

# Aanpak Nul Emissie Mobiliteit

Naar uitstootvrije  
stedelijke mobiliteit

November 2019



Gemeente Rotterdam

# Inhoudsopgave

1. De opgave	4
2. Uitgangspunten voor nul emissie	7
3. Onze aanpak	9

# 1. De opgave

*"Een duurzaam, energiezuinig Rotterdam, met een betere luchtkwaliteit. Dat is wat wij voor ogen hebben. De klimaatopgaven uit het Akkoord van Parijs vragen om een forse energie- én economische transitie van stad en haven. Willen wij en onze kinderen prettig blijven wonen en leven, dan vraagt dit flinke keuzes, maatregelen en investeringen." (Coalitieakkoord 2018-2022 'Nieuwe energie voor Rotterdam').*

## Collegetargets:

1. De stijging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt in deze collegeperiode omgebogen naar een dalende trend die leidt tot 49% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030, gemeten t.o.v. het jaar 1990.
2. In 2022 is de gemiddelde luchtkwaliteit in de hele stad verbeterd t.o.v. het niveau van 2017. Vanaf 2020 zijn er geen straten meer waar de Europese gezondheidsnorm voor NO<sub>2</sub> wordt overschreden.

Het Raadsakkoord Energietransitie (vastgesteld maart 2019) geeft de leidende principes voor de energietransitie en de CO<sub>2</sub>-reductie. De wijze waarop de luchtkwaliteit in deze collegeperiode wordt verbeterd, is opgenomen in de Koersnota Schone Lucht (door de raad aangenomen oktober 2019).

Een belangrijk transitiepad voor de hierboven genoemde ambities en opgaven is mobiliteit<sup>1</sup>: Eén derde van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en circa een kwart van de luchtverontreiniging in het stedelijk gebied wordt veroorzaakt door mobiliteit en transport<sup>2</sup>. Ook zorgen de vervoersbewegingen in de stad voor geluidsbelasting, wat de kwaliteit van leven negatief kan beïnvloeden. Tegelijkertijd zijn mobiliteit en transport essentieel voor het welzijn en de welvaart in de stad.

Een goede bereikbaarheid is essentieel om in de stad te wonen, te recreëren en te werken. Om die reden werken we aan een mobiliteitssysteem dat de stad bereikbaar houdt, maar ook minder belasting oplevert.

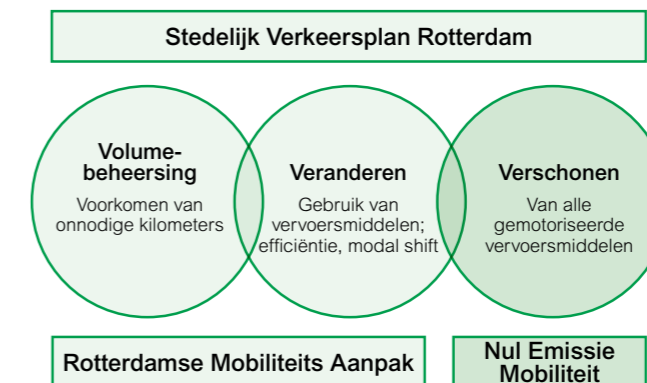
In opdracht van gemeente Rotterdam heeft TNO in 2018 doorgerekend wat de reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot door mobiliteit in Rotterdam zal zijn in 2030, uitgaande van het bestaande beleid. Het rapport concludeert dat er extra (beleids)inspanningen noodzakelijk zijn om de ambitieuze doelstellingen te halen.

De benodigde energietransitie voor mobiliteit is vertaald in een 3-sporenaanpak; de Trias Mobilica:

- Volumebeheersing: sturen op de vervoersvraag en keuzes van mensen
- Veranderen: sturen op de modale balans in het ruimtegebruik
- Verschonen: sturen op energieverbruik en emissie van gebruikte voertuigen

Het verduurzamen van de mobiliteit in Rotterdam begint met het voorkomen van onnodige kilometers: volumebeheersing, gevolgd door het beïnvloeden van de keuze voor schone vervoersmiddelen als fiets en openbaar vervoer: veranderen van het gebruik van vervoersmiddelen. Het verschonen richt zich als laatste op het emissievrij maken van de (resterende) gemotoriseerde vervoersmiddelen.

De wijze waarop Rotterdam werkt aan het verschonen, emissievrij maken, van de stedelijke mobiliteit is uitgewerkt in deze Aanpak. De andere sporen van de Trias Mobilica worden uitgewerkt in de Rotterdamse Mobiliteits Aanpak (RMA) (zie afbeelding 1). De RMA en de Aanpak Nul Emissie Mobiliteit worden in samenhang met elkaar ontwikkeld en sluiten beide aan bij de uitgangspunten van het door de gemeenteraad vastgestelde Stedelijk Verkeersplan Rotterdam (SVpR): economisch sterk, aantrekkelijk, gezond.



Afbeelding 1: Het SVpR en de onderverdeling naar RMA en Nul Emissie Mobiliteit

<sup>1</sup> Mobiliteit is één van de vijf transitiepaden. De andere vier zijn: Haven & industrie; Gebouwde omgeving; Energieproductie en Economie.

<sup>2</sup> Drift-rapport: Nieuwe energie voor Rotterdam, Drift, 2018.

Deze Aanpak Nul Emissie Mobiliteit geeft richting en focus aan de activiteiten om het gemotoriseerde verkeer in Rotterdam emissievrij te maken en daarmee de ambitieuze doelstellingen te halen. Daarmee bouwen we voort op de in 2017 vastgestelde Rotterdamse Brandstoffenaanpak<sup>3</sup>.

Het doel van de Aanpak Nul Emissie Mobiliteit is het verschonen van de stedelijke mobiliteit in Rotterdam, door in te zetten op gemotoriseerde voer- en vaartuigen zonder uitstoot. Daarmee leveren we een bijdrage aan de energietransitie in Rotterdam en omgeving. Het programma is daarmee een uitwerking van de vastgestelde Brandstoffenaanpak.

De aanpak is bovendien een uitwerking van de doelen die worden gesteld vanuit het regeerakkoord, nationaal Klimaatakkoord, Schone Lucht Akkoord, Coalitieakkoord, Koersnota Schone Lucht, Rotterdamse Klimaat Akkoord (in ontwerp), Mobiliteitsagenda en draagt daarmee bij aan de stedelijke doelen:

- minder uitstoot CO<sub>2</sub> (vertaald in de energietransitie);
- betere luchtkwaliteit;
- minder geluidsoverlast;
- economisch sterke, aantrekkelijke en gezonde stad.

Omdat de technische en maatschappelijke ontwikkelingen in de wereld van uitstootvrij rijden snel gaan, is een adaptieve aanpak nodig die steeds kan inspelen op nieuwe mogelijkheden en initiatieven. De aanpak die Rotterdam hanteert, geeft hier ruimte voor, doordat niet elke stap in de transitie wordt voorgeschreven. Alle projecten en maatregelen in deze aanpak moeten bijdragen aan het uiteindelijke doel: het uitstootvrij maken van de mobiliteit. Dit is vertaald in een aantal uitgangspunten voor de aanpak. Deze uitgangspunten staan in hoofdstuk 2, de wijze waarop de aanpak is vormgegeven staat in hoofdstuk 3.

De uitgangspunten en aanpak zijn gericht op de stedelijke mobiliteit: verkeer met herkomst en/of bestemming in de stad. Voor het verschonen van doorgaand verkeer, haven en industrie, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart is een separate aanpak nodig. Deze opgave is immers met name bovenlokaal. Daarnaast zijn er deels andere technische oplossingen nodig.

## 2. Uitgangspunten voor nul emissie

**Rotterdam kiest ervoor de stedelijke mobiliteit in Rotterdam - uiteindelijk - volledig emissievrij te maken. Dit draagt bij aan het halen van klimaatdoelstellingen (-49% CO<sub>2</sub> in 2030 en klimaatneutraal in 2050) en verbetert de luchtkwaliteit in de stad.**

Waar het mogelijk is, wordt ingezet om nu al emissievrij te rijden. En waar mogelijk loopt Rotterdam vooruit op het Rijksbeleid, dat inzet op alle nieuw verkochte auto's emissievrij in 2030. Dit draagt bij aan de target om al binnen deze collegeperiode de trend van stijgende CO<sub>2</sub>-uitstoot om te buigen naar minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en om de ambities op het gebied van de luchtkwaliteit te realiseren. Voor veel vervoerssoorten kan dit relatief makkelijk en al snel, voor andere (zoals zwaar werkverkeer) is de uitdaging groter.

Voor de transitie naar een volledig emissievrije stedelijke mobiliteit hanteert Rotterdam de volgende uitgangspunten:

1. Het verschonen van mobiliteit gebeurt op basis van het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2017-2030 (SVpR), hiermee draagt het bij aan een economisch sterke, aantrekkelijke en gezonde stad. Rotterdam verschoont de mobiliteit door maatregelen te treffen op het gebied van Gedrag, Infrastructuur (Ruimte) en Voertuigen (Techniek).

2. Rotterdam ziet de elektrische aandrijving, op dit moment, als enige alternatief om een nul-emissie-mobiliteitssysteem te realiseren. Hieronder verstaan we elektrische voertuigen (met een batterij), aangevuld met waterstof-voertuigen voor het zwaardere segment. Beide technieken zijn noodzakelijk voor de transitie naar emissievrije mobiliteit en vullen elkaar aan. Ook de financieringsbehoefte voor beide technieken is complementair aan elkaar. Vanwege de energie-efficiëntie kiest Rotterdam, waar mogelijk, voor elektrische voertuigen, gelet op de stand van de techniek en de prestaties die het voertuig moet leveren.

3. We maken gebruik van zo schoon mogelijk opgewekte energie, want de uitstoot van mobiliteit is pas helemaal emissievrij als ook de energieopwekking emissievrij gebeurt. Het emissievrij maken van de energieopwekking gebeurt binnen de RES en de startnota's Versnelling Zonne-energie en Versnelling Windenergie, zoals opgenomen in het Duurzaamheidskompas. Bij afwegingen houden we rekening met de huidige en verwachte wijze van energieopwekking. Waar Rotterdam zelf energie t.b.v. mobiliteit inkoop, koopt Rotterdam zoveel als mogelijk duurzaam (groene stroom en blauwe/groene waterstof) in.

<sup>3</sup>Vastgesteld door het college in juni 2017

<sup>4</sup>Waar voertuig staat, kan ook vaartuig worden gelezen, zolang het vervoermiddel past binnen de scope 'stedelijke mobiliteit'

4. De beschikbare laadinfrastructuur moet in de pas blijven lopen met de groei van elektrisch rijden<sup>5</sup>. Laadinfrastructuur mag geen belemmering zijn voor de overgang naar elektrisch rijden. De gemeente ontwikkelt hiertoe beleid en draagt zorg voor voldoende laadinfrastructuur.
5. De beschikbare waterstofvulpunten voor voertuigen in het zware segment moeten eveneens in pas blijven lopen met de groei van waterstofvoertuigen. Ook hier mag de beschikbaarheid van waterstofvulpunten niet belemmerend werken. De gemeente ontwikkelt hiertoe beleid. Het voorzien in waterstofvulpunten voor voertuigen waar elektrisch een alternatief is, wordt volledig aan andere partijen (dan de gemeente) overgelaten.
6. Gemeente Rotterdam geeft geen nieuwe actieve ondersteuning aan de ontwikkeling van niet-emissievrije alternatieven, zoals biobrandstof of LNG, t.a.v. de stedelijke mobiliteit.
7. Rotterdam ziet de combinatie van stimulerende maatregelen en regulerende maatregelen als het meest effectief. Rotterdam onderzoekt daarom de mogelijkheden van het invoeren van nul-emissiezones voor (delen van) het verkeer.
8. Bij nul emissie zet de gemeente in op toename van het aantal snelladers en waterstofvulpunten. Het veilingbeleid voor gemeentelijke brandstofverkooppunten biedt kansen om de transitie naar nul emissie samen met de markt vorm te geven. De gemeente gaat de mogelijkheden daartoe verkennen, ook in het licht van toekomstige nul-emissiezones zoals voor stadsdistributie.
9. Het gemeentelijk HR-beleid inzake woon-werkverkeer en werk-werkverkeer voor haar medewerkers wordt zo veel mogelijk in lijn gebracht met de visie van verduurzaming en flexibilisering van de mobiliteit van gemeentelijke werknemers.

Daarbij worden de leidende principes van het Raadsakkoord Energietransitie gevolgd.

## 3. Onze aanpak

**Door de gemeente en door veel andere partijen in Rotterdam worden verschillende projecten en activiteiten uitgevoerd, gericht op het verschonen van de mobiliteit in Rotterdam. Het programma Nul Emissie Mobiliteit zorgt voor samenhang in de gemeentelijke én niet-gemeentelijke projecten, initieert nieuwe activiteiten en monitort de voortgang. De uitgangspunten in deze aanpak zijn bij alle activiteiten leidend.**

### Programmaopzet

Het programma richt zich in Rotterdam op wegvervoer, zoals personenauto's, vrachtwagens en openbaar vervoer en op personenvervoer over water. De activiteiten zijn onderverdeeld in de vier pijlers, met een eigen aanpak:

1. Personenmobiliteit
2. Goederenvervoer
3. Eigen wagenpark
4. Laad- en vulinfrastructuur

Elke pijler heeft een eigen specifieke dynamiek en opgave, kent een ander stakeholder- en krachtenveld en vraagt om een andere rol van de overheid. Daarom wordt voor elke pijler een aparte strategie en aanpak opgesteld. Elke strategie gaat in op de opgave, trends en ontwikkelingen in de markt en de meest passende rol van de overheid, gemeente. De strategieën bouwen voort op het nationale Klimaatakkoord en maken gebruik van de resultaten van de tafel mobiliteit van het Rotterdamse Klimaatakkoord.

Gemeente Rotterdam monitort de effecten van de aanpak als onderdeel van de effectmonitoring van de energietransitie.

### Pijler 1: Personenmobiliteit

Elektrische auto's worden steeds meer concurrerend met de fossiel aangedreven auto's, niet alleen in financieel opzicht, maar ook in de prestaties (actieradius). Verwacht wordt dat hierdoor in de periode 2020-2025 het aantal elektrische personenauto's in Rotterdam sterk zal groeien.

Landelijk wordt binnen het Klimaatakkoord ingezet op 100% emissieloze nieuwverkoop van personenauto's in

2030.

Het succes van deze ambitie wordt voor een groot deel bepaald door landelijke fiscale regels, met een focus op de versnelling van elektrisch. De Rotterdamse aanpak bouwt hierop voort en organiseert lokaal de versnelling van het aantal emissievrij gereden kilometers. Dit gebeurt door de inzet van elektrische voertuigen door specifieke doelgroepen te vergroten, door 'meer te halen' uit overgangstechnieken zoals plug-in hybride en door het stimuleren van de elektrische deelmobiliteit. Elektrische deelauto's, deelscooters en deel-Light Electric Vehicles zoals de Biro vormen een alternatief voor de eigen brandstofauto voor verplaatsingen in de stad. De elektrische deelscooter zoals de felyx of een licht elektrisch voertuig zoals de LEV kan ook gelden als een schoon alternatief voor de eigen snor- of bromfiets.



<sup>5</sup> Of varen, zolang het vervoermiddel past binnen de scope 'stedelijke mobiliteit'

Rotterdam zet in op het versneld verschonen van de personenmobiliteit van de volgende groepen gebruikers:

1. Specifieke doelgroepen, waaronder taxi, contractvervoer, deelauto's, personenvervoer over water, licht elektrische voertuigen;
2. Zakelijke (lease) markt, bedrijven;
3. Bussen.

## Emissievrije bussen RET

De gemeente Rotterdam en de metropoolregio Rotterdam - Den Haag hebben ervoor gezorgd dat de eis voor elektrische bussen in de RET-concessie is opgenomen. Eind 2019 gaan de eerste 55 elektrische bussen rijden. In 2021 komen er nog 50 emissievrije bussen bij,

in 2024 weer 50 en in 2029 worden de laatste 110 bussen vervangen. Voor de realisatie van de benodigde laadinfrastructuur in de openbare ruimte brengt Rotterdam de mogelijke locaties in kaart (Zuidplein, Conradstraat en Van Noordwijkstraat).



## Aanbesteding doelgroepenvervoer

In de concessie voor doelgroepenvervoer is de eis opgenomen dat een aantal voertuigen elektrisch moet worden binnen de concessieperiode. Dit is belangrijk omdat daardoor een groter aantal elektrische voertuigen

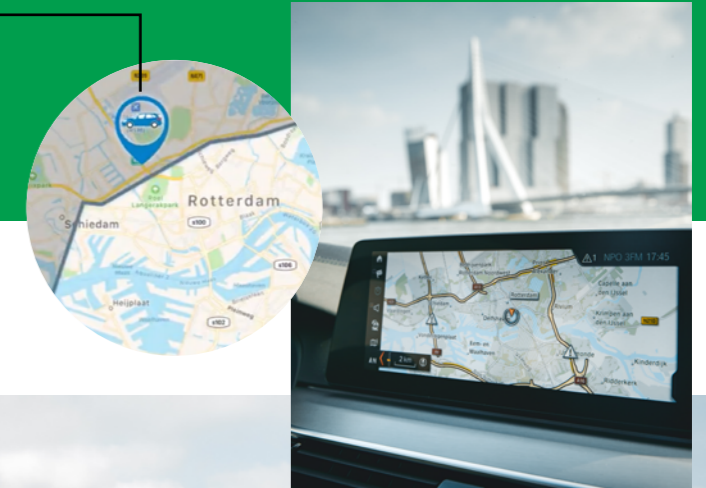
wordt ingezet voor het Rotterdamse doelgroepenvervoer. De gemeente levert hiermee een bijdrage aan een groter aantal elektrische voertuigen in de stad. De volgende stap is het faciliteren van de vraag voor laadinfrastructuur voor elektrische taxi's.

## Electric City Drive

Electric City Drive is het eerste project uit een driejarige samenwerking tussen gemeente Rotterdam en BMW Group NL. In dit pilotproject is onderzocht op welke wijze bestuurders van hybride BMW-auto's het beste gestimuleerd kunnen worden om zoveel mogelijk uit de elektrische aandrijving van hun auto te halen.

Met behulp van de Electric City Drive app kregen bestuurders een seintje op het scherm van hun auto om op het juiste moment (bij het binnenrijden van het gebied binnen de Ring) over te schakelen op de elektrische modus. Resultaat van het project was dat

de bestuurders van plug-in hybride auto's tijdens het project maar liefst 93% van de kilometers in het Electric City Drive gebied elektrisch aflegden. Ook nam het aantal elektrische kilometers buiten het afgebakende gebied toe. De uitkomsten van deze pilot worden gebruikt om de potentie van deze techniek verder in beeld te brengen en de samenwerking met de autofabrikanten verder uit te bouwen.



## Pijler 2: Goederenvervoer

In de nationale Green Deal Zero Emission Stadslogistiek onderschrijven overheden, vervoerders, verladers, voertuigproducenten, kennisinstellingen en branche- en belangenorganisaties de ambitie om in 2025 emissievrije stadslogistiek te bereiken. Rotterdam heeft deze Green Deal ondertekend. Voor logistiek is er een extra noodzaak om naar nul emissie toe te gaan, omdat goederenvervoer de helft van de luchtverontreiniging door mobiliteit veroorzaakt.

Rotterdam heeft vanaf 2014 de community Logistiek 010 opgebouwd waarin Rotterdam samen met ruim 1300 regionale bedrijven werkt aan duurzame stadslogistiek. Samen maakt de community Logistiek 010 zich sterk voor duurzame oplossingen die de luchtkwaliteit in de Rotterdamse binnenstad verbeteren en de uitstoot van broeikasgassen (CO<sub>2</sub>) verminderen.

Met transportbedrijven uit de regio, brancheorganisaties, kennisinstellingen en andere overheden is daarnaast een Rotterdamse aanpak ontwikkeld met concrete stappen naar emissievrije stadslogistiek in 2025: het Stappenplan ZES (Zero Emissie Stadslogistiek) dat op 16 juli 2019 is vastgesteld door het college. Het Stappenplan ZES beschrijft de te volgen strategie en aanpak om te komen tot emissievrije distributie in alle geledingen die de logistieke sector kent.

Onderdeel van deze aanpak is het voorbereiden en nemen van een collegebesluit in 2020 over een zero-emissiezone voor stadslogistiek in 2025. Een aanpak die in lijn is met het nationale klimaatakkoord, waarin opgenomen is dat in 2025 in de dertig tot veertig grotere gemeenten middelgrote zero-emissiezones ingevoerd zijn.

## Venstertijden en gebruik busbaan voor elektrische voertuigen

In Rotterdam kunnen emissievrije goederenvoertuigen (categorieën N1, N2 of N3) een ontheffing krijgen om buiten de reguliere laad- en lostijd(en) voetgangersgebieden te betreden. Dit biedt bedrijven de mogelijkheid om het logistieke proces efficiënter in te richten.

Emissievrije taxi's, besloten busvervoer en goederenvervoer (vrachtvoertuigen categorieën N2 of N3) komen in aanmerking voor een ontheffing om op negentien geselecteerde busbanen te rijden. Deze ontheffingen bieden een voordeel en stimuleren vervoerders om de overstap te maken naar emissievrije voertuigen.



## Buy Zero Emissie Transport (BuyZET)

Vanuit een Europees project is Rotterdam gestart om nul-emissievervoer te stimuleren door dit mee te nemen in de eisen en gunningscriteria bij de inkoop van goederen en diensten (bijv. transportdiensten die de gemeente zelf inkoop). Resultaat is meer gebruik van emissievrije voertuigen voor beleveringen in Rotterdam. Zo nemen we bij inkoop eisen op m.b.t. emissievrij vervoer. Een voorbeeld hiervan is het gemeentelijke contract voor verhuisdien-

sten en transporten voor de inrichting van verkiezingslokalen. Uiterlijk aan het einde van de contractperiode (2024) wordt dit transport volledig emissievrij uitgevoerd. Daarnaast wordt gestimuleerd dat binnenstedelijke grote inkopers (zowel publieke als private partijen) samenwerken in zogenaamde buyer's groups. Door het inkoopbeleid onderling af te stemmen kan een grotere stimulans aan leveranciers worden gegeven om efficiënter en sneller emissievrij te leveren.

## Pijler 3: Eigen Gemeentelijk Wagenpark

Een deel van het verkeer in Rotterdam komt voor rekening van de gemeente Rotterdam. De gemeente rijdt met vuilniswagens door de stad om afval in te zamelen, medewerkers van de gemeente reizen naar bijeenkomsten en de gemeente voert onderhoudswerkzaamheden uit. Door het gemeentelijke wagenpark te verschoneren, draagt Rotterdam bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Zo geeft de gemeente het goede voorbeeld, werkt aan een vergroting van de vraag naar schone voermiddelen en draagt bij aan de ontwikkeling van nieuwe voertuigen. Samen met leveranciers voeren we pilots uit met voertuigen die nog niet 'standaard op de markt' verkrijgbaar zijn.

Omdat de gemeente via de afdeling Vervoer & Materieel Stadsbeheer (voorheen Roteb Lease) samenwerkt met voormalige gemeentelijke (uitvoerings)organisaties en andere gemeenten, bundelen we de krachten. Samenwerking met andere organisaties is een belangrijk thema met het oog op kennisdeling en het creëren van doorzettingsmacht om innovaties te versnellen. Voor het verschoneren van het eigen wagenpark stellen we een Meerjarenprogramma op. Het doel is een duurzaam en goed functionerend gemeentelijk wagenpark, waarbij het gehele gemeentelijk wagenpark in 2030 emissievrij is.

Voor het gemeentelijk wagenpark is een onderverdeling in categorieën:

- 2023 personenwagens emissieloos
- 2025 lichte bedrijfsvoertuigen emissieloos
- 2030 zware bedrijfsvoertuigen emissieloos
- 2030 overige (specifieke werk)voertuigen emissieloos

Hoewel de technische ontwikkelingen op het vlak van elektrische en waterstofvoertuigen snel gaan, zijn er nog weinig geschikte emissievrije voertuigen in het zwaardere segment.

Om bij vervanging in het eigen wagenpark de juiste afwegingen voor een bepaalde energiedrager te kunnen maken, is een afwegingskader ontwikkeld.

## Elektrische vorkheftruck

De gemeente heeft een volledig emissieloze heftruck. Deze heeft een hefcapaciteit van 5000 kg, is volledig elektrisch en kan zo nodig omgebouwd worden naar waterstof. Met deze heftruck is een oude heftruck die op diesel reed vervangen. De komende jaren worden meer werktuigen van de gemeente vervangen door emissievrije alternatieven.



## Elektrische vuilniswagens

Rotterdam heeft een van de eerste volledig elektrische vuilniswagens in Nederland. Die kan met de volle accu 150 kilometer afleggen. Daarna moet de wagen aan de oplader op het Kleinpolderplein. Een vuilniswagen rijdt per dag gemiddeld 80 kilometer in Rotterdam. Binnenkort komen er nog twee elektrische vuilniswagens bij.



## Pijler 4: Laadinfrastructuur en vulpunten

Laadinfrastructuur is een belangrijke randvoorwaarde voor de overstap naar nul-emissiemobiliteit. Uitgangspunt is dat laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de uitrol van elektrisch rijden. Beschikbaarheid van voldoende en juiste laadinfrastructuur, op de juiste locaties voor iedere doelgroep, is daarin belangrijk. Iedere doelgroep heeft een eigen behoefte wat betreft ruimtelijke inpassing, laadsnelheid en laadzekerheid. Dit netwerk bestaat uit een combinatie van normale laders, snelladers en supersnelladers – en voor het zwaar verkeer waterstofvulpunten.

In de afgelopen jaren heeft Rotterdam gebouwd aan een laadnetwerk voor personenauto's. Dit laadnetwerk telt inmiddels ruim tweeduizend openbare laadpunten. Het gebruik van het netwerk wordt continu gemonitord en vraaggestuurd uitgebreid. Hiermee blijven we doorgaan.

De komende jaren zet Rotterdam een volgende stap, om klaar te staan voor de steeds sneller groeiende vraag naar laadvoorzieningen. De komende jaren wordt namelijk een grotere groei verwacht dan de afgelopen jaren. Daarnaast worden laadvoorzieningen voor andere gebruikers belangrijk. Denk hierbij aan taxi's, de logistieke sector, maar ook aan de opkomst van een tweedehandsmarkt voor particulieren. Ook gaat Rotterdam zich meer richten op het ondersteunen van het laden op privaat terrein, zoals in parkeergarages van Verenigingen van Eigenaren.

Om deze volgende stap te kunnen zetten en te kunnen voorzien in de groeiende laadbehoefte, wordt een nieuwe laadstrategie opgesteld als actualisatie van het bestaande beleid voor het plaatsen van laadinfrastructuur (het Rotterdamse Kader Oplaadinfrastructuur). Deze laadstrategie houdt ook rekening met de Nationale Aanpak Laadinfrastructuur die onderdeel is van het nationale klimaatakkoord.

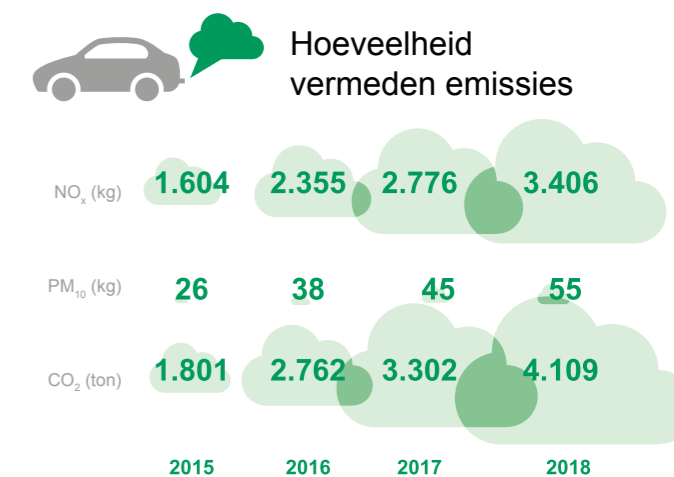
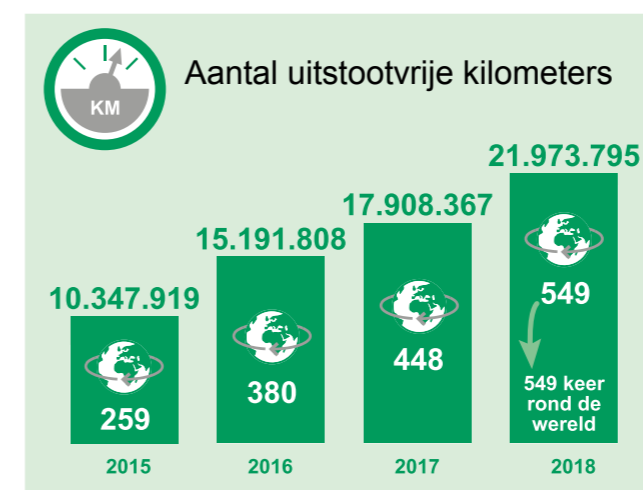
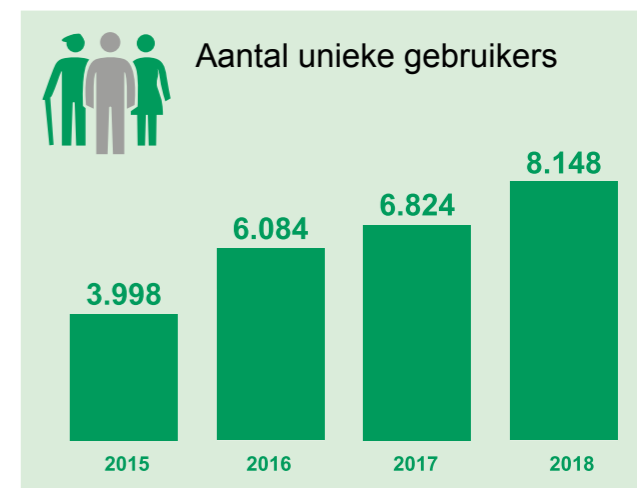
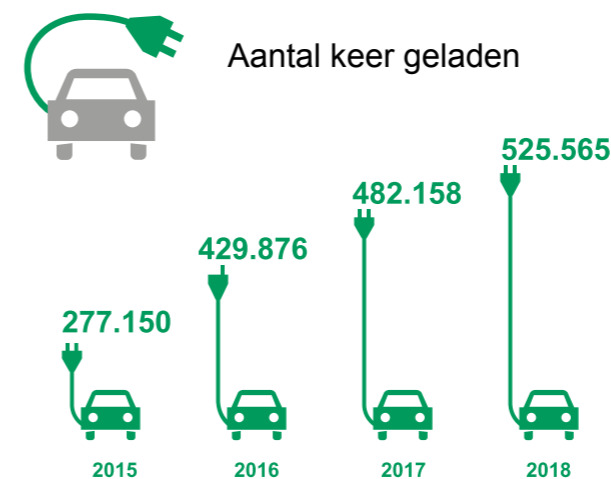
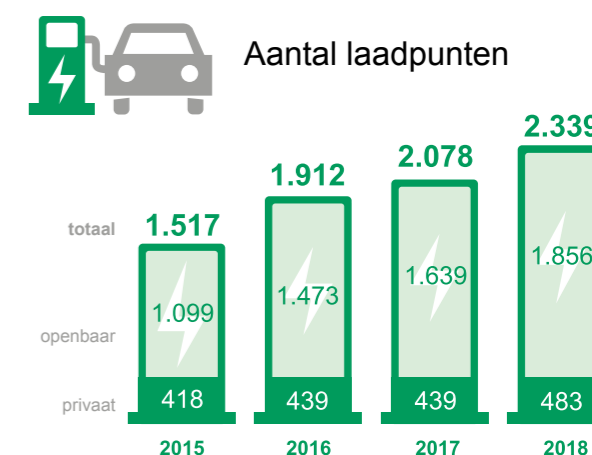
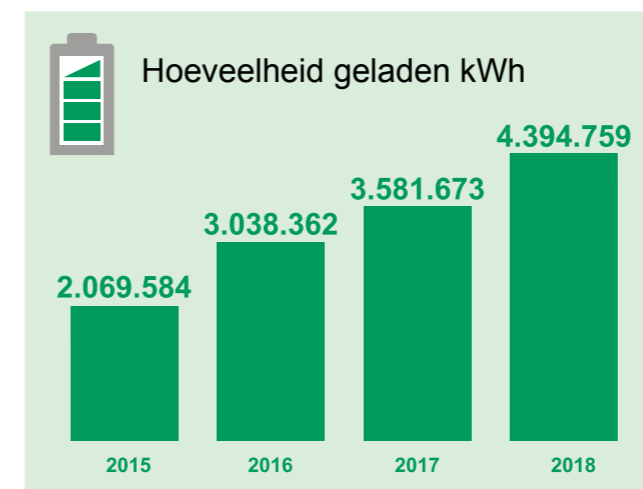
## Veilingbeleid brandstofverkooppunten

De gemeente gaat in beeld brengen op welke wijze het veilingbeleid voor gemeentelijke locaties ingezet kan worden om te voorzien in de verwachte vraag naar nul-emissie-alternatieven. Daarnaast brengt Rotterdam in beeld welke consequenties en kansen de invoering van nul-emissiezones voor (delen van) het verkeer heeft voor de gemeentelijke locaties. De gemeente inventariseert welke brandstofverkooppunten zich binnen de toekomstige ZES-zone bevinden, welke looptijd de contracten hebben, welke consequenties en kansen de zone heeft voor deze contracten en nieuwe verhuur. Dit gebeurt samen met maatschappelijke partners.

# Feiten en cijfers

## Over elektrisch rijden in Rotterdam

Rotterdam  
elektrisch





## Laadplein voor elektrische auto's

In Rotterdam is aan de Veerhaven het eerste laadplein voor elektrische auto's geopend. Samen met ENGIE realiseerde de gemeente dit openbare en slimme laadplein. Op het plein, dat de naam Veerkracht draagt, kunnen tien auto's tegelijkertijd worden opgeladen. Hierbij zorgt slimme software voor de verdeling van de beschikbare groene stroom over de aangesloten auto's. Het combineren van de laadvoorziening op één plek is makkelijk voor de gebruiker en efficiënt in aanleg. Met het laadplein aan de Veerhaven wil de gemeente ervaringen opdoen voor toekomstige laadmogelijkheden. Dit is belangrijk omdat laadpleinen een oplossing kunnen zijn om toenemende vraag naar laadpunten op te vangen. Het levert ruimtelijk, kostentechnisch en qua gebruiksgemak voordelen op: laadpunten zijn op één plek te vinden, kunnen in één keer geplaatst worden en bieden mogelijkheden om beschikbare stroom slim te verdelen. Hiermee wil Rotterdam de vindbaarheid en laadzekerheid vergroten en het zoekverkeer verminderen.



## VvE brochure elektrisch laden

De brochure 'Laadoplossingen voor elektrische auto's binnen de VvE' is opgesteld door de gemeente, i.s.m. de G4 en EV Consult, en biedt een stappenplan voor VvE's en bewoners van VvE's om laadpunten te realiseren in gemeenschappelijke parkeergarages en op parkeerterreinen. Bij deze brochure hoort een toolkit met standaard-documenten om afspraken te maken en vast te leggen.

Hiermee wil de gemeente elektrische rijders op weg helpen en elektrisch rijden stimuleren. Bij VvE's zijn er vaak vragen hoe de verdeling van de investeringskosten en de besluitvorming met de VvE-vergadering dient te verlopen. De brochure maakt dit inzichtelijk en behapbaar. Een volgende stap is het onderzoeken op welke wijze EV-rijders in VvE's verder geholpen kunnen worden om een laadvoorziening aan te laten leggen.



