

Strategiedocument: Mobiliteit in relatie tot Brussel
Gezamenlijke inzet richting de EU door de MRA-partners

Provincies, regio's en gemeenten staan allen voor grote uitdagingen op het gebied van mobiliteit. De uitstoot van CO₂ en stikstof moet verminderen, in korte tijd moeten veel woningen gebouwd worden en er is een energietransitie nodig om klimaatverandering tegen te gaan. Dit heeft grote impact op mobiliteit en bereikbaarheid. In toenemende mate is beleid en financiering uit Europa van invloed op de transities die de verschillende overheden raken.

De provincies Noord-Holland en Flevoland, de Vervoerregio Amsterdam en een groot aantal gemeenten zijn verenigd in de Metropoolregio Amsterdam. Ieder van hen heeft zijn eigen prioriteiten en agenda's op het gebied van mobiliteit en Europa. Zo is wetgeving omtrent milieuzones belangrijk voor gemeenten, zijn Europese regels omtrent aanbestedingen en concessies van belang voor de Vervoerregio en zijn de verbindingen tussen de verstedelijkte gebieden en de minder verstedelijkte gebieden een belangrijke provinciale prioriteit. Hoewel dit op het eerste oog uiteenlopende thema's zijn, wordt er in toenemende mate integraal naar het mobiliteitsvraagstuk gekeken, waarbij gewerkt wordt aan een mobiliteitssysteem met slimmere oplossingen, schonere alternatieven en een verbeterde verkeersveiligheid.

Ook in Brussel wordt het mobiliteitsbeleid op deze manier ingericht. Uiteenlopende verordeningen en richtlijnen dragen gezamenlijk bij aan een integrale strategie om mobiliteit slim en duurzaam te maken (*Sustainable and Smart Mobility Strategy*), die op haar beurt weer bijdraagt aan de *Europese Green Deal*. Dit maakt het aantrekkelijk om de krachten tussen de MRA-partners te bundelen en op de gezamenlijke thema's met overeenkomende belangen een gezamenlijk lobby te voeren richting de EU. Door op deze regionale schaal samen te werken in de inzet richting en binnen Europa maken we meer impact. Het vergroot de slagkracht en maakt ons een relevantere gesprekspartner. We kunnen ons gezamenlijk positioneren als krachtige bondgenoot voor de Europese mobiliteitsambities.

Ambitie

De gezamenlijke overheden binnen de MRA zetten zich dagelijks in voor een duurzaam, slim, goedwerkend en verbonden mobiliteitssysteem zowel lokaal, regionaal, nationaal als Europees en internationaal. Voor mensen en goederen, over land, over water en door de lucht. De Metropoolregio Amsterdam (MRA) en haar omgeving is interessant voor Europa en andere Europese regio's. Deze notitie geeft aan waar EU-beleid, -financiering en –kennis meerwaarde oplevert voor de samenwerkende partijen in en om de MRA.

De inhoudelijke mobiliteitsambities van de MRA-partners moeten voorop staan. Concreet gaat dat in deze notitie om vier onderwerpen (pijlers): "emissievrij", innovatieve mobiliteit, de fiets en het mobiliteitsnetwerk op Europese schaal (internationale treinverbindingen). Deze ambities komen goed overeen met de ambities van de EU, die met wetgeving, beleid, financiering en kennisdeling inzet op een duurzaam, slim, inclusief en veerkrachtig mobiliteitssysteem. De Europese Commissie (en organisaties daaromheen) geven aan graag in contact te zijn met regionale en lokale overheden; zij horen gedurende de beleidscyclus graag hoe EU-beleid uitwerkt op lokaal niveau. Daarom is het waardevol om een relatie te onderhouden met de EU-instituten met als overkoepelende doelen van deze inzet:

- Nieuwe wetgeving en beleid beïnvloeden
- Kansen op én volume van financiering vergroten
- Kennisuitwisseling bevorderen op expert-niveau
- Positionering en profilering

Strategie

Door op de schaal van de MRA samen te werken in de inzet richting en binnen Europa maken we meer impact. Het vergroot de slagkracht en maakt ons een relevantere gesprekspartner. Het gaat hierbij niet alleen om de mobiliteit binnen de MRA maar ook om de bereikbaarheid van de aanpalende, minder verstedelijkte gebieden.

Daarbij is het nodig het bredere belang van de mobiliteit in onze regio te blijven benadrukken. De MRA kent sterke verbindingen, naar het noorden, oosten en zuiden, maar ook internationaal en kijkt daarom wat betreft Mobiliteit nadrukkelijk over haar eigen grenzen heen. De mobiliteitsopgaven kennen dus zowel een regionaal, maar ook een nationaal én een Europees belang. Dit sluit ook aan op het Multi Modaal Toekomstbeeld van de MRA, waarin gesproken wordt over de mobiliteit van, naar en in de MRA. De verbindingen met de provincies Utrecht en Zuid-Holland (en verder), de Kop van Noord-Holland en de andere delen van Flevoland zijn immers van groot belang voor de economische vitaliteit van de regio. Daar komt een deel van de goederen en de werknemers vandaan en daar is ook meer ruimte voor recreatie en bedrijvigheid.

Dit is een voorstel om deze inzet vorm te geven. We zetten in op één gezamenlijk verhaal dat is afgeleid uit reeds vastgestelde documenten zoals het Multimodaal Toekomstbeeld en het MRA Verstedelijkingsconcept. Het narratief bestaat uit vier specifieke pijlers die relevant zijn in de relatie tot de Europese doelstellingen en andere Europese regio's en steden. Deze pijlers vormen de basis van de inzet en geven de benodigde focus. Tegelijk zijn de pijlers niet exclusief: er zijn altijd ontwikkelingen en kansen die onder meerdere pijlers vallen of daar los van staan. Deze ontwikkelingen en kansen moeten net zo goed worden benut.

Een belangrijke actor voor onze regio binnen het Europese krachtenveld is lidstaat Nederland. Het is bij de inzet richting Europa daarom van belang de verbinding te leggen met de nationale inzet.

Voorbeeld regio Helmond: de regio Helmond heeft ervoor gekozen zich te positioneren als dé automotive hotspot. Dit is samen met Brainport Eindhoven georganiseerd, en inmiddels worden ze in de EU als een leidende partij beschouwd en wordt veel EU-financiering aangetrokken.
<https://www.automotivecampus.com/>

Voorbeeld regio Hengelo: de regio Hengelo zet via de EuregioRail in op de internationale treinconnectiviteit. Ondanks de beperkte schaal en aandeel, nemen ze binnen TEN-T-netwerk een sterke positie in. Dit brengt voordelen in invloed, EU-financiering en participatie in projecten.
<https://www.euregio.eu/projecten/euregiorail/>

Organisatie

De MRA is een netwerkstructuur waarbinnen MRA-partners werken op basis van een gezamenlijke strategie. Hier brengen de samenwerkende overheden hun belangen in en versterken ze elkaar op gezamenlijke thema's. Hierbij is oog voor de belangen van de minder verstedelijkte gebieden buiten de MRA. Het is een lichte, maar gerichte structuur die naar behoefte kan worden geïntensiveerd en gefaciliteerd vanuit de MRA-organisatie.

De gezamenlijke inzet wordt afgesproken binnen het Platform Mobiliteit. Hierin zijn de relevante partners en bestuurders actief. Het DO Mobiliteit en DO MRA worden gebruikt voor de afstemming op directieniveau, en bepalen de randvoorwaarden voor de inzet.

De 4 pijlers krijgen ieder een ambtelijk eigenaar vanuit de inhoud. Voor hen ligt het eigenaarschap in het verlengde van het huidige werkpakket. Ze sluiten aan op de programma's en netwerken binnen de MRA en ontwikkelen een maatwerkaanpak en inzet voor de pijler. Ter illustratie: de pijler innovatieve mobiliteit wordt getrokken door een collega die nauw betrokken is bij het Platform Smart Mobility, uitvoeringslijn 3.3 van de MRA-agenda.

Voor de continuïteit van de inzet is de continuïteit van personen van belang: zowel binnen de MRA alsook naar Europese partners en netwerken. Directeuren bepalen met de ambtelijk trekkers de tijdsinzet per week (inschatting 4 uur).

Voor de bestuurlijke inzet geldt dat bestuurders (van in ieder geval het Platform Mobiliteit) bekend zijn met het narratief en de inhoudelijke pijlers en dit in hun (net)werk een plek kunnen geven. Daarnaast kunnen bestuurders voor brede of pijler-specifieke inzet worden gevraagd. Dit kan vanuit de MRA-partner of het platform plaatsvinden. In een aantal gevallen (bijvoorbeeld TEN-T) is ook hier continuïteit van de persoonlijke inzet relevant, dus worden bestuurders gericht benaderd.

Naast de inhoudelijke collega's leveren ook de EU-adviseurs van de MRA-partners Vervoerregio Amsterdam, provincies Noord-Holland en Flevoland, gemeente Amsterdam en de MRA-directie een bijdrage in de uitvoering van de strategie. Dit betreft allerhande inzet, zoals signalering en monitoring van ontwikkelingen in Brussel, het zorgdragen voor input op publieke consultaties, voorbereiden en organiseren van bijeenkomsten, het onderhouden van een relevant stakeholder netwerk voor de verschillende pijlers, het verzorgen van de aansluiting op een call en onderlinge afstemming van de inzet en uitvoering van de strategie.

Omdat tussen de pijlers sprake is van overlap in relatie tot stakeholders, calls, partners en zo verder, hebben de ambtelijk trekkers en de EU-adviseurs eens per kwartaal contact voor onderlinge afstemming, georganiseerd door de MRA-organisatie.

Nadat dit startdocument in het Platform Mobiliteit is besproken, wordt de voortgang periodiek geagendeerd, met een korte vooruitblik en terugkoppeling.

Netwerken

In het Europees werken wordt gericht aangesloten bij netwerken voor kennis, positionering, invloed en het vergroten van de kans op financiering voor projecten. MRA-partners zijn al lid van netwerken die voor de inzet op mobiliteit kunnen worden (en al worden) benut. Om een paar te noemen: op Europees niveau Polis, UITP, ERRIN, CvdR, CEMR, EMTA, CPMR, Eurocities en METREX, op nationaal niveau, HNP/IPO, VNG, die op hun beurt ook actief zijn op EU niveau.

Verhaal binnen Europa

Vooraf

Aan een product als dit verhaal liggen keuzes ten grondslag, welke in dit geval goed zijn om te vermelden. We hebben de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Focus is de verbinding tussen mobiliteitsambities/ –inzet van de samenwerkende overheden en de Europese doelstellingen.
- De input vanuit de MRA-partners bevat geen nieuwigheden: producten als het Multimodaal Toekomstbeeld, de regionale kernboodschap Mobiliteit, het MRA Verstedelijkingsconcept, MIRT-afspraken en notities vanuit Fiets en Smart Mobility zijn als bron gebruikt.
- Dit verhaal is niet te zwaar, dat gewicht hebben andere (deels genoemde) notities al.
- Een vruchtbare relatie met Brussel en binnen Europa kent een evenwicht tussen brengen en halen. Binnen het verhaal wordt dit getoond door te vertellen met welke mobiliteitstransities we als MRA-partners bezig zijn die zich verhouden tot de Europese ambities op mobiliteit. Daarbij vragen we aandacht voor knelpunten waar we vanuit de EU hulp (financiering, kennis, wetgeving) bij kunnen gebruiken.

MRA: krachtige bondgenoot voor de Europese ambities

Op weg naar leefbare bereikbaarheid: slim, schoon en bewust reizen

De Europese Unie heeft grote ambities om sterker, duurzamer en meer inclusief uit de klimaat- en coronacrisis te komen. Deze ambities vergen transitie op sociaal, ruimtelijk en economisch terrein. Dit gecombineerd met de bestaande opgaven rondom CO₂-reductie, klimaatadaptatie, behoud van het landschap en het voorkomen van sociaal economische ongelijkheid, maakt het een grote uitdaging. Daarbij is de transitie naar slimme, duurzame en veilige mobiliteit een absolute randvoorwaarde, zo laten recente onderzoeken binnen onze regio (weer) zien; zo is 21% van de CO₂-uitstoot mobiliteit-gerelateerd.

De Metropoolregio Amsterdam levert een flinke positieve bijdrage aan de EU met de mainport-functie, de concentratie van kennis en een wereldwijd sterk imago. Dankzij de hoge leefkwaliteit en de gunstige economische positie is het een aantrekkelijke regio om in te wonen, werken en recreëren. Met de haven, Schiphol, het hoogste aantal woon-werkreizen en het drukste spoor van Nederland heeft het een internationale spilfunctie in logistiek en bereikbaarheid - over land en water, maar ook door de lucht. Door de goede connectiviteit en een fijnmazig mobiliteitssysteem is de regio goed bereikbaar via de lucht, het water en over land, zowel voor personen als goederen. Om deze standaard te blijven leveren, en opgaven op gebied van klimaatverandering en gezondheid op te pakken, zijn er transities en investeringen nodig in het mobiliteitssysteem. De verbindingen binnen het metropolitane gebied maar ook die met de minder verstedelijkte gebieden daaromheen zijn hierbij van groot belang.

Momenteel heeft de Metropoolregio Amsterdam 2,5 miljoen inwoners, een aantal dat de komende decennia naar verwachting met 400.000 groeit. We voorzien een groei van 200.000 (inter)nationale banen, o.a. voor transities in de zorg, duurzaamheid en (digitale) techniek. Deze groei van het aantal inwoners en reisbewegingen van en naar de regio legt druk op het mobiliteitssysteem. De MRA wil voor inwoners waarborgen dat ze zich kunnen ontplooiën en dat ze zich prettig en veilig voelen. Maar ook dat ze bewegingsvrijheid hebben doordat alle voor hen relevante plekken bereikbaar en toegankelijk zijn en blijven. Dat betekent dat het duurzaam, schoon en mooi is én blijft in deze regio. En daarmee werken we aan een sterke regio waar voor iedereen een plek is. Waar een toekomst is voor al onze inwoners waar zij goed kunnen wonen,

werken, reizen, recreëren en uitstekend onderwijs kunnen volgen. Een samenleving naar de menselijke maat.

In de mobiliteitstransitie keren een aantal centrale uitdagingen en ontwikkelingen terug om de MRA één van de meest innovatieve, duurzame en connectieve regio's van Europa te maken en te houden. Bij de mobiliteitstransitie gaat het om het overstappen op meer duurzame alternatieven, het verder verduurzamen van bestaande modaliteiten, het slimmer maken van mobiliteit, het betaalbaar houden van mobiliteit en het zorgen voor minder mobiliteit. Deze transities sluiten 1-op-1 aan bij Europese doelstellingen.

De eerste transitie betreft de ontwikkeling van internationaal treinverkeer voor de vervanging van korte vluchten en als alternatief voor logistiek. Om ruimte te krijgen op ons spoor voor Europese verbindingen moeten we de capaciteit van stations uitbreiden en ze ontwikkelen tot hoogwaardige mobiliteitshubs voor mensen en goederen. Ook zijn aanvullende metrolijnen noodzakelijk om reizigersvolumes van het spoor af te vangen.

Als tweede zetten we in op innovatie van mobiliteit. Dit betreft een waaier aan activiteiten met nieuwe vormen van transport, beter benutten van de bestaande infrastructuur, slimme laadtechnieken, connectiviteit en automatisering van voertuigen, het delen van mobiliteit, realiseren van mobiliteitshubs, creëren van een modal shift, beter ontsluiten en gebruiken van data, versimpelen van ticketing, optimaliseren van connecties en overstapmogelijkheden voor personen en goederen.

De derde ontwikkeling is om onze mobiliteit zo veel als mogelijk emissievrij te laten plaatsvinden: de elektrificatie van bussen, bestelbussen en taxi's, het vergroten van de laadinfrastructuur voor auto's, het stimuleren en faciliteren van gebruik van de (elektrische) fiets en het optimaliseren van het trein- en metrosysteem. Aanvullend zijn de ambities om emissies van scheep- en luchtvaart sterk te reduceren met inzet van elektriciteit, waterstof en synthetische kerosine.

Als vierde de fiets. De fiets vormt een centraal element in het mobiliteitssysteem van de MRA. Tot voor kort vooral voor kleinere afstanden, en na de introductie van de elektrische fiets steeds meer voor ook de grotere afstanden. Daar is nog een wereld te winnen, zo stimuleren en faciliteren we de transitie richting de fiets door het verbeteren van fietspaden, het vergroten van mogelijkheden voor fiets-parkeren en de service rondom het gebruik van de fiets te verbeteren. Bijkomend voordeel is de gezondheidswinst.

Als samenwerkende overheden in de MRA zien we deze transities in Europees perspectief. Ze zijn in lijn met Europese doelstellingen, en veel regio's, bedrijven en instellingen zijn ermee bezig op een Europees speelveld. We investeren in kennisdeling en samenwerking, waarbij we wederzijds willen leren en ontwikkelen. Mogelijkheden voor co-financiering van innovatie, kennisdeling en projecten zoeken we actief op. We kijken gericht hoe we kunnen bijdragen aan Europese wet- en regelgeving rondom de mobiliteitstransities.

Zo stellen we ons als MRA-partijen op als een krachtige bondgenoot van Europese mobiliteitsambities!

1. Pijler Europees mobiliteitsnetwerk (trekker VRA en Amsterdam)

De Europese Unie streeft naar een moderne, hoogwaardige infrastructuur die zorgt voor onderlinge verbindingen en integratie van de Unie en al haar regio's. Deze verbindingen dragen bij aan de verbetering van het vrije verkeer van personen, goederen, kapitaal en diensten. Een goede infrastructuur van alle modaliteiten is hierbij van essentieel belang.

Wat is het?

- TEN-T staat voor Trans Europese Netwerkverbindingen, waarbij de EC in de TEN-T verordening onderscheid maakt in het kernnetwerk, en het uitgebreide netwerk die grensoverschrijdende verbindingen bevorderen binnen Europa.
- Binnen TEN-T worden inhoudelijke beleidskeuzes gemaakt.
- TEN-T vormt het beleidskader voor het Europese fonds voor infrastructuur Connecting Europe Facility (CEF), waarin co-financiering beschikbaar wordt gesteld.
- Nederland ligt op twee hoofdcorridors, de Rhine-Alpine & NorthSeaBaltic met verschillende modaliteiten, met weg, rails en scheepvaart op de het kern netwerk: de wegen A9 en A4, spoorknooppunt Amsterdam, de luchthaven Schiphol, de zeehavens Amsterdam en IJmuiden.
- Het betreft verbetering van verbindingen tussen stedelijke regio's (urban nodes) en de verbetering van de mobiliteit binnen de urban nodes (zoals last-mile).

Urgentie

- Groot deel van MRA ligt op het TEN-T netwerk, en anders op het comprehensive netwerk.
- Vanwege het kernnetwerk is er een directe koppeling met de MIRT-inzet. Voor investeringsbeslissingen binnen de MIRT-structuur wordt gekeken of deze in lijn zijn met Europese keuzes en vice versa. Daarbij kan op beide fronten beïnvloeding plaatsvinden. Werking voor schaa sprong-projecten.
- Momenteel wordt de TEN-T verordening herzien. Van belang is dat vervoer milieuvriendelijker wordt; multimodaliteit en interoperabiliteit tussen de vervoerswijzen bevordert wordt en de stedelijke knooppunten beter geïntegreerd worden in het netwerk; en dat het TEN-T-netwerk beter bestand wordt tegen de negatieve gevolgen van de klimaatverandering.
- Op dit moment is alleen Amsterdam een stedelijk knooppunt (Urban Node), door herziening mogelijk ook Haarlem en Almere. Binnen de ontwikkelingen van een corridor en de urban nodes worden continu keuzes gemaakt op inhoud en financiering. Aansluiten op TEN-T- netwerk kan de MRA helpen in keuzes op de aansluiting op andere urban nodes (met name spoor) en ontwikkeling van onze urban nodes: stations, hubs, last-mile-oplossingen voor zowel personen als goederen.
- Bouwen en voortbouwen op bestaande coalities en netwerk met partners uit de corridors.
- Lobby met NS en regio's in Oost-Nederland voor internationale verbinding met Duitsland.

Wat voor type inzet?

- Inhaking op de corridors -> Rhine-Alpine & NorthSeaBaltic
- Verbeteren van connectiviteit tussen urban nodes
- Verbeteren van de urban node zelf: stations voor personen en goederen (hubs), last mile voor personen en goederen, 'kleinere' mobiliteit, verduurzaming.
- Vergroten aandeel CEF-financiering voor urban nodes en fietsinfrastructuur.
- Verbeteren van logistiek/ goederenvervoer. Zowel binnen urban node, als met het buitenland.

Inzet Lelylijn: het Rijk wil EU-cofinanciering op Lelylijn, en zet daar via de PV op in binnen de TEN-T-verordening Europese treincorridor. Door binnen Brussel duidelijk te maken dat de ontwikkeling van Zuidasdok randvoorwaardelijk is voor de Lelylijn, worden deze projecten met elkaar verbonden in de lobby van het Rijk.

Inzet haven Lelystad: voor de ontwikkeling van de haven van Lelystad is het van belang dat deze wordt benoemd in de corridor. Provincie Flevoland heeft hierop gelobbyd, dat is gelukt en nu staat het als binnenhaven op het uitgebreid netwerk *haven langs een* hoofdvaarroute. Dat helpt voor het vestigingsklimaat, investeringen en co-financiering.

Inzet ZuidasDok

De realisatie van ZuidasDok is randvoorwaardelijk voor de realisatie van tal van andere projecten binnen de MRA, zoals het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol-Hoofddorp, de aanleg van de Lelylijn en de realisatie van een hoogwaardige OV-verbinding (BRT) op de as Almere-Haarlem. Aanleg van het 3^e perron (nu nog geen onderdeel van de scope) is noodzakelijk voor realisatie van het programma Hoogfrequent Spoor en de modal shift van vlieg- naar (internationaal) spoorverkeer, waarvan de ambities opgenomen zijn in het Toekomstbeeld OV 2040. Het spoortracé Schiphol-Zuidas-Weesp/Bijlmer is met de wijziging van de TEN-T verordening nu op het kernnetwerk opgenomen, en is daarmee niet alleen van nationaal maar ook van Europees belang.

Met het derde perron wordt uitbreiding van station Zuid mogelijk. Daarmee zal station Zuid vertrekpunt worden van de internationale treinen, die nu nog van Amsterdam CS vertrekken – maar door de verbouwing op CS daar weg moeten. De korte reisafstand van Schiphol (5 minuten) maakt de modal shift van vliegtuig naar trein voor korte vluchten mogelijk.

Voorbeelden van CEF financiering

- Zaancorridor (studie aanvraag naar ongelijkvloerse kruisingen spoorlijn Zaancorridor/ gemeenten Alkmaar, Zaanstad en Dijk en Waard)
- Zeesluis IJmuiden
- Fietsenstalling Amsterdam CS
- Praktijkproef Amsterdam: Socrates en Concordia

Stakeholders/ netwerken

- DG MOVE
- Permanente Vertegenwoordiging (PV), I&W
- POLIS
- Netwerken rondom TEN-T corridors Rhine-Alpine & NorthSeaBaltic
- CINEA Agentschap
- SURE Eurodelta: ESPON onderzoek naar regio met weinig mobiliteit-emissies
- Binnen de MRA: relatie met haven(s), NS, Prorail, Schiphol

Relatie met ontwikkeling in Brussel

- TEN-T-verordening
- Urban Mobility Framework
- Green Deal

Agenda

- Jaarlijkse aanwezigheid Connecting Europe Days (vnl. TEN-T days) in Lyon 28&29 juni
- Meetings corridors
- POLIS-conferenties
- Bijeenkomsten SURE Eurodelta rondom mobiliteit

2. Pijler innovatieve mobiliteit (trekker Provincie Noord-Holland)

Wat is het?

- Vanuit de EC is in de strategie voor slimme en duurzame mobiliteit veel aandacht voor innovaties in mobiliteit.
- Het betreft nieuwe vormen van transport, beter benutten van de bestaande infrastructuur, slimme laadtechnieken, connectiviteit en automatisering van voertuigen (CAV), het delen van mobiliteit, realiseren van mobiliteitshubs, creëren van een modal shift (mobiliteitsmanagement), beter ontsluiten en gebruiken van data, verbeteren van ticketing, optimaliseren van connecties en overstapmogelijkheden, et cetera.

Urgentie

- De ambities van EU en NL zijn zeer groot: 55% reductie CO₂ in 2030, halvering slachtoffers in 2030, maximale inzet op digitalisering. Voor de MRA komt daar een stevige bouwopgave bij (240.000 nieuwe woningen tot 2040) en moet ingezet worden op significante reductie van stikstof (ook vanuit mobiliteit). De fysieke ruimte is zeer beperkt en natuur- en recreatieve gebieden staan onder grote druk. Met de huidige beleidsinzet gaan we de ambities niet waarmaken: er is een mobiliteitstransitie nodig naar schonere brandstoffen (en daarbij behorende slimme laadinfrastructuur), modal shift naar schonere, actieve of minder/ geen mobiliteit en gebruik van deelmobiliteit en hubs.
- Vanuit de EC worden nieuwe voorstellen ontwikkeld die direct van invloed zijn op de mobiliteit binnen ons daily urban system. Denk aan het urban mobility package, een drone-strategie, elektrificatie van mobiliteit, ITS-directive, vereisten als een SUMP of een SULP. De EC roept lokale overheden op om hierop input te geven, zodat de innovaties significant gaan bijdragen aan slimme en duurzame mobiliteit.
- Steeds meer innovatieve voertuigen met verschillende snelheden en afmetingen (LEV's, micromobiliteit, speed-pedeles, etc): plaats in het verkeer (voetpad, fietspad, weg) en welke inrichtingsprincipes vraagt dit? (relatie met pijler fiets)
- Voor de uitvoering van de beleidskaders stelt de EC vanuit verschillende fondsen financiering beschikbaar.

Wat voor type inzet?

- Inhaking op consultaties bij (aankondiging van) nieuwe wetgevingstrajecten (vooraan in de cyclus).
- Digitalisering en standaardisering data-items (o.a. via nationale dataportalen), data-uitwisseling serviceproviders, Mobility as a Service (MaaS), laadinfrastructuur / vehicle to grid, testfaciliteiten CAV in Lelystad (testcentrum) en rond Schiphol (fieldlab Schiphol), deelmobiliteit en hubs, multimodaliteit en modal shift, gedragsverandering Hyperloop, Micromobiliteit.

Inzet MaaS:

- Hubvisie en -strategie PNH/PFL/MRA
- Standaardisering data deelmobiliteit
- MaaS-app en portal
- Kennisdeling deelmobiliteit en hubs (werkplaats deelmobiliteit)
- Hubontwikkeling Haarlem Nieuw Zuid, Alkmaar Station en Alkmaar Noord
- Modal Shift / gedragsverandering

Inzet logistiek:

- Slimme baksteen
- Multimodale overslagpunten
- Vervoer over Water
- Vervolg Blauwe Golf
- Cargoloop
- Connected Transport Corridors
- Voorrang vrachtverkeer bij iVRI's
- Dataportal vrachtvervoer

Stakeholders/netwerken

- Intern: SBAB, MRA Platform Smart Mobility, Amsterdam Smart City, Regieteam Netwerkmanagement
- Landelijk: Min IenW, RWS, LVMB, Connect, Smart City Embassy, RVO, de Krachtenbundeling
- Europees: ERTICO, POLIS, ERRIN, Eurocities

Relatie met ontwikkeling in Brussel

- Urban Mobility Framework
- Green Deal
- Sustainable and Smart Mobility Strategy
- Intelligent Transport Systems (ITS) directive
- Drone Strategy
- TEN-T (verplichting SUMP, Sulp + uitwerking urban nodes)

Agenda

- Connecting Europe Days (vnl. TEN-T days) in Lyon 28&29 juni
- Subsidieaanvraag in kader van LIFE, EFRO, Interreg (najaar 2022/ begin 2023)
- ITS World Congress LA 18-22 september
- POLIS conferentie december

3. **Pijler Emissievrij** (trekker Amsterdam - mede i.h.k.v. 100CNC)

Voor de ontwikkeling naar emissievrij vervoer zijn de waterstoftransitie en de elektrificatie van vervoer de 2 voornaamste pijlers waarmee voertuigen duurzamer worden. Wat betreft waterstof speelt NZKG een belangrijke rol en heeft inzet richting Brussel. Binnen de MRA-samenwerking mobiliteit richten we ons daarom vooral op de elektrificatie van mobiliteit in de regio.

Wat is het?

- De Europese Commissie zet in op het terugdringen van emissies die vrijkomen bij mobiliteit. Duurzame mobiliteit is een belangrijke pijler binnen de nieuwe duurzame en slimme mobiliteitsstrategie.
- Hiervoor wordt ingezet op modaliteitsshifts, vergroening/elektrificering van mobiliteit en bewustwording via wetgevingsinitiatieven, programma's en financiering.
- Daarnaast heeft de EC een EU-missie: 100 climate-neutral and smart cities opgezet, waarin mobiliteit een grote rol speelt. Amsterdam is een van de steden die de uitdaging van klimaatneutrale stad in 2030 is aangegaan.

Urgentie

- De uitstoot van (fossiele brandstof-)voertuigen moet omlaag om de klimaatgevolgen tegen te gaan. Hierbij zijn oplossingen nodig om het elektriciteitsnet voor mobiliteit in de regio verder te vergroenen.
- Brussels beleid en financiering kan helpen om de transitie naar duurzame (laad-)infrastructuur binnen de MRA te bespoedigen en bijdragen aan elektriciteitsoplossingen.
- Op het gebied van laadinfrastructuur is de EU al actief, maar de ambities van de MRA partners liggen hoger.
- Het probleem van netcongestie staat minder hoog op de agenda in Brussel, terwijl juist/ook Europese oplossingen hiervoor kunnen helpen.

Wat voor type inzet?

- Positionering/ bekendheid van de MRA in Brussel, van onze gezamenlijke hoge verduurzamingsambities waar we de EU voor nodig hebben. Delen van best practices. Bv. mbt modal shift
- Beïnvloeden: meer inzet door EU op duurzaam elektriciteitsnet met ook aandacht voor netcongestie.
- Agenderen belemmeringen/issues waar we in onze regio tegenaan lopen. Hiervoor voorbeelden aandragen.
- Daar waar mogelijk inzetten op EU-financiering voor emissievrije (elektrische) infrastructuur (CEF AFIF, maar ook Horizon, LIFE, interreg etc.)
- Vanuit programma MRA-elektrisch inzetten op kennisdeling, projecten en input op wet- en regelgeving die in Brussel wordt ontwikkeld.

Inzet elektrificatie bussen

De regio is goed op weg in de elektrificatie van bussen. Maar daar lopen we tegen grenzen aan in de beschikbaarheid van elektriciteit, en of (schaarse) elektriciteit kan worden ingezet voor bussen. Tegelijk kan het ook oplossingen bieden in netbalanceren. Issues waar we graag over doorspreken met de EU en regio's.

Inzet elektrificatie scheepvaart

Internationale- en binnenscheepvaart zijn onderwerpen waar de Europese Commissie actief in is. Vanuit de MRA is onder meer de Haven van Amsterdam direct of via de branche in gesprek in Brussel. Hoe realiseren we voldoende walstroom? Is waterstof een optie, en kunnen we daarop inhaken? Wat is nodig in de wetgeving?

Stakeholders/netwerken

- DG ENER
- DG MOVE

Relatie met ontwikkeling in Brussel

- AFIR
- Refuel Aviation
- Fuel Maritime
- EU vignette uitstoot CO₂ personenauto's
- Uitstoot CO₂ zwaardere voertuigen
- EU Missie: 100 climate-neutral and smart cities by 2030

Agenda

- PM

4. **Pijler Fiets** (trekker Vervoerregio Amsterdam)

Wat is het?

- Vanuit de Europese Commissie wordt de fiets gepromoot als oplossing om meer toe te passen in andere stedelijke regio's. De EU heeft de ambities op het gebied van gezondheidswinst en kijkt daarbij naar ruimte in steden voor actieve mobiliteit. Daarnaast past het bij de emissievrije ambities. De fiets is, helemaal met de introductie van de elektrische fiets, een modaliteit die binnen de MRA integraal onderdeel uitmaakt van het mobiliteitssysteem.

Urgentie

- Dit betreft positionering: Amsterdam was de eerste stad waaraan werd gedacht in het kader van fiets en de ontwikkeling van fiets-systemen/ -ontwikkelingen. Inmiddels zijn een aantal Europese steden ook ver in de (plannen voor) inpassing van de fiets als vast onderdeel van de mobiliteitsmix. Als Metropool Amsterdam willen we duurzaam bekend staan als de meest vooruitstrevende fiets-metropool, en samenwerken met metropoolregio's, overheden, NGO's en kennispartners met vergelijkbare ambitie.
- De rol van de fiets binnen het mobiliteitssysteem van, naar en in de MRA moet verder worden ontwikkeld; daarvoor is (internationale) kennis en financiering nodig.
- De positionering geeft toegang tot vroegtijdige invloed op het uit kunnen oefenen op nieuw beleid.

Wat voor type inzet?

- Positionering binnen Brussel én bij andere metropolen/ stedelijke regio's
- De scope vanuit de MRA is gericht op de inzet van de fiets als modaliteit voor forensen van, naar en in de MRA in het gehele daily urban system dus.
- Inzet op calls waarbinnen de fiets een positie heeft, zoals LIFE-aanvraag Cycling Cities.

Handshake project

Amsterdam participeert in een civitas-project voor innovatieve en digitale fietsopslagoplossingen in stedelijke knooppunten voor efficiënte passagiersoverdracht en last-mile verbindingen. Rotterdam en Utrecht doen ook mee in dit project.

Aanvraag LIFE: cycling cities

De VRA en de board participeren in een projectaanvraag voor co-financiering en kennisdeling van activiteiten binnen de Green Deal Fiets.

Stakeholders/ netwerken

- POLIS
- BYCS
- DG MOVE
- Eurocities
- European Cycling Federation
- EuroVelo
- RVO (CEF subsidies voor fietsmobiliteit)

Relatie met ontwikkeling in Brussel

- Urban Mobility Framework

Agenda

- PM