de NS. Zij heeft voor haar totale energiebehoefte geïnvesteerd in eigen windmolenparken op zee, waardoor ook deze behoefte volledig duurzaam wordt ingevuld.

Werkrichting 3: Vermindering van uitstoot uit 'vuile' voertuigen

In samenwerking met CE Delft, onderdeel van het kennisconsortium dat is betrokken bij het nationale Klimaatakkoord, is de jaarlijkse regionale *tank-to-wheel* CO₂-uitstoot berekend. Hierin zijn alle modaliteiten behalve de internationale lucht- en zeevaart, meegenomen. Dit is in lijn met het Klimaatakkoord en aansluitend bij de *span of control* van de Vervoerregio.

Het Ontwerp Klimaatakkoord verlangt van de sector mobiliteit een landelijke uitstootreductie van 6,9 megaton CO₂ in 2030. De Vervoerregio heeft een reductieopgave van 501 kiloton CO₂ tot 2030 en een uiteindelijke reductieopgave van 2300 kiloton voor 2050.



Een deel van de opgave tot 2030 en daarna wordt ingevuld door maatregelen aan Rijkszijde, zoals het subsidiëren van de aanschaf van elektrische auto's en schonere brandstoffen. Naar schatting vullen deze maatregelen tussen de 374 en 524 kiloton aan jaarlijkse uitstootreductie in (zie figuur 3 & 4 in bijlage 2). Dit betekent in het meest gunstige geval dat de 'autonome' afname dusdanig is, dat er tot 2030 geen restopgave door de regio is in te vullen. In het minst gunstige geval blijft er 174 kiloton CO₂ aan in te vullen *tank-to-wheel* reductieopgave voor het Vervoerregio-gebied over.

In totaal bedraagt deze jaarlijkse uitstoot in de vijftien gemeenten van de Vervoerregio ongeveer 2,4 megaton CO₂. De landelijk uitstoot van de mobiliteitssector bedraagt ongeveer 31 megaton. Verder is voor de regio ook berekend hoe deze uitstoot zich tot 2030 naar verwachting ontwikkelt aan de hand van huidig nationaal en regionaal beleid.

Hierin zijn de in het Ontwerp Klimaatakkoord opgenomen voorstellen dus nog niet meegenomen. Naar schatting is dit in 2030 zo'n 2,3 megaton; een reductie van 100 kiloton ten opzichte van de huidige situatie. De prognose na 2030 is gezien de verdere beleidsontwikkelingen in de aankomende jaren dusdanig 'zacht' dat deze niet in de berekeningen is meegenomen. Zie voor verdere cijfers per modaliteit en een grafische weergave van de totale uitstoot figuren 1 & 2 in de bijlage 2: 'Facts & Figures Zero Emissie Mobiliteit'

4 Huidige Vervoerregio-activiteiten duurzame mobiliteit

De Vervoerregio kent momenteel al verschillende activiteiten die bijdragen aan verduurzaming van het regionale mobiliteitssysteem. Dit zijn:

Werkrichting 2: Verduurzaming van de benodigde energie

- *Opwek duurzaam geproduceerd energie*

Daarnaast worden binnen de concessies zogenaamde Garanties van Oorsprong geëist – bewijzen dat de energie die voor deze elektrische voertuigen nodig is ook duurzaam is opgewekt. Als in 2030 het volledige OV-systeem in de regio Zero Emissie is gemaakt, wordt hier jaarlijks tank-to-wheel 30 kiloton aan CO₂ uitstoot mee bespaard. Daarnaast wordt door de duurzame opwek van de benodigde energie naar schatting jaarlijks zo'n 250 kiloton aan CO₂-uitstoot bespaard.

Werkrichting 3: Vermindering van uitstoot uit 'vuile' voertuigen

- *Zero Emissie binnen de OV-concessies*

Reeds 140 van de 700 bussen zijn Zero Emissie, met als doel om eind 2024 bijna 650 ZE bussen te hebben.

- *MRA Elektrisch*

De Vervoerregio is opdrachtgever en co financier van MRA Elektrisch, het projectbureau dat in de regio laadpalen voor elektrische personenauto's in de publieke ruimte realiseert. Tot eind 2019 zijn er in het gehele werkgebied meer dan 4800 laadpalen gerealiseerd. Daarnaast is tussen 2015 en 2019 het aantal gebruikers gestegen van 3.700 naar 12.000 in de hele MRA.



- *Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES)*

De Vervoerregio heeft zich, samen met ruim 70 partijen uit het bedrijfsleven en overheden, aangesloten bij de Green Deal ZES. Deze intentieverklaring zet in op emissievrije stadslogistiek met als doel dat in 2025 steden zoveel mogelijk emissievrij zijn. Innovaties op het gebied van regelgeving, organisatie, technologie en gedrag in de logistieke ketens staan centraal. Zo moeten in 40 steden in Nederland middelgrote zero-emissie zones (ZE-zones) worden vormgegeven die met ingang van 2025 voor goederenvervoer zullen gelden.

Aanverwante activiteiten

- *Convenant circulariteit*

Via het MRA-convenant Circulaire Economie hebben de Vervoerregio en alle MRA-partijen zich gecommitteerd aan het circulair maken van hun inkoop. Hiervan moet 10% in 2022 circulair zijn, 50% in 2025 en 100% in 2050. De invulling van deze opgave wordt momenteel verder vormgegeven en hangt samen met de bredere verduurzaming van mobiliteit zoals in dit stuk beschreven.

- *Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP)*

Het Ontwerp Klimaatakkoord beschrijft het vormgeven van Regionale Mobiliteitsplannen voor het verduurzamen van mobiliteit binnen Nederlandse regio's. Voorlopig richt dit RMP zich met name op versterking van reeds in de regio ontplooidde activiteiten, zoals het verder opschalen van de werkzaamheden van MRA E en het inzetten van de in het nationale Klimaatfonds beschikbare gelden voor fietsparkeer-infrastructuur. Daarbij is het RMP met name een projectenprogramma. De verdere uitwerking van het RMP vindt in de aankomende periode plaats via het Rijk-Regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en het zich daarbinnen bevindende subprogramma Slim & Duurzaam. Waar zinvol en in lijn met het nationale Klimaatakkoord, worden duurzame activiteiten die de Vervoerregio danwel zelf, danwel samen met haar gemeenten oppakt in de nabije toekomst ondergebracht in dit RMP. De provincie Noord-Holland is binnen Slim & Duurzaam aanjager van de inhoud van het RMP en betreft daarbij naast de Vervoerregio ook de gemeenten in de regio. Via het programmateam Slim & Duurzaam stemt de Vervoerregio haar beleidsplannen rondom duurzame mobiliteit verder af met regionaal beleid van andere partijen in de regio, zoals de provincie Noord-Holland.

5 Samenhang ambities beleidskader mobiliteit Vervoerregio met ambities inliggende gemeenten

De Vervoerregio heeft in samenwerking met de gemeenten vorm gegeven aan het Beleidskader Mobiliteit, zoals eind 2017 vastgesteld. Hierin zijn in overleg regionale beleidsambities opgenomen op het gebied van duurzaamheid. In 2030 is het hele regionale OV-systeem uitstootvrij, in 2050 volgt ook de rest van het regionale mobiliteitssysteem. De urgentie rondom CO₂-uitstoot is echter groot, wat ertoe leidt dat de gemeente Amsterdam zich er nu op richt dat al in 2030 de mobiliteit in de stad Zero Emissie moet zijn.

De Vervoerregio houdt voor het gehele regionale mobiliteitssysteem vast aan de ambitie deze in 2050 volledig Zero Emissie te maken. Hierbij erkennen we dat verschillende gemeenten verschillende



snelheden kunnen of willen hanteren. Tegelijkertijd ondersteunt de Vervoerregio gemeenten die hun ambitieniveau verhogen of maatregelen willen versnellen waar mogelijk en zinvol.

6 Uitwerking beleidsactiviteiten Zero Emissie Mobiliteit

De activiteiten die de Vervoerregio reeds ontplooit op het gebied van Zero Emissie-mobiliteit, met name als het gaat om de inzet op Zero Emissie-OV, vormen een goede basis voor de invulling van haar beleidsambitie om het regionale mobiliteitssysteem te verduurzamen. Voor de verbreding van de activiteiten van de Vervoerregio op dit gebied wordt gebruik gemaakt van dezelfde indeling in werkrichtingen.

Voor de uitstoot die gepaard gaat met de energievraag en met infrastructurele projecten (werkrichtingen 1 & 2) focussen de maatregelen zich met name op de interne werkwijzen van de Vervoerregio als organisatie. Het gaat hierbij om binnen de concessies op te pakken maatregelen en het koppelen van bijdragen in projecten aan duurzaamheidswensen.

Veel maatregelen van werkrichting drie, het verminderen van *tank-to-wheel* uitstoot, liggen dichterbij het werkgebied van de inliggende gemeenten zelf. Daarom is het expliciet de bedoeling in verdere samenwerking met de gemeenten te komen tot een pakket aan maatregelen dat recht doet aan de ambitieniveaus en wensen van deze gemeenten.

De opgenomen 'maatregelen' moeten dan ook vooral worden gezien als handreiking; het gaat hierbij om inschatting van waar grote winst te behalen valt en waar de Vervoerregio graag met, of waar gewenst misschien zelf voor haar gemeenten aan de slag gaat. De verdere vormgeving van gezamenlijke maatregelen -zowel maatregelen die hierin nog niet zijn beschreven en een eventuele verdere uitwerking van wat in dit stuk wel is beschreven- is inzet van een vervolgtraject.

Werkrichting 1: Verduurzaming van de aanleg van infrastructuur

De Vervoerregio heeft in de aanleg van infrastructuur een belangrijke rol als co financier. In het toekennen van bijdragen gaat zij actiever naar duurzaamheidsmaatregelen kijken en maakt daarin gebruik van:

- **Inzet benchmarking dmv CO₂ prestatieladder:**
In 2020 willen we als organisatie gecertificeerd zijn volgens de CO₂-prestatieladder om inzicht te krijgen in onze huidige CO₂-footprint en hoe wij deze kunnen verkleinen. Omdat deze certificering momenteel ook al wordt uitgevraagd in OV concessies is het logisch om ook onze eigen organisatie te laten certificeren ('practice what you preach').
- **Sturing op duurzame materialen:**
De Vervoerregio gaat meer te kijken naar de CO₂ uitstoot en andere schadelijke milieu-impact als gevolg van de realisatie van nieuwe infrastructuur (en bereikbaarheidsmaatregelen in brede zin). Hierdoor kan de inzet van duurzamere vormen van beton, staal, asfalt zoals Lage Temperatuur Asfalt, gerecycled staal en CO₂-arm beton leiden tot 40% vermindering van CO₂-uitstoot. Door het stellen van de juiste duurzaamheidseisen/voorwaarden kunnen deze doelen gehaald worden.
- **Inzet op informatie en tooling:**
Informatie over de hoeveelheid grondstoffen en wat dit betekent voor de uitstoot wordt actief uitgevraagd binnen projecten, waarna monitoring aan de hand van DuboCalc mogelijk wordt.



DuboCalc is een door Rijkswaterstaat ontwikkelde rekentool die voor een groot aantal grondstoffen kan berekenen wat uitstoot als gevolg van productie en gebruik is.

- *Mogelijke aanpassing projectcyclus:*

De Vervoerregio werkt uit of het zinvol is de fase 'Demontage' toe te voegen aan de projectcyclus. Deze fase volgt op de huidige fase 'Beheer', die momenteel het einde van de projectcyclus vormt. Het opnemen van een fase 'Demontage' maakt het noodzakelijk aan de voorkant van een project inzichtelijk te maken hoe de in het project in te zetten grondstoffen aan het eind van de levensduur van het project opnieuw in de keten kunnen worden ingezet. Het convenant Circulaire Economie vormt hierbij de leidraad.

- *Klimaatadaptatie:*

Als gevolg van klimaatverandering krijgen we in de Vervoerregio steeds vaker te maken met (extreme) hitte, wind en, paradoxaal genoeg, zowel droogte als intensieve regenval. Deze veranderingen hebben impact op het regionale mobiliteitssysteem. Tramrails kunnen vervormen door hitte, busbanen, fietspaden en wegen kunnen onderlopen of verzakken, bovenleidingen kunnen beschadigd raken door vallende takken en bomen. Op dit moment heeft de Vervoerregio slechts zeer beperkt in beeld hoe robuust het mobiliteitssysteem is en waar zich risico's bevinden. Vervoerders, gemeenten en provincie hebben deze gegevens tot op zekere hoogte, zij het gefragmenteerd beschikbaar.

Werkrichting 2: Verduurzaming van de benodigde energie

De Vervoerregio kiest ervoor om geen actieve rol te gaan spelen in de opwek van energie. Deze taak ziet zij blijven liggen bij de partijen die deze nu ook al vervullen, zoals energiemaatschappijen. Wel stimuleert zij de opwek van duurzame energie op de volgende wijzen:

- *Garanties van Oorsprong voor duurzame energie*

In het OV-systeem kennen we momenteel de eis dat energie 'regionaal' moet worden opgewekt. Om de productie van duurzame energie in Nederland, dat momenteel ver achterloopt binnen Europa, te prikkelen, wordt het staand beleid dat deze GvO's uit Nederland moeten komen. Met deze maatregel de toekomstvastheid van lokale opwek bestendigd.

- *Lobby duurzame energie richting Rijk en provincie*

De Vervoerregio pakt een actievere rol in het vraagstuk rondom duurzame energie voor de rest van het mobiliteitssysteem. Zij brengt de relatie tussen elektrische mobiliteit en de energievraag actief over het voetlicht bij haar gemeenten. Ook zet zich actief in om energievraag en -aanbod in de regio te matchen door bijvoorbeeld te onderzoeken of aansluitingen kunnen worden gedeeld tussen partijen ('smart grid'-oplossingen) en lobbyt actief bij provincie en Rijk voor toewijzing van gronden in en rondom de regio voor realisatie van duurzame energieparken.

- *Waterstof*

Waterstof als energiebron en -drager is een interessante ontwikkeling voor de mobiliteitssector. Momenteel kent waterstof echter nog enkele praktische bezwaren: voor de productie is erg veel energie benodigd en in het proces gaat veel energie verloren, opslag biedt vaak een uitdaging en ook qua kosten kan waterstof in de regel nog niet concurreren met elektrisch vervoer op batterijen. Voor het verduurzamen van Openbaar Vervoer heeft de Vervoerregio beleidsmatig vastgesteld dat batterijtechnologie voorlopig de voorkeur geniet



boven waterstof. Ook voor andere modaliteiten geldt deze zienswijze.

Wel is duidelijk dat de ontwikkelingen snel gaan en de (nabije) toekomst er anders uit kan zien. De Vervoerregio volgt deze ontwikkelingen voor de mobiliteitssector op de voet en deelt relevante kennis via haar periodieke factsheets Zero Emissie Mobiliteit of direct met haar gemeenten indien zich interessante kansen voordoen. Ook staat de Vervoerregio open voor eventuele pilots met dit medium indien gemeenten hiermee aan de slag willen.

Werkrichting 3: Vermindering van uitstoot *tank-to-wheel*

Om de vermindering van uitstoot uit voertuigen -breder dan de uitstoot als gevolg van het Openbaar Vervoer- in de regio aan te pakken, wil de Vervoerregio haar samenwerking met haar gemeenten op dit onderwerp intensiveren om zo de gezamenlijke duurzaamheidsambities te bereiken. De behoeften van de gemeenten zijn hierbij leidend, de Vervoerregio wil helpen waar dit zinvol is. Wel heeft de Vervoerregio onderzocht welke maatregelen hierbinnen van meerwaarde kunnen zijn. Hiertoe is een eerste inventarisatie gemaakt van maatregelen die een grote impact met zich mee kunnen brengen. Deze zijn hieronder opgesomd.

Voor deze maatregelen geldt (met uitzondering van de cofinancieringsregeling voor de aanleg van laadpalen voor personenauto's) dat ze pas een eerste aanzet vormen voor het gesprek met de inliggende gemeenten – het wel of niet oppakken van deze (of andere) maatregelen dan wel de verdere concretisering en uitwerking ervan is onderwerp van een vervolgproces, waarbij de Vervoerregio zich aanbiedt een regionale trekkersrol te vervullen.

- *Stimulering elektrische personenauto's:*
Vanaf 2020 kent de Vervoerregio een cofinancieringsregeling Eigen Bijdragen Laadpalen Gemeenten, waarbij zij haar inliggende gemeenten compenseert voor de eigen bijdragen die zij betalen bij de aanleg van laadpalen. Via deze regeling kunnen gemeenten 75% van hun eigen bijdrage bij plaatsing van een laadpaal terugkrijgen. Deze maatregel moet de plaatsing van laadpalen een impuls geven. Dit is belangrijk, aangezien 23% van de Nederlanders het aantal laadpalen als reden noemt om nog geen elektrische auto aan te schaffen (ANWB Monitor Elektrisch Rijden).
- *Regionaal inzetten instrumentarium duurzame personenmobiliteit gemeente Amsterdam*
De gemeente Amsterdam kent een subsidieregeling en enkele andere beprijzingsinstrumenten om de aanschaf en het gebruik van elektrische personenauto's en bestelbusjes te stimuleren. Het gaat hierbij om aanschafsubsidies voor bijvoorbeeld bestelbusjes in het MKB, maar ook om instrumenten om toegang wel of niet te verlenen voor specifieke typen voertuigen. De gemeente biedt aan deze instrumenten in samenwerking met de Vervoerregio regionaal in te zetten. Hieraan wordt verder vormgegeven.
- *Stimulering duurzame logistiek via acties in Green Deal ZES:*
De Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek is gericht op het verduurzamen van logistieke ketens in stedelijk gebied. Een belangrijk item hierbinnen is het vormgeven van milieuzones voor logistieke voertuigen. Naast inhoudelijke ondersteuning in het tot stand komen van maatregelen binnen de GDZES, geeft de Vervoerregio in samenwerking met andere partners, waaronder MRA Elektrisch en de gemeente Amsterdam, invulling aan een regionale subsidieregeling voor elektrische voertuigen voor het MKB om de transitie te bespoedigen.



