



Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar: Actieplan Schoon Vervoer (2015–2020)



Colofon

uitgave

Realisatie Mobiliteit
Milieu en Mobiliteit
Gemeente Utrecht
030 – 286 00 00
utrechtelctrisch@utrecht.nl

auteurs

E.J.L. van der Waard
A. Meijles

internet

<http://www.utrecht.nl/utrecht-elektrisch/>

informatie

utrechtelctrisch@utrecht.nl

9 mei 2015

Inhoud

0.	Leeswijzer	5
1.	Beleidskaders, ambities en doelen	6
1.1	Beleidskaders	6
1.1.1	Coalitieakkoord 'Utrecht maken we Samen' 2014–2018	6
1.1.2	Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar	7
1.1.3	Gezonde Lucht voor Utrecht, actieplan Schoon Vervoer, actieplan Geluid.....	8
1.2	Ambities en doelen	9
1.3	Waar zetten we in de periode 2015–2020 op in?	10
1.3.1	Speerpunt: elektrisch.....	10
1.3.2	Overige brandstoffen.....	11
2.	Evaluatie actieplan Schoon Vervoer (2010–2014).....	13
2.1	Infrastructuur	13
2.2	Samenwerking met het bedrijfsleven	14
2.3	Stimuleringsubsidies en deelauto's.....	14
2.4	Verschoning eigen wagenpark.....	15
2.5	Communicatie	15
2.6	Conclusies	16
3.	Projecten	18
3.1	Infrastructuur	18
3.2	Voertuigen.....	20
3.2.1	Personen- en bestelauto's, taxi's.....	20
3.2.2	Verschoning Openbaar Vervoer	21
3.2.3	Autodelen	21
3.2.4	Kleine gemotoriseerde tweewielers	22

3.2.5	Vaartuigen	23
3.2.6	Bouwwerktuigen en evenementen	23
3.3	Initiatieven uit de markt: samenwerking met bedrijven	24
3.4	Voorbeeldfunctie eigen organisatie	25
3.6	Waterstof, groen gas en andere alternatieve schone(re) brandstoffen.....	25
4.	Communicatie, financiën en monitoring.....	27
4.1	Communicatie	27
4.2	Financiën.....	28
4.3	Monitoring.....	28
	Bijlage 1: Planning en resultaten	30
	Bijlage 2: Motie elektrisch vervoer over water.....	32
	Bijlage 3: Cijfers elektrisch vervoer in Nederland en in Utrecht	33

0. Leeswijzer

Voor u ligt het actieplan Schoon Vervoer (2015–2020). In het eerste hoofdstuk wordt ingegaan op de beleidskaders van waaruit dit plan is opgesteld. In het tweede hoofdstuk vindt u de evaluatie van de voorganger, het actieplan Schoon Vervoer (2010–2014). Het derde hoofdstuk beschrijft de projecten voor de periode 2015–2020 waarmee we onze ambities zullen realiseren. Elke paragraaf in dit hoofdstuk sluit af met een overzicht van de projecten, een planning, en een monitoringsindicator. In hoofdstuk vier wordt aandacht besteed aan communicatie, financiën en monitoring van de voortgang van de uitvoering. In de bijlagen vindt u onder andere informatie over de projectplanning in de tijd en cijfers over elektrisch vervoer in Nederland en in Utrecht.

1. Beleidskaders, ambities en doelen

In 'Utrecht maken we Samen', het coalitieakkoord voor de periode 2014–2018, hebben we afgesproken door te gaan met onze inzet op schoon vervoer. Dit doen we om de gezondheid van onze burgers en bezoekers te verbeteren en om een duurzame impuls aan de kwaliteit van de leefomgeving te geven. Voor een aangename en leefbare stad, ook op de langere termijn, stimuleren wij duurzame vormen van mobiliteit voor personen en goederen. Daarbij vervullen we als gemeente een voorbeeldfunctie, en nemen we een stimulerende en faciliterende rol.

Het actieplan Schoon Vervoer (2015–2020) is een nadere uitwerking van de ambities in Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB) en is geworteld in het coalitieakkoord. Samen met de actieplannen Voetganger, Fiets, Goederenvervoer en Verkeersveiligheid realiseren we de ambities van UAB. Daarnaast zoeken we aansluiting bij Gezonde Lucht voor Utrecht, Utrechtse Energie en het actieplan Geluid: we helpen mee de ambities daarin te realiseren. We bieden een uitvoeringspad voor de verduurzaming van mobiliteit door verschoning hiervan, in de periode 2015–2020; als een vervolg op, en verbreding van, het vorige actieplan Schoon Vervoer (2010–2014).

Duurzame, schone mobiliteit betekent vervoer dat geen of minimale uitstoot van schadelijke stoffen als kooldioxide (CO₂), stikstofoxiden (NO_x), (ultra)fijnstof (PM_x) of roet (EC) heeft. Een aanvullend doel is reductie van het geluid. Landelijk is deze lijn in doelstellingen verwerkt: in 2025 zijn bussen ten behoeve van openbaar vervoer en stadsdistributie zero emission, in 2035 zijn personenvervoertuigen zero emission.

Onze ambities zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren, om in 2020 een CO₂-reductie van minstens dertig procent te hebben bereikt, om in 2030 klimaatneutrale stad te zijn, en om verkeerslawaaï te reduceren. De projecten in dit actieplan dragen daaraan bij: ze zetten breed in op alle vormen van gemotoriseerde mobiliteit en mobiele bronnen, we zorgen voor verschoning daarvan. Daarmee dringen we de uitstoot van gezondheidschadelijke stoffen terug. De uitvoering van het programma Schoon Vervoer is organisatorisch ondergebracht in de sector Milieu en Mobiliteit, bij de afdeling Realisatie Mobiliteit.

1.1 Beleidskaders

1.1.1 Coalitieakkoord 'Utrecht maken we Samen' 2014–2018

We signaleren een grote opgave voor het leefbaar houden en duurzaam maken van Utrecht door de groei van de stad, en daarmee de toename van de mobiliteit. De kwaliteit van de openbare ruimte, leefbaarheid, geluid en luchtkwaliteit staan centraal in het mobiliteitsbeleid, waarin we de mobiliteitsgroei zo goed mogelijk organiseren. Ons doel is om een zo groot mogelijke verbetering van luchtkwaliteit en gezondheid te bereiken. Daarom gaan we door met stimuleren van schoon vervoer zoals elektrisch rijden (auto's én scooters), deel- en leenauto's en gebundelde, schone stadsdistributie. We hebben de milieuzone ingevoerd, en zullen jaarlijks bezien of en zo ja hoe de reikwijdte hiervan moet worden aangepast. Daarbij wordt gekeken naar de effectiviteit van deze maatregel in het realiseren van de opgave op het gebied van luchtkwaliteit en gezondheid.

Ook willen we een flinke bijdrage leveren aan de oplossing van de klimaat- en energieproblematiek. Als duurzame stad hebben we een ambitieus energieprogramma en een voortrekkersrol op het gebied van elektrisch vervoer. We geven het goede voorbeeld en stimuleren met lokale maatregelen het bereiken van onze doelstelling om in 2030 energieneutraal te zijn. We stellen als tussendoel om in 2020 30% energie te besparen en het aandeel duurzaam opgewekte energie binnen de gemeentegrenzen tot minimaal 20% laten toenemen. Deze algemene doelstelling voor energie wordt mede bereikt door de mobiliteit te verschonen. Ook helpen we met het stimuleren van elektrisch vervoer mee aan reductie van verkeerslawaaï.

We zorgen voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor duurzame bedrijven door hen een podium en goede faciliteiten te bieden, zoals hubs voor specialismen als energiebesparing bij woningen, circulaire economie of duurzame mobiliteit. We creëren meer ruimte voor eigen initiatief, waarbij we als gelijkwaardige partners van de stad optrekken. Dat betekent dat we ook aan initiatiefnemers vragen wat ze zelf kunnen doen. Zelf zetten we fors in op duurzaam inkopen en aanbesteden, en verdere verschoning van ons eigen wagenpark.

Het actieplan Schoon Vervoer (2015–2020) zet in op het verschonen en verduurzamen van alle mobiele bronnen. De doelstellingen uit het coalitieakkoord vinden hierin hun plaats.

1.1.2 Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar

Het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar vormt de koepel voor het actieplan Schoon Vervoer (2015–2020). Het UAB is een uitwerking van de ambities van het stadsbestuur. In het UAB signaleren we dat de gemeente Utrecht groeit en het verkeer in de stad toeneemt. De ruimte hiervoor is soms beperkt. Utrecht werkt aan de kwaliteit van de openbare ruimte en stimuleert het gebruik van fiets, openbaar vervoer en schone vervoersmiddelen. Dit doen we door samen te werken met iedereen die hier woont, werkt, studeert, uitgaat en winkelt. Het UAB geeft richting aan de stedelijke mobiliteit en de inpassing daarvan in de openbare ruimte, waarbij de gebruiker centraal staat.



Figuur: Afwegingskader Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar

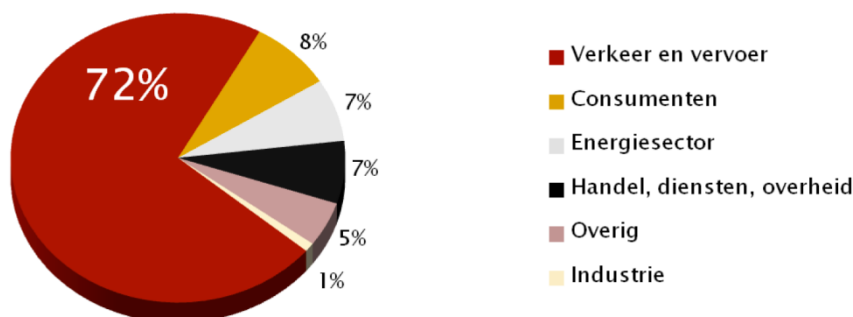
Het programma Schoon Vervoer is een uitwerking van het UAB, en draagt, samen met de UAB actieplannen Voetganger, Fiets, Goederenvervoer en Verkeersveiligheid, bij aan het behalen van de UAB-ambities om Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar te maken.

Het actieplan Schoon Vervoer (2015–2020) sluit aan bij het UAB-beleidsprincipe ‘De kwaliteit van de openbare ruimte staat centraal’ en werkt de ambities voor ‘sociaal, gezond, duurzaam en leefbaar’ verder uit.

1.1.3 Gezonde Lucht voor Utrecht, actieplan Schoon Vervoer (2010–2014), actieplan Geluid

Met het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht (2013–2015) en het actieplan Schoon Vervoer (2010–2014) zetten we ons in voor een aantrekkelijke en bereikbare stad, waarbij de gezondheid van de inwoners van de stad een belangrijk uitgangspunt is. Schone lucht en gezonde mobiliteit spelen hierbij een belangrijke rol. De Europese normen voor luchtkwaliteit zien we als minimumnormen. Om deze doelstelling te realiseren is een omslag in het denken over autogebruik nodig, door in te zetten op maximale maatregelen om de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren, en het gebruik van de auto af te remmen. Dat wil niet zeggen dat de auto in de ban moet: ook automobilité is – mits gedoseerd – een onlosmakelijk element in de bereikbaarheid van een vitale en aantrekkelijke stad.

We blijven ons inzetten om de leef- en luchtkwaliteit te verbeteren, door het gebruik van schone voertuigen (in plaats van vervuilende brandstofvoertuigen) te bevorderen. Hiervoor doen we een beroep op alle verkeersdeelnemers: inwoners, bezoekers, werkgevers en werknemers die regelmatig de stad aandoen: samen maken we de lucht schoner.



Figuur: Bijdrage doelgroepen aan de emissie van NO_x in de provincie Utrecht (totaal 17.698 ton; Emissieregistratie 2006).

Geluid is van grote invloed op de gezondheid, het staat na luchtverontreiniging op de tweede plaats als gezondheidschadelijke milieufactor. Daarom zoeken we in ons actieplan Geluid naar mogelijkheden om de geluidsoverlast in de stad aan te pakken, waarbij de focus ligt op het terugdringen van verkeerslawaaï op het gemeentelijk wegennet.

Het actieplan Schoon Vervoer (2015–2020) sluit aan bij de ambities in het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht en het actieplan Schoon Vervoer (2010–2014): verbetering van de gezondheid door verbetering van de luchtkwaliteit, door in te zetten op schone mobiliteit.

Het actieplan Schoon Vervoer (2015–2020) zal, door de verschoning naar elektrische voertuigen (met stillere motoren), ook bijdragen aan de reductie van het geluid van het verkeer in de stad, in lijn met de ambitie van het actieplan Geluid.

1.2 Ambities en doelen

Uitgaande van ons coalitieakkoord, en aanhakend op UAB, Gezonde Lucht voor Utrecht, Utrechtse Energie en actieplan Geluid nemen wij met dit nieuwe actieplan voor de periode 2015–2020 de volgende stap in de transitie naar schone en duurzame mobiliteit. Daarbij borduren we voort op de principes van het voorgaande actieplan Schoon Vervoer.

Ons speerpunt blijft het stimuleren van elektrisch vervoer: we maken dit op flinke schaal zichtbaar in Utrecht. Tegelijk verbreden we onze aanpak naar de verschoning van alle vormen van mobiele bronnen (voer- en vaartuigen, dieselaggregaten, en bijvoorbeeld ook inkoopbeleid). Ons uitgangspunt is: “elektrisch, tenzij het echt niet anders kan”. Waterstof zien wij ook als een vorm van ‘elektrisch’, al zien we de ontwikkelingen in deze richting meer op de (middel)lange termijn tot stand komen.

Op de korte termijn (de komende jaren) zorgt dit voor reductie van de gezondheidsschadelijke stoffen in de lucht: stikstofoxiden (NO_x), (ultra)fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en roet (EC), waarmee we aansluiten op de luchtkwaliteitsdoelen uit Gezonde Lucht voor Utrecht. Op de (middel)lange termijn realiseren we ook CO₂-reductie. Zo sluiten we aan bij de Utrechtse ambities op gebied van energie en klimaatbeleid.

We zetten onze actieve en regisserende rol in het stimuleren van duurzame mobiliteit en schoon vervoer voort. Met het actieplan Schoon Vervoer (2015–2020) geven we op drie wijzen concreet vorm aan deze rol: ten eerste in een faciliterende rol (oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte), ten tweede in een stimulerende rol (stimuleren en ondersteunen marktinitiatieven) en ten derde door het innemen van een voorbeeldfunctie (verschonen eigen wagenpark). Als blijkt dat onze faciliterende en stimulerende maatregelen te weinig effect hebben op de verschoning van de mobiliteit, dan zullen wij ook ge- en verbodsbepalingen hanteren. Onze stimulans is heeft als functie de markt verder te ontwikkelen en om bedrijven en bewoners bewust te maken van de mogelijkheden van schoon (elektrisch) vervoer. Daarmee behalen we, samen met de stad, onze doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit.

Bij het stimuleren van schoon vervoer vervullen we ook een lobbyende rol naar de rijksoverheid: bestuurlijke vertegenwoordiging in het Formule E-team en in de VNG commissie Milieu en Mobiliteit. Dit doen wij in nauwe samenwerking met onze G4 partners.

Gerelateerde projecten uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) brengen we onder deze paraplu: doorlopende projecten uit het voorgaande actieplan (zoals de oplaadinfrastructuur), de milieuzones met bijbehorende sloop/stimuleringsregelingen, het verder verschonen van ons eigen

wagenpark, en nieuwe projecten uit de Herprogrammering FES 2015 (bijvoorbeeld: het verschonen van de bussen).

1.3 Waar zetten we in de periode 2015–2020 op in?

Zoals in het coalitieakkoord en in het UAB is aangegeven, is mobiliteit in de stad bij voorkeur gericht op gebruik van fiets en openbaar vervoer. Als er toch met andere voertuigen moet worden gereden, dan zo schoon mogelijk ("elektrisch, tenzij"). In de stad leggen we daarom voor voertuigen de nadruk op het zo snel mogelijk verschonen van mobiliteit naar Euro 6/VI en, daar waar het kan, de voorkeur voor elektrisch. Daarbij past ook stimulering van autodelen.

1.3.1 Speerpunt: elektrisch

Elektrisch vervoer is stil, schoon en zuinig en biedt goede kansen naast andere alternatieve brandstoffen. Ons land is zeer geschikt voor elektrisch vervoer: voor de relatief korte afstanden tussen en binnen de steden en voor de relatief korte woon-werkafstanden, gebruikmakend van een solide elektriciteitsnet. Ook de markt neemt volop het initiatief: vele autoproducenten bieden hybride en/of volledig elektrische auto's aan, oplaadinfrastructuur wordt (verder) uitgerold en energiebedrijven werken enthousiast mee. De markt voor elektrisch vervoer blijft zich ontwikkelen. Elektrische auto's zijn goedkoper geworden, laadtechnieken zijn verbeterd en de actieradius is vergroot. De stap naar opschaling en een flink schonere mobiliteit kan nu worden gezet.

In een landelijk onderzoek¹ heeft TNO berekend dat een elektrische auto in 2020 een CO₂-uitstoot heeft die 35% lager is dan die van een gemiddelde auto met verbrandingsmotor (over de hele keten van fabriek tot aan rijden berekend).

Elektrisch rijden draagt bij aan onze luchtkwaliteits-, klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen, doordat er lokaal geen (of minimaal) sprake is van uitstoot van gezondheidsschadelijke stoffen. Een aanvullend effect is reductie van het geluid. Elektrische auto's stoten geen fijnstof (PM_x) of stikstofoxiden (NO_x) uit. Dit verbetert de luchtkwaliteit, en daarmee de gezondheid, in met name de binnenstedelijke gebieden en langs drukke verkeerswegen. Elektrische auto's zijn stil en verhogen zo de leefbaarheid in de stad.

Voor de gemeente Amsterdam heeft TNO onderzoek² gedaan naar het effect van 10.000 elektrische voertuigen in de stad op de luchtkwaliteit. Als er in 2015 10.000 voertuigen in Amsterdam rijden, dan is een verlaging van de NO_x-concentratie van 0,7 µg/m³ mogelijk op locaties waar de NO₂-grenswaarde wordt overschreden.

¹ Bron: TNO, 'Indirecte en directe CO₂ uitstoot van elektrische personenauto's', 2014.

² Bron: TNO/gemeente Amsterdam, 'Elektrisch vervoer in Amsterdam', 2009.

Onze ambitie is om op flinke schaal elektrisch vervoer zichtbaar te maken in Utrecht: in de stad, in de wijk, in alle vormen van mobiliteit: OV (bussen), e-scooters, e-bikes, stadsdistributie, auto's en vaartuigen. We streven er naar dat in 2020 in Utrecht 10.000 elektrische auto's hun weg vinden, een verzesvoudiging ten opzichte van nu (en: het hoogste aantal per inwoner in Nederland). Hiermee dragen we flink bij aan de doelstelling van het rijk om in 2020 200.000 elektrische auto's op de weg te hebben.

Dit bereiken we langs de volgende wegen:

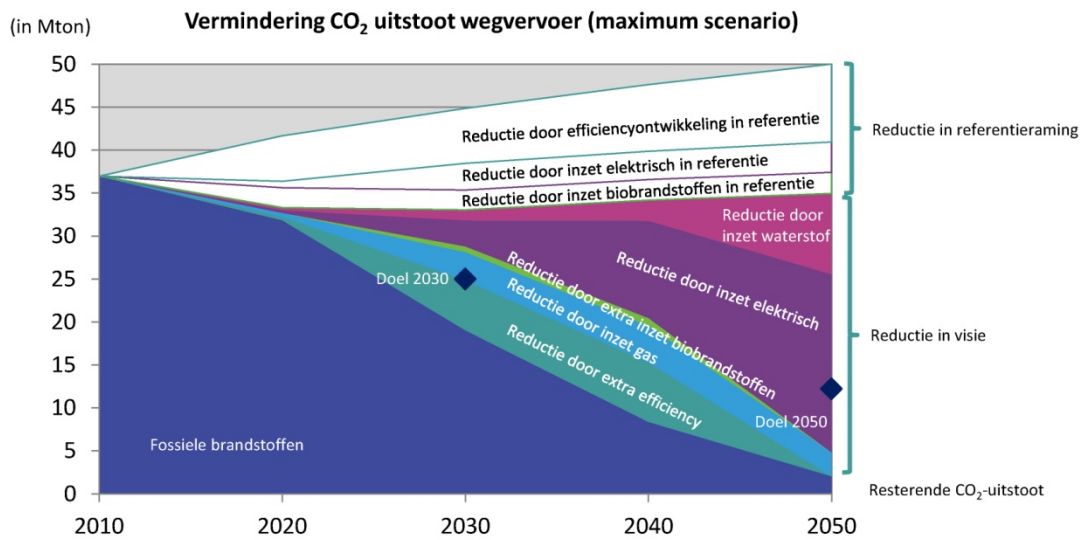
- We stimuleren volledig elektrisch vervoer (ook ten opzichte van hybride), inclusief waterstof voor (middel)zwaar vervoer;
- We breiden de openbare oplaadinfrastructuur uit en stimuleren efficiënter gebruik hiervan;
- We stimuleren oplaadinfra bij bedrijven en particulieren;
- We stimuleren e-scooters (waar mogelijk in combinatie met de sloop van brandstofscooters);
- We verschonen het openbaar vervoer (bussen);
- We verschonen veelgebruikers in de stad (taxi's, bestelverkeer);
- We ondersteunen initiatieven van bewoners voor schone, duurzame mobiliteit en werken met hen samen;
- We hebben in het bijzonder aandacht voor initiatieven uit de markt, we benaderen bedrijven pro-actief en leveren hen maatwerk;
- We zetten in op autodelen en op de verschoning van de voertuigen die daarvoor worden ingezet;
- We voeren de handhaving van de milieuzones voor personen-, bestel- en vrachtverkeer uit, als stok achter de deur, om verschoning van de voertuigen daadwerkelijk tot stand te brengen;
- We voeren de maatregel 'schone taxi's op de busbaan' uit Gezonde Lucht voor Utrecht in.

Het actieplan Schoon Vervoer (2015–2020) richt zich op duurzame verschoning van voertuigen, vaartuigen en overige mobiele bronnen. Het stimuleren van fietsen en verschoning van goederenvervoer vallen binnen de actieplannen Fiets en Goederenvervoer.

1.3.2 Overige brandstoffen

Tijdelijk kunnen in bepaalde vervoerstakken (bijvoorbeeld goederenvervoer of scheepvaart) gas of biobrandstoffen worden ingezet om de transitie van fossiele brandstoffen naar elektriciteit mogelijk te maken. Echter, biobrandstoffen en gas zijn niet schoon genoeg, ze reduceren de uitstoot van CO₂, NO_x, PM_x en EC niet voldoende. Daarom zetten we er in Utrecht niet expliciet op in. We maken direct de stap naar de meest schone vormen van mobiliteit: volledig elektrisch, al dan niet met inzet van waterstof voor vervoersmiddelen waar volledig elektrisch niet mogelijk is (bijvoorbeeld vanwege de hogere actieradius of voor middelzware en zware voertuigen).

Onderstaande figuur uit het SER-rapport 'Een duurzame brandstofvisie met LEF' (juni 2014) laat zien dat op lange termijn de meeste winst te halen is met elektrische aandrijving (inclusief waterstof).



Figuur: Ingeschatte vermindering CO₂ uitstoot wegvervoer (maximaal scenario)

2. Evaluatie actieplan Schoon Vervoer (2010–2014)

De gemeenteraad heeft het actieplan Schoon Vervoer (2010–2014) vastgesteld in februari 2011. De doelen van het actieplan waren om stil en schoon personenvervoer in Utrecht te stimuleren, om de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidbelasting te verlagen. Het actieplan heeft zich actief gericht op elektrisch vervoer en passief op vervoer op groen gas.

De speerpunten voor elektrisch vervoer waren het zorgen voor oplaadinfrastructuur, het actief samenwerken met bedrijven en het verschonen van het eigen wagenpark. De afgelopen jaren zijn als pilotperiode gebruikt om kennis en ervaring op te doen met elektrisch vervoer.

2.1 Infrastructuur

Ons eerste doel was zo snel mogelijk een oplaadinfrastructuur in de stad te realiseren, gefaseerd en gekoppeld aan gebruikers. Dat is gelukt, eerst in nauwe samenwerking met de stichting E-laad (de stichting van netbeheerbedrijven in Nederland) met de eerste 32 openbare oplaadlocaties in de stad. In 2013 en 2014 hebben we samen met Ballast Nedam 140 oplaadpalen gerealiseerd, op basis van aanvragen van particulieren. Het aantal aanvragen was circa vier per week.

De oplaadlocaties liggen geografisch verspreid over de stad (ook in Vleuten–De Meern en in Leidsche Rijn), met een concentratie in de binnenstad en in de wijken Oost, Noordoost en Vleuten–De Meern, waar het aantal bezitters van (en bezoekers met) een elektrische auto het grootst is.

De Utrechtse laadpalen worden, ook vergeleken met andere steden, bijzonder goed gebruikt. De locaties op de Mariaplaats en de Maliebaan worden het meest gebruikt van alle – meer dan 2.500 oplaadlocaties – van de stichting E-laad. De stichting heeft financieel bijgedragen aan oplaadinfrastructuur in de G4, waaronder Utrecht. Hiertoe hebben de G4-gemeenten en E-laad in 2012 een overeenkomst gesloten.

Het aantal oplaadpunten bij particulieren, bij bedrijven en op semi-openbaar terrein groeit gestaag. Bedrijven bieden bezoekers graag de mogelijkheid te laden via semi-openbare oplaadpalen op hun terrein. Tot en met 2014 heeft de gemeente bijdragen toegekend voor het realiseren van 77 oplaadpunten op (semi)openbaar (bedrijfs)terreinen en 97 op particulier terreinen.

In 2011 heeft BP twee snelladers geopend in Utrecht aan de Cartesiuslaan en bij Stadion Galgenwaard, waar e-rijders de accu 80% kunnen opladen in 20 minuten. Ook de ANWB heeft (aan de Winthontlaan) in 2011 een snellader geopend.

Er was nauwelijks tot geen vraag naar openbare oplaadpunten voor e-scooters: meestal worden deze door de bezitters via eigen, bestaande infra opgeladen. Een elektrische laad- en losvoorziening met walstroom is in Lage Weide gemaakt en in 2013 in gebruik genomen. Voor pleziervaart zijn oplaadpunten bij Wittevrouwensingel en bij Hooghiemstra aangebracht.

In de gemeentelijke parkeergarages zijn in iedere garage elektrische oplaadpunten aangebracht, waaronder in P+R De Uithof. In totaal zijn er 20 oplaadpunten gerealiseerd. Ook de markt heeft hier een forse bijdrage aan

geleverd: zo zijn er in de parkeergarages van Hoog Catharijne en op de terreinen van de Jaarbeurs meerdere punten gerealiseerd.

2.2 Samenwerking met het bedrijfsleven

In 2013 zijn de eerste marktinitiatieven tot uitvoering gebracht. De initiatieven van Hoek Transport (Cargohopper), Greenwheels (elektrisch autodelen op zes locaties in Utrecht) en Greencab (elektrisch taxivervoer) zijn met een hoge verwachting gestart. Een tweede elektrische Cargohopper is inmiddels in bedrijf.

Aan de proeftuinen van het rijk met elektrische taxi's en elektrische deelauto's is een einde gekomen: succesvolle exploitatie bleek niet mogelijk.

In Utrecht varen elektrische rondvaartboten en worden elektrische sloepen verhuurd. De gemeentelijke elektrische afvalboot werd in april 2012 in gebruik genomen, de tweede naast de bierboot. Aan de Wittevrouwensingel en de Oosterkade is oplaadinfra voor elektrische boten aangelegd.

Er is een aantal netwerkbijeenkomsten gehouden voor bedrijven over elektrisch vervoer, het gemeentelijk beleid (stimuleringsmaatregelen) en de fiscale voordelen van het rijk.

Medio 2012 heeft de gemeente een Green Deal gesloten met het ministerie EL&I over het programma Utrechtse Energie, waaronder duurzame mobiliteit. Daarin is een aanpak van het bedrijfsleven afgesproken, te starten met zakelijke dienstverlening. Bedrijven van de U15 (20 beeldbepalende werkgevers in regio Utrecht voor zakelijke dienstverlening) hebben hun CO₂ uitstoot in kaart gebracht, o.a. voor mobiliteit, om vervolgens daarop mobiliteitsmaatregelen te nemen, waaronder schoon vervoer. Zo wordt de CO₂ uitstoot teruggedrongen. Gemeente, provincie, rijk en de U15 werken hierin nauw samen. De aanpak is toepasbaar voor grote en kleine bedrijven, samenwerking met regiogemeenten is geïnitieerd. Het netwerk van de U15 is inmiddels uitgebreid naar circa 200 bedrijven. Het opstellen van een CO₂ footprint voor mobiliteit is als voorwaarde voor deelname aan U15 opgenomen. Dit instrument heeft daarmee een hoge vlucht genomen.

2.3 Stimuleringsubsidies en deelauto's

Om meer bedrijven te kunnen ondersteunen in hun initiatieven om het gebruik van elektrische voertuigen te kunnen uitbreiden, en om dit zichtbaar en toegankelijk te maken voor bewoners en bedrijven in de stad, zijn we in mei 2012 met stimuleringsmaatregelen gestart. Deze maatregelen richten zich op het stimuleren van het gebruik van elektrisch auto's, het stimuleren van e-scooters door zakelijke veelgebruikers (zoals bezorgdiensten van maaltijden) en op het stimuleren van oplaadpunten, zowel op privaat terrein als van semi-openbare oplaadpunten.

Als resultaat van deze stimuleringsmaatregelen zijn in februari 2012 70 elektrisch scooters in gebruik genomen door Utrechtse bezorgdiensten van maaltijden. Onder andere Domino's Pizza, New York Pizza en Wok to Go hebben de overstap gemaakt naar het gebruik van schone en stille e-scooters. In 2014 zijn voor 220-e-scooters aanvragen ingediend. Ook makelaars en thuiszorginstanties stappen over op het gebruik van e-scooters.

In het kader van Gezonde Lucht voor Utrecht is, vooruitlopend op de invoering van de milieuzone voor personen- en bestelverkeer in 2015, circa 10 miljoen euro subsidie beschikbaar gesteld voor de vervanging van dieselauto's ouder dan 2001 en benzineauto's ouder dan 1992. Deze subsidieregelingen voor bewoners en bedrijven zijn in het najaar van 2013 van start gegaan. Eind 2014 waren er ruim 2.800 subsidies aangevraagd, voor in totaal € 4.820.933,00. Verleend is voor een bedrag van € 3.720.100,00.

Autodelen is gestimuleerd, en Utrecht heeft Amsterdam ingehaald met het hoogste aantal deelauto's per inwoners. We signaleren een groei, voortkomend uit de opkomst van p2p-autodelen (peer-to-peer, ofwel auto(ver)huur van en door particulieren). Zowel het delen van particuliere auto's, via bijvoorbeeld MyWheels of Snappcar, als het gebruik van commerciële deelauto's, zoals van GreenWheels of ConnectCar, is populair.

2.4 Verschoning eigen wagenpark

Het wagenpark van de gemeentelijke organisatie is afgelopen jaren verschoond. Op basis van een wagenparkscan is een advies opgesteld voor de verschoning in de periode 2011–2014. Vervolgens zijn vervuilende bedrijfs- en personenauto's op diesel ouder dan 2001 vervangen door een nieuwe, schonere generatie voertuigen waaronder een aantal elektrische auto's en elektrische scooters. De sterkst vervuilende huisvuilwagens zijn vervangen, zodat ze minimaal voldoen aan de toelatingeisen van de milieuzone voor vrachtverkeer.

Er zijn in totaal 35 voertuigen vervangen door elektrische voertuigen. In dit kader is ook de volledige overstap naar het gebruik van elektrische scooters aanbesteed en vergund: er zijn nu 27 gemeentelijke elektrische scooters aangeschaft.

In het Stadskantoor en bij Stadswerken zijn oplaadpunten voor elektrische auto's en e-scooters gerealiseerd.

2.5 Communicatie

De afgelopen jaren is elektrisch vervoer in Utrecht zichtbaar geworden voor bewoners en bedrijven. Naast de fysieke verschijning van oplaadinfrastructuur en voertuigen is intensief gecommuniceerd naar bewoners en bedrijfsleven over de mogelijkheden voor elektrisch rijden in de stad. Hierin wordt gebruik gemaakt van onder meer sociale media (Twitter, Yammer), om de innovatieve doelgroep te informeren en te binden. Ook de ingebruikname van het eerste oplaadpunt, de aanschaf van elektrische voertuigen en de resultaten van de stimuleringsmaatregelen door de gemeente hebben de nodige media-aandacht gekregen. In 2014 is een enquête onder elektrisch vervoergebruikers in de G4 gehouden. Uit de enquête bleek dat 75% van de elektrische rijders 4 tot 7 dagen én minimaal 200 kilometer per week elektrisch rijdt; 25% zelfs meer dan 500 kilometer per week. Elektrisch rijden helpt écht bij verschoning.

2.6 Conclusies

De elektrische auto heeft een opmars gemaakt in Utrecht. Ook voor de leaserijder is deze bereikbaar geworden, mede dankzij fiscale maatregelen van het rijk. Daarom is er niet gekozen voor het stimuleren van de aanschaf van elektrische auto's. Wel hebben we ingezet op stimulering van het gebruik, door een oplaadinfrastructuur aan te leggen, en er op toe te zien dat deze efficiënt wordt benut.

Gebleken is dat elektrische voertuigen voor zakelijk gebruik nog niet in grote aantallen worden aangeschaft. Een van de oorzaken is de beperkte actieradius (het Utrechtse MKB heeft een regionaal afzetgebied). Daarnaast is er een beperkte keus in elektrische modellen voor de bestelauto. Elektrisch vervoer bij bedrijven vraagt om maatwerk en gerichte inzet op zorgvuldig geselecteerde doelgroepen – zoals veelrijders – binnen de stadsgrenzen (bijvoorbeeld: taxi's, koeriersbedrijven, thuiszorg).

De e-scooter is goed aangeslagen in de zakelijke markt, en hiermee is Utrecht uniek in Nederland. We zien dat na de bezorgrestaurants nu ook makelaars en thuiszorginstanties overstappen op de e-scooter. Gebleken is dat de stad goed geschikt is voor dit vervoermiddel, mede door de positieve signalen van inwoners over de afname van geluidshinder.

Met ons eigen wagenpark hebben we een goede lijn ingezet met de vervanging door elektrische voertuigen, maar dit is nog niet voldoende.

Overzicht resultaten actieplan Schoon Vervoer (2010–2014)

Project	Voltooid	In uitvoering	Aantallen
Infrastructuur			
Pilot realisatie 1e 15 oplaadpalen scooters en personenauto's	x		
Realisatie 500 oplaadpalen voor scooters en personenauto's		x	169
Toetsingskader elektrische oplaadpunten	x		
Realisatie 2 snellaadpalen	x		3
Realisatie oplaadpunten voor auto's en scooters in stadskantoor	x		40
Realisatie oplaadpunten in P+R-terreinen en parkeergarages	x	x	20
Actieve samenwerking met bedrijven			
Faciliteren van marktinitiatieven		x	
Oplaadpunten + duurzame taxistandplaatsen Prestige Taxi Centrale	x		
Realisatie elektrische autodeelplekken proeftuinsubsidie Greenwheels	x		
Proef Prorail met inductieladen	x		3
Promotiecampagne elektrische scooters ³	0		
Onderzoek stimuleren voor- en natransport vanaf stations en de vier P+R terreinen ⁴	0		
Eigen wagenpark			
Wagenparkscan voor gemeentelijk wagenpark	x		
Aanschaf elektrische scooters voor gemeentelijke diensten	x		27
Vervanging gemeentelijk wagenpark voertuigen elektrisch	x		35
Aanschaf elektrische bestuursauto	x		1
Onderzoek elektrische bierboot en afvalboot	x		2
Stimuleringsmaatregelen en kennisontwikkeling			
Ontwikkelen kader stimuleringsmaatregelen elektrisch vervoer	x		
Stimuleringsubsidie e-scooter		x	150
Stimuleringsubsidie semi-openbare oplaadinfra		x	77
Stimuleringsubsidie private oplaadinfra		x	97
Verkennen opzetten kenniscentrum elektrisch vervoer met markt (elektrisch vervoer centrum Rotterdam werd landelijk centrum)	x		
Onderzoek effect elektrisch vervoer op luchtkwaliteit (rapport Amsterdam)	x		
Communicatie			
Communicatieplan en uitvoering	x		

X= gerealiseerd / 0= niet gerealiseerd

³ Promotie e-scooter kreeg andere invulling door de stimuleringsmaatregel e-scooter.

⁴ Onderzoek aanvullend vervoer is niet gerealiseerd vanwege de start van de proef met aanvullend vervoer in Papendorp en de start van de proeftuin voor elektrische taxi's.

3. Projecten

In dit hoofdstuk worden de projecten voor versnoren van de mobiliteit voor de komende jaren beschreven. Elke paragraaf in dit hoofdstuk sluit af met een overzicht van de projecten, een planning, en een monitoringsindicator. Bij een aantal projecten is nog geen monitoringsindicator bepaald, dit zal bij de start van de uitvoering van het desbetreffende project worden meegenomen.

3.1 Infrastructuur

De markt voor openbare oplaadinfrastructuur is gegroeid, maar nog broos. Er is een aantal marktpartijen actief, maar omdat er nog geen business case voor oplaadinfrastructuur bereikt is, groeit de markt nog niet snel. Dat de business case nog niet bereikt is, komt door de beperkte stroomafname door hybride auto's, de (relatief) nog bescheiden omvang van het aantal elektrische voertuigen, de hoge investerings- en aansluitkosten voor een oplaadpaal, en de energiebelasting.

Stimuleren van de aanleg van oplaadinfrastructuur is een aangelegenheid voor de (lokale) overheid. We hebben daarom in het actieplan Schoon Vervoer (2010–2014) het standpunt ingenomen dit te doen door de markt te stimuleren, totdat er een business case is. Omdat die er nog niet is blijven we inzetten op het stimuleren van elektrisch rijden, onder andere door het plaatsen van oplaadpalen en met maatregelen om het verbruik per paal te verhogen. Overheden en marktpartijen zijn het erover eens dat in 2018 een business case oplaadinfra bereikt moet kunnen worden. Via verschillende trajecten wordt gewerkt om dit voor elkaar te krijgen:

Kostenverlaging

De afgelopen jaren zijn de investeringskosten van oplaadpalen afgenomen van € 5.000 naar € 3.000. Dit komt door verschillende aanbestedingen van overheid en markt (o.a. stichting E-laad). Er is nu nagenoeg een Green Deal voor oplaadinfrastructuur gereed, waarmee overheden een bijdrage kunnen ontvangen voor het realiseren, beheren en onderhouden van oplaadinfra. Voorwaarde hierbij is dat ook een bijdrage van derden wordt verkregen, bijvoorbeeld vanuit de autobranche of van leasebedrijven.

Netbeheerders, autobedrijven, overheden en kennisinstellingen werken nauw samen in het nationaal kennisplatform voor oplaadinfrastructuur. Dit platform, opgericht voor drie jaar, is gericht op het verlagen van de kosten voor oplaadinfrastructuur, bijvoorbeeld door het vereenvoudigen van de hard- en software voor de oplaadpaal, of door vereenvoudiging van de realisatie.

Efficiëntieverhoging en opbrengstverhoging

Het gebruik van oplaadpalen is beperkt door de grote hoeveelheid van hybride voertuigen (zij hebben minder stroom nodig) en doordat auto's op de parkeerplaats blijven staan nadat ze volgeladen zijn. Daarnaast is moeilijk te zien welke oplaadpalen vrij zijn en of op dat moment een oplaadpaal beschikbaar is in de directe omgeving. Een app voor elektrische gebruikers en stimulering van efficiënt gebruik van parkeerplaatsen helpt om de oplaadpalen efficiënter te gebruiken.

Een hoog/hoger tarief voor de stroom kan een flinke opbrengstverhoging betekenen. Het is wel de vraag of de gebruikers dan stroom blijven afnemen. Maatstaf blijft de prijs voor fossiele brandstof. Als de prijs van stroom gelijk is aan die van fossiele brandstof, dan mag verwacht worden dat stroom afgenomen wordt, ook door hybride auto's. De prijs van stroom zal dan rond de 35 eurocent/kWh moeten zijn. In de G4 ligt de prijs momenteel zo rond de 32 eurocent.

Parallele ontwikkeling: oplaadpalen met een verlengd private aansluiting

Oplaadpalen in de openbare ruimte, met een aansluiting op een particuliere meter, zijn aantrekkelijk vanwege de lagere kosten van de stroom. Gemeenten zijn echter terughoudend, vanwege mogelijke wildgroei aan objecten in de openbare ruimte en de mogelijke beperkingen en aansprakelijkheden bij ingrepen in de openbare ruimte.

Een combinatie van zonnepanelen gekoppeld aan oplaadinfrastructuur vanuit de aansluiting van een woning of bedrijf kan mogelijkheden bieden voor een veranderende energie-opwekking en een positieve invloed op de business case, zowel voor oplaadinfrastructuur als voor zonnepanelen.

Initiatieven voor een koppeling tussen zonnepanelen en oplaadinfrastructuur faciliteren we. Een mooi voorbeeld is het initiatief van Lombox.

In Lombok zijn twee aansluitingen in de openbare ruimte gerealiseerd, gekoppeld aan zonnepanelen op gebouwen. Dit is aantrekkelijk met het oog op de energietransitie en de koppeling van de opwekking van energie aan de opslag in de auto. De initiatiefnemer wil dit smart grid verder uitbreiden naar twintig oplaadpalen in de openbare ruimte, gekoppeld aan zonnepanelen en gekoppeld aan gebruikers uit Lombok met elektrische voertuigen, zowel particulier als met deelauto. Hier ontstaat een mobiele E-hub met directe energie-opwekking in de wijk. De gemeente zal meewerken aan dit project en onderzoeken of dit ook voor andere wijken geschikt kan zijn.

Projecten infrastructuur	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Realisatie, beheer en onderhoud oplaadinfrastructuur (met voorwaarden voor vormgeving in openbare ruimte):	loopt door		400 laadpalen
- uitvoering realisatie beheer en onderhoud oplaadinfrastructuur huidig contract tot 1-1-2016; - concessie beheer en onderhoud bestaande oplaadpalen; - aanbesteding/concessie realisatie, beheer en onderhoud 160 nieuwe oplaadpalen.		2015 2015– 2016/2017	70 170 160
Monitoring data oplaadinfra (in samenwerking met G4) via analyse door Hogeschool van Amsterdam van data en cijfers, ten behoeve van bijsturing van beleid	2014	2017	rapportages
Ondersteunen initiatieven oplaadinfrastructuur met private aansluiting door opname in beleidsregel.	Q3 2015	Q3 2015	beleidsregel
Stimuleren ontwikkeling app voor gebruik oplaadpalen (in G4-verband).	Q3 2015	Q4 2015	app

3.2 Voertuigen

3.2.1 Personen- en bestelauto's, taxi's

In het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht zijn stimuleringsmaatregelen opgenomen om de vervanging van vervuilende brandstofauto's te stimuleren, bij bewoners en bedrijven. Deze subsidies zijn tot 1 december 2015 beschikbaar. Er zijn subsidies voor sloop en aanvullende subsidies voor vervangend vervoer. Dit vervangende vervoer kan, in plaats van een auto, ook een e-bike, e-scooter, OV-abonnement of deelauto abonnement zijn.

Vervanging van bestelauto's via de sloop-stimuleringsregeling heeft nog geen hoge vlucht genomen. De overgang van een vervuilende bestelauto naar een Euro 6 bestelauto is erg groot en de economische omstandigheden spelen een aanzienlijke rol. Een specifieke benadering van doelgroepen (veelrijders) in de stad (taxi's en bestelauto's) voor vervanging van hun voertuig door een schoner model (Euro 6 of elektrisch) zal in 2015 plaatsvinden.

Als uitwerking van de taximaatregel uit Gezonde Lucht voor Utrecht worden aan taxi's op de busbaan concrete eisen en voorwaarden opgelegd: vanaf een bepaalde termijn mogen daar alleen schone taxi's nog rijden.

Initiatieven van bedrijven en particulieren om het gebruik van schone voertuigen onder veelrijders te stimuleren worden zoveel mogelijk ondersteund, mits ze binnen de voorwaarden van de sloop-/stimuleringsregeling passen. Bijvoorbeeld: het proeftraject van Nissan om 200 ondernemers een half jaar in een elektrische bestelbus te laten rijden.

De milieuzone voor personen- en bestelauto's is van kracht sinds 1 januari 2015 en de handhaving is vanaf 1 mei 2015 van start gegaan. De zone voor vrachtwagens is in 2007 ingesteld. Het effect van de milieuzone, in combinatie met effect van onze maatregelen op de verschoning van het wagenpark, wordt gemonitord en in het najaar van 2015 aan de Commissie gerapporteerd⁵.

Projecten personen/bestel/taxi	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Milieuzone	Q1 2015	n.v.t.	
Effectmeting milieuzone	Q3 2014	Q3 2015	rapport
Stimulering sloop/vervanging oude diesels	Q4 2013	Q4 2015	3400
Alleen schone taxi's op de busbaan	Q3 2015	Q4 2016	400 taxi's

⁵ Toezegging 24 februari 2014: "Wethouder Lintmeijer stelt, met betrekking tot de commissiebrief Luchtkwaliteit, een indicatie met betrekking tot de samenstelling van het wagenpark in Utrecht op, zodat er over een jaar een nieuw overzicht kan komen met informatie over hoe de milieuzone-maatregelen uitpakken voor het wagenpark in Utrecht."

3.2.2 Verschoning Openbaar Vervoer

Bussen: Euro VI of elektrisch

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland meldt in zijn nieuwsbrief van maart 2015⁶ dat de belangrijkste verschoning van het OV-bussenpark plaatsvond in de concessie Tram en Bus in de Regio Utrecht, waar in één keer 155 Euro VI-bussen en 3 elektrische bussen zijn aangeschaft. In een aantal steden wordt op dit moment volop geëxperimenteerd met elektrische bussen, waarvan een aantal gebruik maakt van waterstof. De komende jaren worden hier grote stappen verwacht.

De recente concessie van het BRU (en nu: de provincie) voor stads- en streekvervoer met minimaal Euro VI in en om Utrecht loopt tot en met 2022. De overige 143 streekbussen zijn op dit moment Euro V/ EEV. De planning is deze bussen in 2019 te vervangen. De luchtkwaliteit in de stad is er (daar waar bussen rijden) flink mee gebaat als het bussenpark verder wordt verschoond, vanwege de miljoenen kilometers die ze jaarlijks in de stad afleggen. We willen daarom Qbuzz stimuleren om tot de versnelde vervanging over te gaan, naar Euro VI of elektrisch; het streven is eind 2016. Qbuzz is bereid een aantal business cases daarvoor uit te werken. In overleg met het BRU, de provincie en Qbuzz zal bekeken worden hoe dit in de concessie past en of de concessie ook pilots toestaat met zero-emissionbussen. Naast elektrisch kunnen dat ook waterstofbussen zijn.

Aanbestedingen overheid: leerlingenvervoer, Wmo, regiotaxi

Ook de gemeente voert aanbestedingen voor openbaar vervoer uit: leerlingenvervoer, vervoer op basis van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo), en regiotaxi's (in samenwerking met provincie). Deze aanbestedingen gelden voor een periode van een aantal jaren. De gunningcriteria hebben zich tot nu toe met name gericht op financiële aspecten en op efficiënte bedrijfsvoering. Voor de verschoning van dit vervoer zal een project met Concerninkoop worden uitgevoerd, met als doel de gunningcriteria doorslaggevend te richten op duurzaam en schoon vervoer.

Projecten OV	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Bussen: Euro VI of zero emission: elektrisch/waterstof	Q2 2015	Q4 2016	70 bussen
Aanbestedingen overheid	Q3 2015	Q3 2017	

3.2.3 Autodelen

Met bijna duizend deelauto's is Utrecht de gemeente met de meeste deelauto's per inwoner.⁷ Een exponentiële toename sinds 2011, toen er circa 200 deelauto's waren. In de komende jaren zet de gemeente verder in op autodelen. Met het stimuleren van autodelen is het de bedoeling dat het totale wagenpark in de stad afneemt, schoner wordt, en bewuster wordt gebruikt. We zullen autodelen alleen stimuleren als de deelauto's minimaal aan de eisen van de milieuzone voldoen, en liefst nog aanzienlijk schoner zijn. Het

⁶ Ter informatie in bijlage 2 opgenomen.

⁷ CROW – Dashboard duurzame en slimme mobiliteit: Autodelen, 8 oktober 2014.

aantal autodelers in de stad wordt vooraf en achteraf geëvalueerd. We willen koploper in Nederland blijven met autodelen.

Met kennisvergroting door informatieverstrekking bij levensgebeurtenissen (folder meegeven bij rijbewijs, inschrijven nieuwe of verhuizende inwoner, koop/huur nieuwe woning) stimuleren we het autodelen verder. Ook brengen we het onder de aandacht bij de oplevering van (woningbouw)projecten en bij het invoeren van betaald parkeren, en voeren we een massamediale campagne via de bestaande kanalen (Twitter, Facebook, e.d.), samen met andere partijen die initiatieven voor autodelen stimuleren.

We gaan onderzoeken welke maatregelen we kunnen inzetten om het autodelen verder te bevorderen, en denken daarbij bijvoorbeeld aan vouchers voor een pakket bestaande uit deelauto abonnement in combinatie met fiets of openbaar vervoer, mits de eigen auto/parkeerplaats wordt opgegeven, of een probeerregeling met elektrische deelauto's voor buurtinitiatieven.

Project autodelen	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Stimuleren autodelen, onderzoek en plan van aanpak	Q3 2015	Q3 2015	plan van aanpak

3.2.4 Kleine gemotoriseerde tweewielers

In het actieplan Schoon Vervoer zijn succesvolle stimuleringsregelingen voor bedrijven opgenomen voor het stimuleren van e-scooters bij bedrijven, voor zakelijk gebruik en voor woon-werkverkeer. Deze zetten we voort tot en met 2016. Voor particulieren hebben we in de stimuleringsregeling sloop/vervanging van sterk vervuilende diesels de mogelijkheid opgenomen om een e-bike, e-scooter, OV- of autodeelabonnement aan te schaffen als vervanging voor een te slopen auto (zie § 3.2.1).

Uit de TNO- scooterscan uit 2015 blijkt dat er een flink aantal scooters rijdt in de stad. Om de aanschaf van elektrische tweewielers verder te stimuleren, en om het 2- en 4-takt brommerpark te verkleinen roepen we in 2015 een sloop/vervangingsregeling voor brommers in het leven, met een doorlooptijd tot eind 2016. In 2019 herhalen we de scooterscan van 2015. Als hieruit blijkt dat de verschoning ver achterblijft, overwegen we een milieuzone voor scooters in te stellen.

Projecten kleine gemotoriseerde tweewielers	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Stimuleren e-scooters bij bedrijven	loopt door	Q4 2016	400 e-scooters
Sloop/vervangingssubsidie scooters/brommers	Q3 2015	Q4 2016	300 e-scooters
Scooterscan	Q1 2019	Q1 2019	rapport

3.2.5 Vaartuigen

Emissieloos varen wordt, daar waar mogelijk, het uitgangspunt voor de Utrechtse wateren. Er is al veel bereikt: de gemeente heeft twee elektrische boten (bierboot en afvalboot), en op termijn wordt de hele vloot vervangen door de meest schone vaartuigen. De bierboot is ook te huur voor bijvoorbeeld een verhuizing. In maart jongstleden hebben we het voornemen uitgesproken om commerciële verhuur van pleziervaartuigen met emissie naar water of lucht te verbieden, door hiervoor geen vergunningen meer te verstrekken aan verhuurders. Dit moet nog bekrachtigd worden door een Raadsbesluit over de Havenverordening. In de Nieuwegracht is (ter voorkoming van geluidsoverlast) alleen doorvaart voor motorboten die elektrisch aangedreven worden. Schone vrachtschepen (met een green award certificate) betalen minder havengeld. Tenslotte bieden we op alle ligplaatsen walstroom aan. Dit alles voorkomt luchtverontreiniging en geluidsoverlast.

We onderzoeken verdere verschoning van de (plezier)scheepvaart door het centrum van Utrecht, en komen met een plan van aanpak in de loop van 2016.

In het kader van motie M2014/82 'elektrisch vervoer over het water'⁸ gaan we actief met bedrijven in gesprek, om samen de mogelijkheden te verkennen naar vervanging van hun boten door elektrische alternatieven. Hiervoor stellen we een budget beschikbaar in de vorm van een stimuleringsregeling.

Projecten vaartuigen	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Onderzoek elektrisch varen			rapport
Overleg met bedrijven			
Stimuleringsregeling bedrijven			

3.2.6 Bouwwerktuigen en evenementen

Bouwwerktuigen

Aggregaten en bouwwerktuigen zorgen vaak voor overlast: geluid en emissies naar de lucht. Voor bouwprojecten waarvoor de gemeente opdrachtgever is, zorgen we dat er zoveel mogelijk elektrisch materiaal wordt gebruikt, tenzij het echt niet anders kan. Deze voorwaarde wordt bij alle toekomstige aanbestedingstrajecten meegenomen. Bij projecten in uitvoering (bijvoorbeeld in het Stationsgebied) kijken we of er nog mogelijkheden zijn om zo schoon (en stil) mogelijke werktuigen in te zetten, in overleg met de aannemers.

Elektrische aansluitpunten op evenemententerreinen

Er is veel aandacht voor de vervuiling, stank en geluid veroorzaakt door dieselaggregaten bij evenementen. Vanuit de gemeenteraad en vanuit festivalorganisaties is gevraagd elektrische aansluitpunten te realiseren op evenemententerreinen, zodat het gebruik van dieselaggregaten daar aanzienlijk teruggedrongen kan worden.

⁸ Zie bijlage 2. De motie is aangenomen op 17 juli 2014.

We realiseren aansluitpunten op de belangrijkste evenemententerreinen, in samenwerking met het programma Utrechtse Energie. De maatregel zal een lokaal effect hebben op de luchtkwaliteit tijdens de evenementen.

Projecten bouw en evenementen	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Schone bouwwerktuigen	Q3 2015	Q3 2015	
Evenemententerreinen	Q2 2015	Q1 2016	7 terreinen

3.3 Initiatieven uit de markt: samenwerking met bedrijven

Bedrijven stimuleren, hun initiatieven faciliteren en met hen samenwerken biedt een goede mix om tot verschoning van mobiliteit in de stad te komen (tot het moment dat de markt het zelf kan oppakken). Van CO₂ footprint, tot sloop/stimuleringsregeling, tot oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte, tot proeftrajecten zoals het smart grid project in Lombok, als de proef met inductieladen voor elektrische bussen: de maatregelen leiden tot schonere en duurzame mobiliteit. Daarom zetten we onze beleidslijn en maatregelen intensief door. We benaderen bedrijven actief en leveren maatwerk.

Initiatieven uit de markt ondersteunen we actief, onder de volgende voorwaarden (vergelijkbaar met de voorwaarden van het Initiatievenfonds Utrechtse Energie):

- Het moet gaan om pilots of om projecten die leiden tot opschaling van schone en duurzame mobiliteit;
- De pilots of projecten hebben het perspectief van een sluitende business case;
- Bedrijven moeten zelf minimaal 50% investeren in de pilots en projecten.

Deze voorwaarden worden verder uitgewerkt in een aanpassing op de beleidsregel schoon vervoer.

Om veelrijders in de stad de komende jaren te verleiden tot het overgaan op schonere mobiliteit (Euro 6, elektrisch) zal met behulp van een marktanalyse een doelgroepbenadering worden uitgewerkt, in nauwe samenwerking met de andere G4-steden. We werken hierin ook samen met de verschillende bedrijvenverenigingen van werklocaties en branches (bijvoorbeeld: taxikoepels, leasebedrijven en de autobranche).

Het instrument CO₂ footprint mobiliteit geeft bedrijven inzicht in de uitstoot van CO₂ door de mobiliteit van hun bedrijf. Op basis van de footprint nemen bedrijven mobiliteitsmaatregelen. Een CO₂ footprint uitwerken wordt nu als voorwaarde gesteld aan deelname aan de U15. Dit netwerk is in de afgelopen jaren fors uitgebreid met MKB bedrijven naar circa 200 bedrijven. Om bedrijven nog meer inzicht te geven in de uitstoot van hun wagenpark en de effecten daarvan op de luchtkwaliteit onderzoeken we of het mogelijk is dit instrument te verbreden naar NO_x/PM_x. Via slimme samenwerking maken we initiatieven van bedrijven en instellingen op gebied van schone mobiliteit onder een breed publiek toegankelijk. Deze worden via gemeentelijke communicatie ondersteund (bijvoorbeeld: low car diet – minder dagen in de week de auto

nemen –, instapdag elektrisch vervoer). Met kennisinstellingen in de stad zal worden samengewerkt met als doel stimulering van schonere mobiliteit.

Projecten bedrijven	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Doelgroepbenadering	Q3 2015	Q3 2015	200
Aanpassing beleidsregel schoon vervoer	Q3 2015	Q. 2015	beleidsregel
Onderzoek NO _x /PM _x footprint	Q3 2015	Q2 2016	rapport
Doelgroepbenadering met G4	Q3 2015	Q2 2016	400
Subsidieregeling taxi en OV baan voor schone voertuigen	Q4 2013	Q2 2016	200

3.4 Voorbeeldfunctie eigen organisatie

Het wagenpark van de gemeentelijke organisatie is afgelopen jaren verschoond, en deze verschooning zal intensief worden vervolgd. Bij vervanging van een personenauto zal eerst worden gekeken naar de behoefte aan mobiliteit: is vervanging nodig, kan de behoefte aan mobiliteit op een schonere manier worden opgelost: via een e-scooter of een (elektrische) deelauto? Bij personen- en bestelauto's zal vervanging plaatsvinden op grond van het uitgangspunt "elektrisch, tenzij".

Voor de grotere bestelauto's (vanaf 1.800 kg) en vrachtwagens/huisvuilwagens zal vervanging op basis van Euro 6/VI plaatsvinden, omdat op dit moment nog geen geschikte elektrische voertuigen verkrijgbaar zijn. Zodra deze op de markt komen onderzoeken we de mogelijkheden. Voor huisvuilwagens wordt nagegaan of een spoedige vervanging door Euro VI mogelijk is.

Vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) worden personen- en/of bestelauto's (aangepast) beschikbaar gesteld aan cliënten. Deze auto's blijven eigendom van de gemeente. Deze auto's zullen worden verschoond.

Projecten eigen organisatie	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Verdere verschooning eigen wagenpark:			
• Vervanging personen- en bestelauto's: 'elektrisch, tenzij'	2015	2018	100
• Verschooning wagenpark Wmo	Q3 2015	Q4 2015	15

3.6 Waterstof, groen gas en andere alternatieve schone(re) brandstoffen

Elke vorm van duurzame mobiliteit zonder verbrandingsemissies (zogenaamde TankToWheel-nulemissies) treden wij positief tegemoet. In het rapport "Een duurzame brandstofvisie met LEF", resultaat van het SER-visietraject naar een duurzame brandstoffenmix, worden brandstofcel-elektrische voertuigen (FCEV) gezien als een kansrijke toekomstige duurzame vervoerswijze. Hierbij sluiten wij ons aan: we volgen de

ontwikkelingen op de voet en zullen waar dat mogelijk is een bijdrage leveren aan de (versnelde) introductie van rijden op waterstof.

Er gelden beperkingen die afhankelijk zijn van locatie en toegepaste techniek. De op dit moment gangbare technieken met een geringe opslag van waterstof (waterstofproductie op locatie en opslag in gasflessen) hebben beperkte risicocontouren en zijn op veel locaties inpasbaar.

We onderzoeken of aan een waterstoftankinfrastructuur kan worden bijgedragen, en onderzoeken samen met marktpartijen hoe een pilot met waterstofbrandstof in onze stad mogelijk gemaakt kan worden. Hierbij gaan we na of er financieringsmogelijkheden zijn uit het investeringsprogramma van het Rijk en/of Europese subsidies.

Als er een waterstoftankpunt zou komen in Utrecht, dan zal het college een waterstofauto meenemen in de afweging bij een volgende vervanging in het gemeentelijk wagenpark, zodat daarvan een voorbeeldfunctie uitgaat.

We zien op dit moment geen directe mogelijkheden voor waterstofbussen, omdat de OV-bussen die in Utrecht rijden niet onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid vallen. Wel zullen we in gesprek blijven om in Utrecht een zo schoon mogelijk bussenpark te laten rijden. Een pilot met waterstof behoort zeker tot de mogelijkheden.

Project waterstof	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Onderzoek waterstof op basis van marktinitiatieven	Q4 2015	Q1 2016	rapport

4. Communicatie, financiën en monitoring

4.1 Communicatie

Voor een goede introductie van schone mobiliteit is communicatie essentieel: hoewel de bekendheid van schoon vervoer groeit, zullen mensen nog veel vragen hebben. Door te informeren stimuleren we hen gebruik te maken van schone vervoersmiddelen. In het kader van het vorige actieplan is een strategie ontwikkeld waarop we in deze tweede fase voortborduren. Daarnaast liften we zoveel mogelijk mee met initiatieven van derden, en werken we nauw samen met andere overheden (G4, G7, rijk). We laten ons inspireren door communicatiestrategieën die in de praktijk succesvol zijn gebleken, nemen ze over en passen ze aan waar nodig.

De gemeente Utrecht wil een aantrekkelijke en bereikbare stad voor haar bewoners en bezoekers realiseren. We richten ons expliciet op fiets en openbaar vervoer, maar we gaan ook door met het stimuleren van schoon vervoer zoals elektrisch voortbewegen (auto's, scooters, vaartuigen), deel- en leenauto's, en gebundelde en schone stadsdistributie. Het gemotoriseerde verkeer willen we zo schoon, duurzaam en stil mogelijk maken door het gebruik van schoon (elektrisch) vervoer te stimuleren. Dit verbetert de luchtkwaliteit en de gezondheid van onze inwoners en het zorgt voor terugdringing van CO₂ en geluidhinder.

We laten aan onze bewoners, bezoekers en forensen zien dat wij de voorkeur geven aan duurzaam vervoer, en dit ondersteunen we als een financieel haalbaar alternatief voor het gebruik van vervoersmiddelen op fossiele brandstoffen, we laten zien hoe we dit doen met beleid en maatregelen. Bedrijven en organisaties worden benaderd om samen met de gemeente elektrisch rijden te stimuleren bij hun medewerkers en voor hun eigen wagenpark.

Kernboodschap Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar

We willen een aantrekkelijke en bereikbare stad voor onze bewoners en bezoekers zijn. Daarom richten we ons op fiets en openbaar vervoer. De auto's, scooters en goederenstromen die (onvermijdelijk) onderdeel zijn van het stadsverkeer willen we zo schoon en duurzaam mogelijk maken. Daarom stimuleren we het gebruik van elektrisch vervoer (of waterstof) voor duurzame en CO₂ neutrale stad. Dit zorgt voor terugdringen van de uitstoot van CO₂, fijn stof, roet, stikstofdioxide en geluidshinder, ten gunste van de luchtkwaliteit en de gezondheid van de inwoners en bezoekers, met het langere termijn perspectief richting een duurzame stad.

Voor ieder project uit het actieplan Schoon Vervoer (2015–2020) wordt de communicatie nader ingevuld: een communicatieplan met kernboodschap, doelgroepen, communicatiematrix en planning. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen de direct betrokkenen die moeten handelen, degenen die geïnformeerd moeten worden en degenen die ingezet kunnen worden bij het halen van de communicatiedoelen.

Voor het verspreiden van informatie over schone mobiliteit en dat wat de gemeente Utrecht er aan doet om dit te stimuleren, maken we gebruik van de eigen communicatiemiddelen. Daarbij zorgen we voor koppeling met reeds bestaande informatie over Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar, Utrechtse Energie en Gezonde Lucht voor Utrecht. We sluiten zoveel mogelijk aan bij onze andere initiatieven en campagnes die het bewustzijn over duurzame mobiliteit, een schoner milieu en het gebruik van fiets en openbaar vervoer vergroten. Daarnaast zijn en worden er communicatiemiddelen voor het actieplan ontwikkeld en ingezet, afhankelijk van de te bereiken doelgroep.

4.2 Financiën

De dekking voor de uitvoering van dit actieplan wordt gevonden in het restant budget van het voorgaande actieplan Schoon Vervoer (2010–2014). Dekking van actieplannen en maatregelen binnen het programma Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit wordt geregeld via het MPB en de VJN. Het MPB 2015 wordt tegelijkertijd met de Voorjaarsnota 2015 aan de Raad voorgelegd. In de Voorjaarsnota stellen wij de Raad voor om het in het MPB opgenomen budget beschikbaar te stellen voor de uitvoering van dit plan.

Vanuit het MPB gaat het voor dit actieplan Schoon Vervoer om de volgende bedragen:

- Restant actieplan Schoon Vervoer 2010–2014: € 2,5 miljoen
- Restant vervangen eigen wagenpark: € 1 miljoen;
- Stimuleren deelgebruik auto: € 2 miljoen
- Schone bussen: € 2 miljoen
- Milieuzone en subsidies: € 9,5 miljoen
- Dieselaggregaten: € 0,75 miljoen

De huidige financieringsbronnen zijn eigen middelen (MIB/GU), ISV 1 en 2, en de rijkssubsidie FES die in vier tranches is uitgegeven. De FES gelden moeten op 31 december 2015 minimaal zijn verplicht en de maatregelen moet in 2016 zijn uitgevoerd. De rijkssubsidies FES 3 en 4 kennen aanvullende voorwaarden: zij mogen niet besteed worden aan inzet van eigen medewerkers en kennen (op de totale begroting voor het NSL) een cofinancieringseis van 100%: de gemeentelijke bijdrage moet minstens zo hoog zijn als de rijkssubsidie.

4.3 Monitoring

We monitoren de uitvoering van dit actieplan zowel op hoofdlijnen als op projectniveau. We maken daarbij gebruik van diverse instrumenten: effectmonitoring (bijvoorbeeld het effect op NO_x, PM_x, CO₂ en EC), doelgroepmonitoring, programmamonitoring – kwalitatief en kwantitatief. Afhankelijk van de doelstelling kiezen we een geschikte vorm. Ook nemen we in onze monitor de effecten van het actieplan Goederenvervoer mee op de reductie van het vrachtverkeer. Een aantal projecten in dit actieplan heeft nog geen monitoringsindicator gekregen. Deze zal bij de start van het desbetreffende project worden bepaald.

Jaarlijks maken we de stand van zaken op programmaniveau op, en rapporteren we (op hoofdlijnen) via de bestuurscyclus (VJN/Verantwoording). Ook leveren we input voor de jaarlijkse Monitoringsrapportage Luchtkwaliteit, de roetkaart, en de rapportages van Utrechtse Energie.

Elk project in dit actieplan Schoon Vervoer (2015–2020) heeft een effectindicator. We maken gebruik van verkeerstellingen, wagenparkscans, luchtkwaliteitsberekeningen en -metingen om het effect om de verschoning van de mobiele bronnen in beeld te brengen.

Het effect van de milieuzone wordt gemonitord met onder andere wagenparkscans en roetmetingen (in 2014 is een nulmeting gedaan), we publiceren vervolgens de resultaten, zoals toegezegd aan de Raadscommissie (zie § 3.2.1).

In 2017 vindt een uitgebreide tussenevaluatie plaats van het actieplan, op basis waarvan de ambities en de projecten in dit plan kunnen worden bijgesteld. In 2019 wordt een eindevaluatie gemaakt, met voorstellen voor de toekomst.

Bijlage 1: Planning en resultaten

Projecten infrastructuur	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Realisatie, beheer en onderhoud oplaadinfrastructuur (met voorwaarden voor vormgeving in openbare ruimte):	loopt door		400 laadpalen
- uitvoering realisatie beheer en onderhoud oplaadinfrastructuur huidig contract tot 1-1-2016; - concessie beheer en onderhoud bestaande oplaadpalen; - aanbesteding/concessie realisatie, beheer en onderhoud 160 nieuwe oplaadpalen.		2015 2015-2016/2017	70 170 160
Monitoring data oplaadinfra (in samenwerking met G4) via analyse door Hogeschool van Amsterdam van data en cijfers, ten behoeve van bijsturing van beleid	2014	2017	rapportages
Ondersteunen initiatieven oplaadinfrastructuur met private aansluiting door opname in beleidsregel.	Q3 2015	Q3 2015	beleidsregel
Stimuleren ontwikkeling app voor gebruik oplaadpalen (in G4-verband).	Q3 2015	Q4 2015	app
Projecten personen/bestel/taxi	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Milieuzone	Q1 2015	n.v.t.	
Effectmeting milieuzone	Q3 2014	Q3 2015	rapport
Stimulering sloop/vervanging oude diesels	Q4 2013	Q4 2015	3400
Alleen schone taxi's op de busbaan	Q3 2015	Q4 2016	400 taxi's
Projecten OV	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Bussen: Euro VI of zero emission: elektrisch/waterstof	Q2 2015	Q4 2016	70 bussen
Aanbestedingen overheid	Q3 2015	Q3 2017	
Project autodelen	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Stimuleren autodelen, onderzoek en plan van aanpak	Q3 2015	Q3 2015	plan van aanpak
Projecten kleine gemotoriseerde tweewielers	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Stimuleren e-scooters bij bedrijven	loopt door	Q4 2016	400 e-scooters
Sloop/vervangingssubsidie scooters/brommers	Q3 2015	Q4 2016	300 e-scooters
Scooterscan	Q1 2019	Q1 2019	rapport

Projecten vaartuigen	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Onderzoek elektrisch varen			rapport
Overleg met bedrijven			
Stimuleringsregeling bedrijven			
Projecten bouw en evenementen	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Schone bouwwerktuigen	Q3 2015	Q3 2015	
Evenemententerreinen	Q2 2015	Q1 2016	7 terreinen
Projecten bedrijven	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Doelgroepbenadering	Q3 2015	Q3 2015	200
Aanpassing beleidsregel schoon vervoer	Q3 2015	Q. 2015	beleidsregel
Onderzoek NO _x /PM _x footprint	Q3 2015	Q2 2016	rapport
Doelgroepbenadering met G4	Q3 2015	Q2 2016	400
Subsidieregeling taxi en OV baan voor schone voertuigen	Q4 2013	Q2 2016	200
Projecten eigen organisatie	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Verdere verschoning eigen wagenpark:			
• Vervanging personen- en bestelauto's: 'elektrisch, tenzij'	2015	2018	100
• Verschoning wagenpark Wmo	Q3 2015	Q4 2015	15
Project waterstof	Start	Gereed	Resultaat (monitor)
Onderzoek waterstof op basis van marktinitiatieven	Q4 2015	Q1 2016	rapport

Bijlage 2: Motie elektrisch vervoer over water

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 3 juli 2014, ter bespreking van de Voorjaarsnota 2014,

Constaterende dat

- Er in Utrecht veelvuldig gebruik wordt gemaakt van vervoer over het water, zowel door de gemeente, bedrijven als particulieren;
- Elektrische boten niet alleen milieuvriendelijker zijn, maar ook zorgen voor minder geluidsoverlast dan met een benzinemotor aangedreven motor.

Overwegende dat

- Er in Utrecht al een elektrische bierboot (stroomboot) en een afvalboot (Ecoboot) varen;
- De gemeente Utrecht via haar website aangeeft dat "de komende jaren zeker nog twee elektrische boten in gebruik worden genomen";
- De gemeente ambitieuze doelen zegt te hebben gesteld om Utrecht in 2030 klimaatneutraal te maken.

Verzoekt het college

- Actief het gesprek aan te gaan met het Utrechtse bedrijfsleven dat gebruik maakt van vervoer over water en zo spoedig mogelijk samen met hen aan de slag te gaan om de mogelijkheden te verkennen om 'reguliere' boten te vervangen door elektrische boten;
- Het bedrijfsleven in Utrecht middels stimuleringsfondsen te bewegen over te stappen van 'regulier' vervoer via het water naar elektrisch vervoer;
- Het bedrag hiervoor te halen uit het duurzaamheidsbudget.

En gaat over tot de orde van de dag.

Eva van Esch (Partij voor de Dieren)

Bijlage 3: Cijfers elektrisch vervoer in Nederland en in Utrecht

Ter informatie [diverse recente publicaties](#) van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland:

[Ontwikkeling elektrische personenauto's per provincie](#)

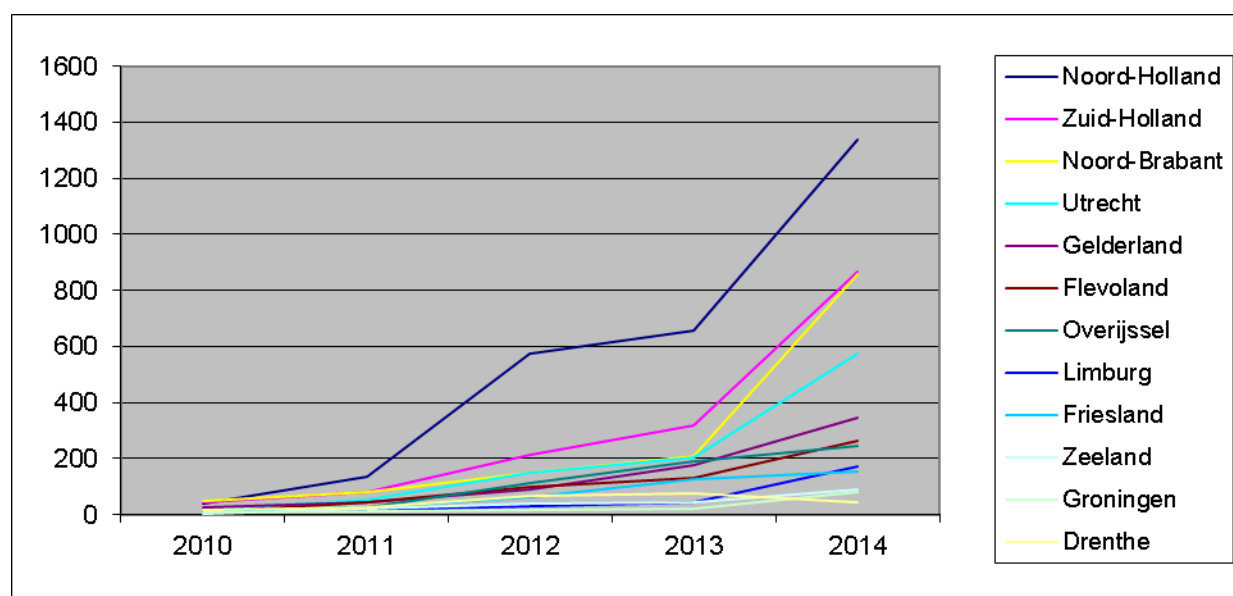
[Analyse over 2014](#)



Special: Ontwikkeling elektrische personenauto's per provincie

Deze special geeft inzicht in de registratie van elektrische personenauto's per provincie, voor de periode juni 2010 tot en met juni 2014. Er is onderscheid gemaakt in de volledig elektrische personenauto's (FEVs) en de plug-in hybride personenauto's (PHEVs).

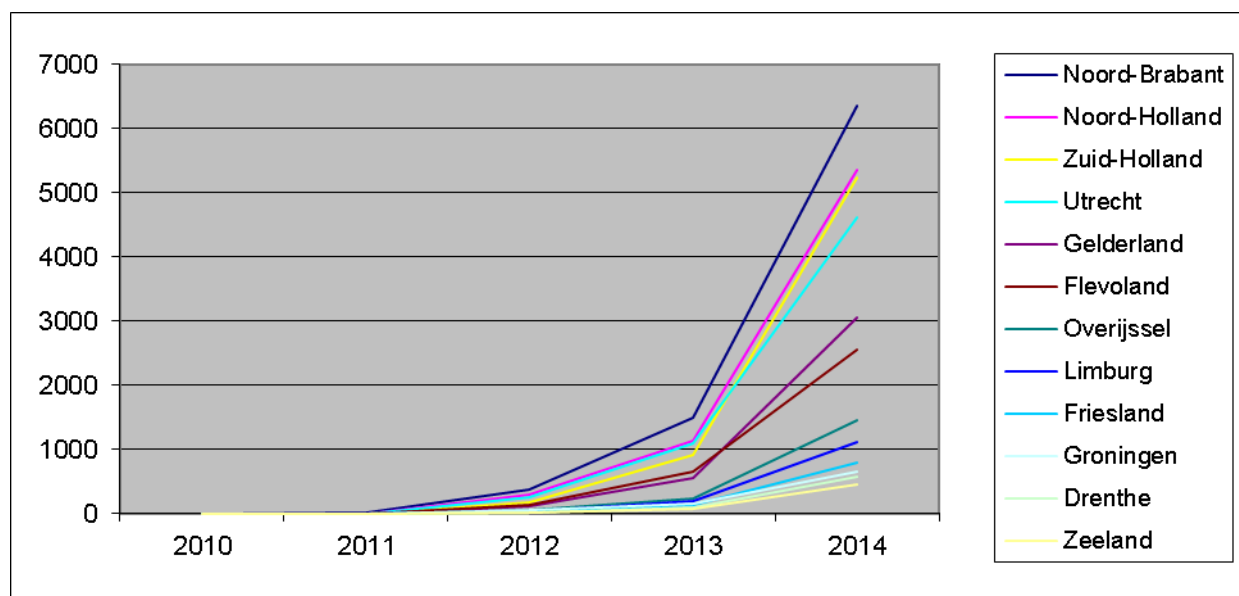
Onderstaande registratiecijfers kunnen afwijken van het werkelijk aantal elektrische personenauto's dat in een provincie op de weg rijdt. Basis voor deze analyse is de provincie waar het kenteken staat geregistreerd. Leaseauto's kunnen op het leasebedrijf staan geregistreerd, maar ook op het leasende bedrijf of soms op de leaserijder. Zo kan een leaseauto geregistreerd zijn bij de leasemaatschappij in Flevoland, terwijl de voertuigberijder in Noord-Holland woont.



Figuur 1: Ontwikkeling aantal geregistreerde FEVs per provincie (Bron: RDW, bewerking RVO.nl)

FEVs	jun-10	jun-11	jun-12	jun-13	jun-14
Noord-Holland	41	134	573	655	1336
Zuid-Holland	46	79	212	319	867
Noord-Brabant	50	80	148	209	856
Utrecht	18	54	147	202	574
Gelderland	26	46	92	177	346
Flevoland	7	43	97	129	265
Overijssel	13	26	111	189	246
Limburg	7	15	30	44	173
Friesland	14	26	61	125	155
Zeeland	3	22	39	45	89
Groningen	9	11	18	23	81
Drenthe	15	27	69	75	44

Tabel 1: Aantal geregistreerde FEVs per provincie (Bron: RDW, bewerking RVO.nl)



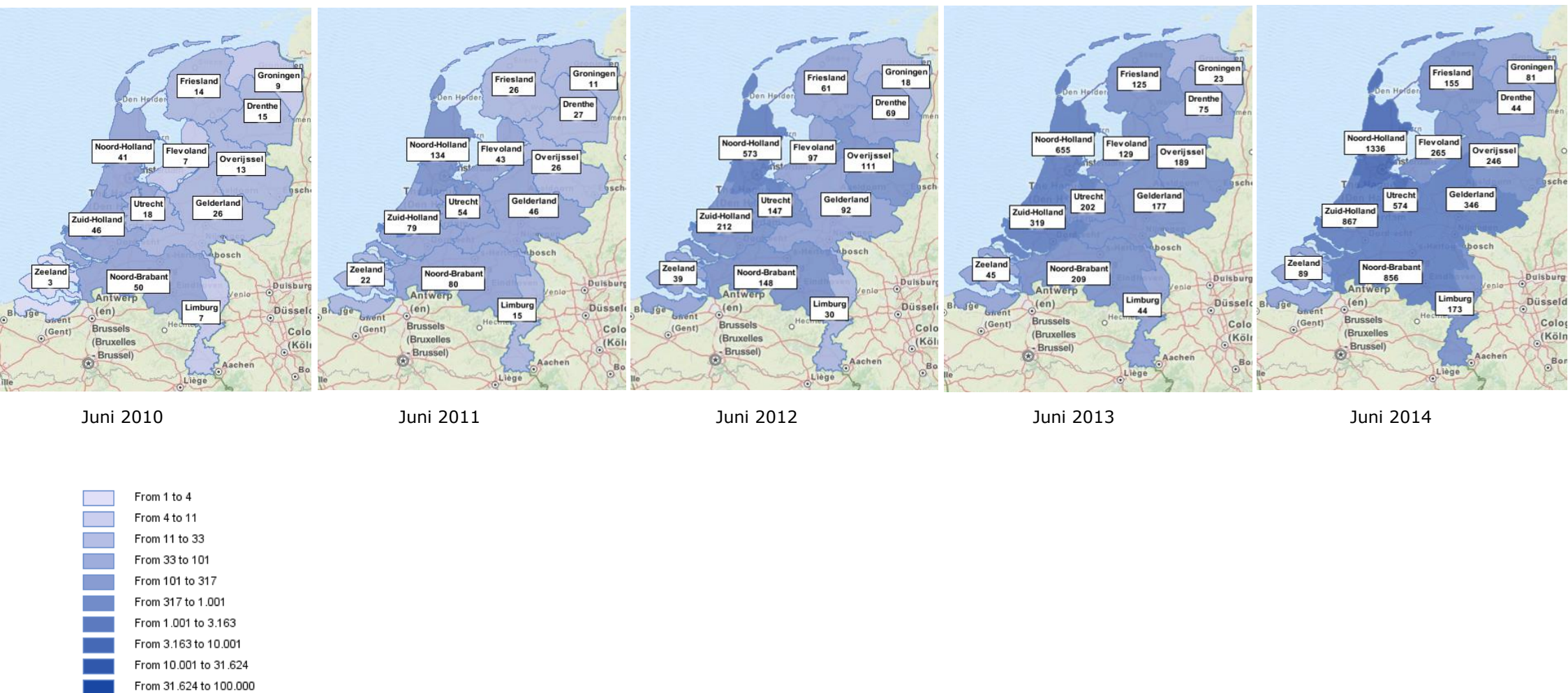
Figuur 2: Ontwikkeling aantal geregistreerde PHEVs per provincie (Bron: RDW, bewerking RVO.nl)

PHEVs	jun-10	jun-11	jun-12	jun-13	jun-14
Noord-Brabant	0	11	365	1497	6362
Noord-Holland	0	0	284	1139	5358
Zuid-Holland	1	1	163	907	5234
Utrecht	0	1	254	1084	4615
Gelderland	0	0	116	549	3049
Flevoland	0	0	142	657	2545
Overijssel	0	0	62	224	1453
Limburg	0	0	42	201	1106
Friesland	0	0	38	135	783
Groningen	0	0	47	146	655
Drenthe	0	0	19	86	563
Zeeland	0	0	17	74	443

Tabel 2: Aantal geregistreerde PHEVs per provincie (Bron: RDW, bewerking RVO.nl)

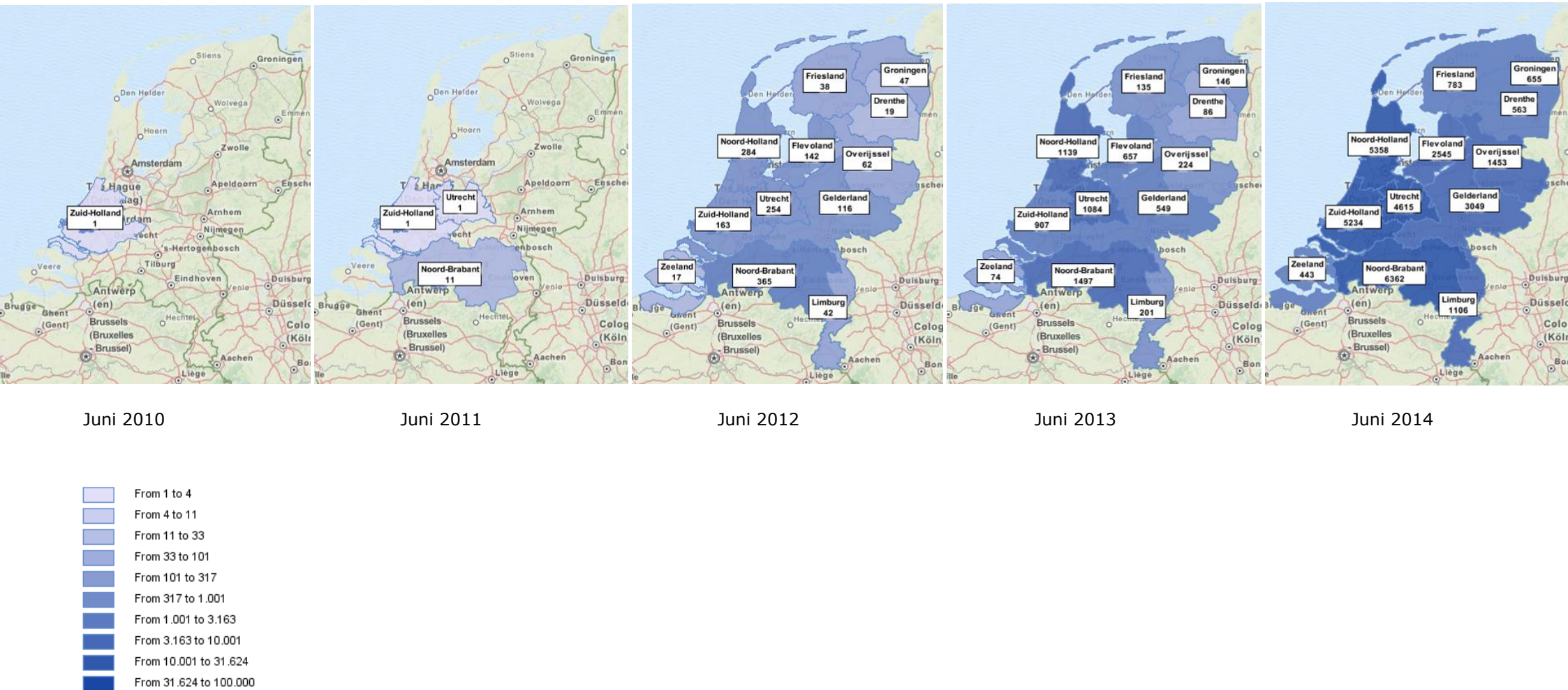


Figuur 4: Ontwikkeling absoluut aantal geregistreerde FEVs per provincie





Figuur 5: Ontwikkeling absoluut aantal geregistreerde PHEVs per provincie





Special: Analyse over 2014

In deze special gaan we nader in op de ontwikkeling van elektrisch vervoer in 2014.

De voertuigregistraties van volledig elektrische (BEV) en plug-in hybride voertuigen (PHEV) groeiden in 2014 goed door. De BEV's groeiden met 64% relatief het sterkst, zoals in de tabel is te zien.

Totaal registraties per type voertuig	31-12-2012	31-12-2013	31-12-2014	Groei percentage (T.o.v. 31-12-2013)
BEV	1.910	4.161	6.825	64%
PHEV	4.348	24.512	36.937	51%
Totaal EV personenauto's	6.258	28.673	43.762	53%

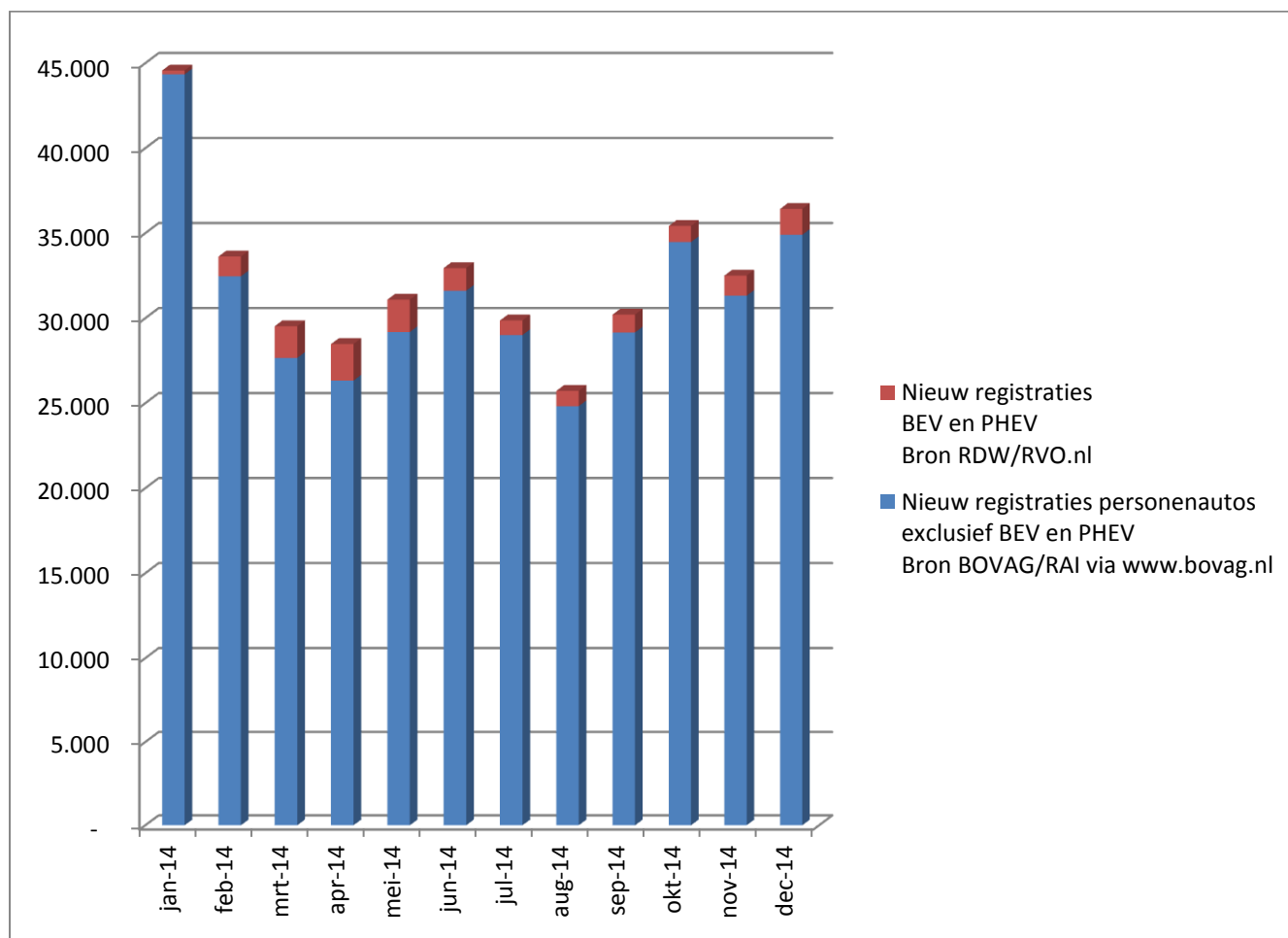
Bron: RDW, bewerking RVO.nl

In onderstaande tabel wordt per maand de ontwikkeling van alle registraties van nieuwe personenauto's afgezet tegen de registraties van volledig elektrische en plug-in hybride voertuigen. Over heel 2014 bestond 3,9% van de nieuw registraties uit volledig elektrische en plug-in hybride voertuigen. In 2013 was 5,3% van de totale registraties een volledig elektrisch of plug-in hybride voertuig.

Periode	Nieuw registraties alle personenauto's	Nieuw registraties BEV en PHEV personenauto's	Percentage BEV en PHEV van totaal registraties
jan-14	44.568	221	0,50%
feb-14	33.625	1.158	3,44%
mrt-14	29.530	1.866	6,32%
apr-14	28.479	2.149	7,55%
mei-14	31.092	1.904	6,12%
jun-14	32.950	1.336	4,05%
jul-14	29.867	859	2,88%
aug-14	25.722	895	3,48%
sep-14	30.214	1.050	3,48%
okt-14	35.424	945	2,67%
nov-14	32.507	1.185	3,65%
dec-14	36.424	1.521	4,18%
Totaal 2014	390.402	15.089	3,86%

Bron: alle registraties: BOVAG/RAI via www.bovag.nl, BEV en PHEV: RDW, bewerking RVO.nl

Op de volgende bladzijde is de ontwikkeling van de nieuw registraties in grafiekvorm weergegeven.



Bron: alle registraties: BOVAG/RAI via www.bovag.nl, BEV en PHEV: RDW, bewerking RVO.nl

De volgende tabel geeft naast de registraties van volledig elektrische (BEV) en plug-in hybride voertuigen (PHEV) ook de registraties weer van volledig hybride voertuigen (HEV). Net als in 2013 zijn er in 2014 meer plug-in hybride voertuigen geregistreerd dan volledig hybride voertuigen.

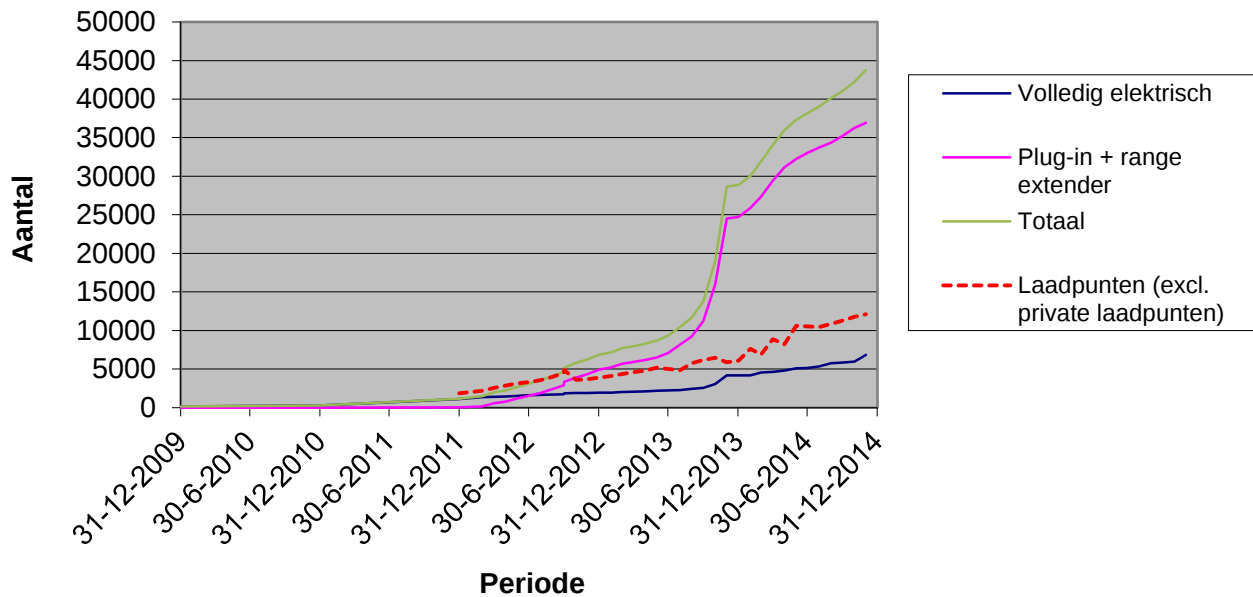
Registraties per type voertuig	Totaal per 31-12-2012	Totaal per 31-12-2013	Totaal per 31-12-2014	Registraties in 2014
BEV	1.910	4.161	6.825	2.664
PHEV	4.348	24.512	36.937	12.425
HEV	88.562	106.918	117.259	10.341

Bron: RDW, bewerking RVO.nl

Tenslotte is hieronder in een grafiek de ontwikkeling van de registraties van volledige elektrische personenauto's afgezet tegen die van plug-in hybride voertuigen (inclusief range extended voertuigen). In de grafiek is tevens de ontwikkeling van de laadpunten (publiek, semi-publiek en snellaad) weergegeven.



Ontwikkeling elektrische personenauto's en laadpunten



Bron voertuigen: RDW, bewerking RVO.nl

Bron laadpunten: Gebaseerd op cijfers van stichting e-laad, EV-Box B.V, NUON en Essent, The New Motion (cijfers t/m 31-10-2012) en Oplaaadpalen.nl (vanaf cijfers tm 30-11-2012). Voor cijfers t/m 28-02-2014 is de aanname gemaakt dat laadpalen van e-laad, Nuon en Essent publiek zijn en de overige laadpalen in het bestand semi-publiek. Vanaf 31-03-2014 is in de data van Oplaaadpalen.nl aangegeven of laadpunten (semi-)publiek zijn.

Cijfers elektrisch vervoer

› Meer artikelen

Vragen over Elektrisch rijden?

Bel: 088 042 42 42

Dit overzicht geeft een indruk van de ontwikkeling van elektrisch vervoer in Nederland.

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland stelt dit overzicht maandelijks samen, in opdracht van het ministerie van Economische Zaken. De cijfers mogen, met bronvermelding (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland), worden gebruikt.

Aantal geregistreerde elektrische voertuigen in Nederland*

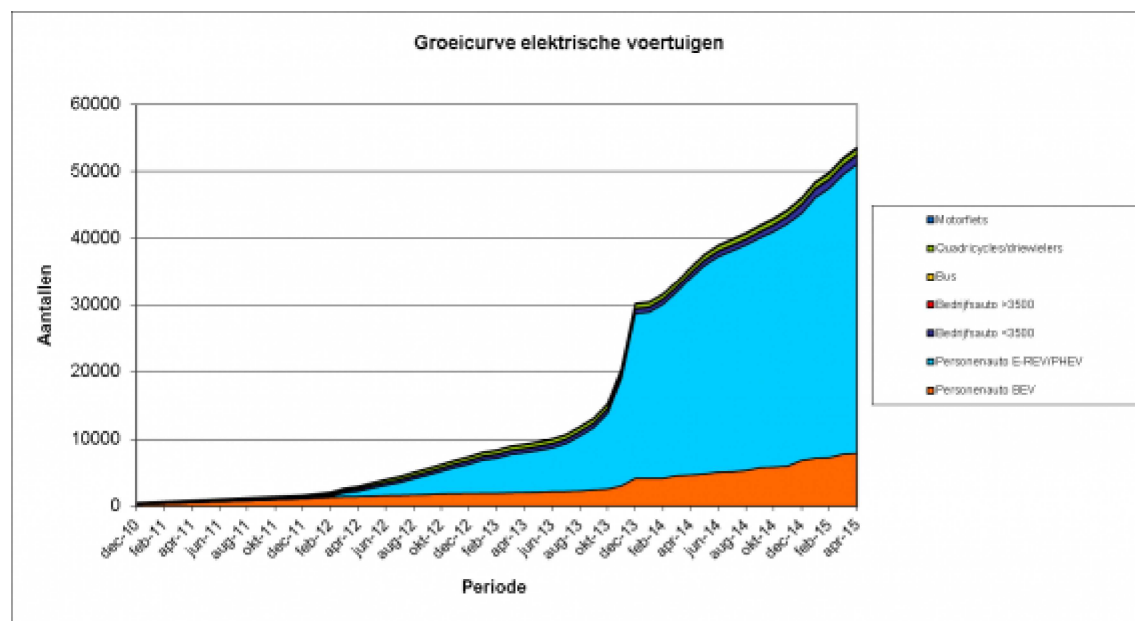
Aantal per type voertuig	31 dec 2013	31 dec 2014	28 feb 2015	31 mrt 2015	30 apr 2015
Personenauto (FEV)	4.161	6.825	7.246	7.749	7.887
Personenauto (E-REV, PHEV)	24.512	36.937	40.255	41.802	43.202
Bedrijfsauto < 3.500	669	1.258	1.273	1.349	1.337
Bedrijfsauto > 3.500	39	46	50	51	50
Bus*	73	80	80	85	86
Quadricycles (vh driewielig)	632	769	786	798	804
Motorfiets	125	196	232	251	266
Totaal op de weg	30.211	46.111	49.922	52.085	53.632
Bromfietsen	3.130	3.441	3.477	3.466	3.472
Snorfietsen	19.772	23.850	24.429	24.789	25.363
Brommobielen	141	172	177	193	198
Totaal inclusief brom/snorfiets/brommobiel	53.254	73.574	78.005	80.533	82.665

* inclusief trolleybussen en een aantal hybride bussen

exclusief volledig hybride voertuigen

Bron: RDW, m.i.v. 31-08-2013 op basis van gegevensmodel op basis van aandrijflijn- en brandstofconcept.

Ontwikkeling aantal geregistreerde elektrische voertuigen in Nederland



(excl. brom- en snorfietsen)

Bron: RDW, m.i.v. 31-08-2013 op basis van gegevensmodel op basis van aandrijflijn- en brandstofconcept.

Top 5 geregistreerde modellen plug-in hybride elektrische voertuigen (30-04-2015)

Model	Voertuigtype	Aantal	Vershil t.o.v. vorige maand
	Personenauto (PHEV)	17.349	+392
Mitsubishi Outlander			
Volvo V60 Plug-in hybrid	Personenauto (PHEV)	10.828	+197
Opel Ampera	Personenauto (E-REV)	4.968	-1
Toyota Prius Plug-in	Personenauto (PHEV)	4.053	+4
Volkswagen Golf	Personenauto (E-REV)	2.239	+353

Bron: RDW, m.i.v. 31-08-2013 op basis van gegevensmodel op basis van aandrijflijn- en brandstofconcept.

Top 6 geregistreerde modellen volledig elektrische voertuigen (30-04-2015)

Model	Voertuigtype	Aantal	Vershil t.o.v. vorige maand
Tesla Model S	Personenauto (FEV)	3.118	+74
Nissan Leaf	Personenauto (FEV)	1.290	+4
Renault Zoe	Personenauto (FEV)	935	+15
Smart ForTwo Electric Drive	Personenauto (FEV)	770	+2
BMW I3	Personenauto (FEV)	428	+6
Renault Twizy	Quadricycle (FEV)	387	+1

Bron: RDW, m.i.v. 31-08-2013 op basis van gegevensmodel op basis van aandrijflijn- en brandstofconcept.

Streefwaarden Plan van Aanpak Elektrisch Rijden

Plan van aanpak 2011-2015 ['Elektrisch rijden in de Versnelling'](#)

Doelstelling	Elektrische voertuigen op de weg (3 of meer wielen)
2015	15.000 tot 20.000
2020	200.000
2025	1.000.000
Feitelijk	
2011-12	1.579
2012-12	7.311
2013-12	30.086
2014-12	45.915

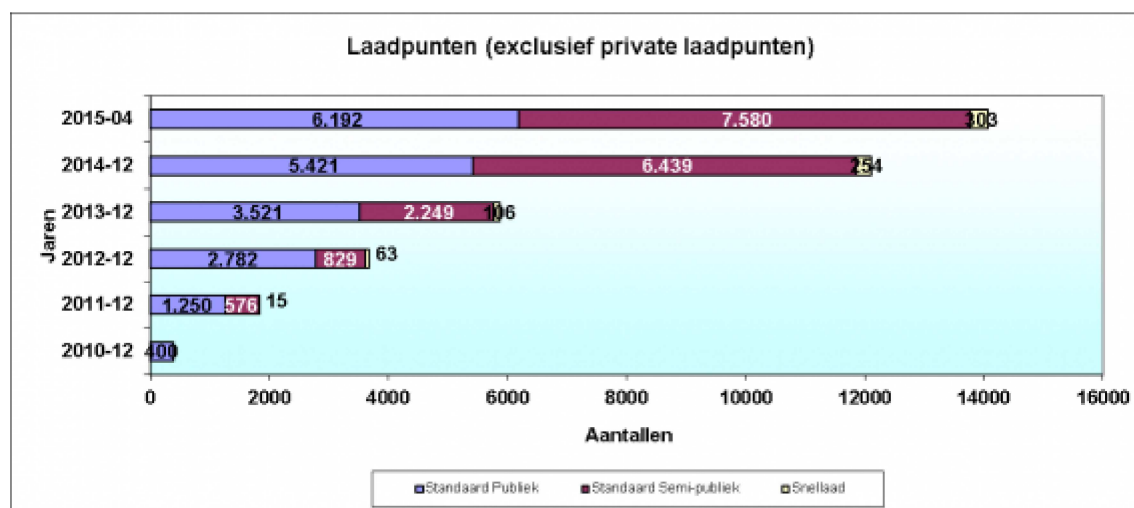
2015-03 53.366*Bron: Plan van aanpak 2011-2015 'Elektrisch rijden in de Versnelling'*

Aantallen laadpunten

Aantal geïnstalleerd per standaard laadpunten	31 dec 2013	31 dec 2014	28 feb 2014	31 mrt 2015	30 apr 2015
Publiek (24/7 openbaar toegankelijk)	3.521	5.421	5.792	5.940	6.192
Semi-publiek (beperkt openbaar toegankelijk)	2.249	6.439	7.209	7.494	7.580
Snellaadpunten					
Publiek en semi-publiek	106	254	295	301	303

Private laadpunten

Inschatting op basis van onderzoek in 2012 18.000 28.000
 en extrapolatie en geschatte toename op
 basis van geregistreerde EV's



Gebaseerd op cijfers van stichting e-laad, EV-Box B.V, NUON en Essent, The New Motion (cijfers t/m 31-10-2012) en Oplaadpalen.nl (vanaf cijfers tm 30-11-2012). Voor cijfers t/m 28-02-2014 is de aanname gemaakt dat laadpalen van e-laad, Nuon en Essent publiek zijn en de overige laadpalen in het bestand semi-publiek. Vanaf 31-03-2014 is in de data van Oplaadpalen.nl is niet aangegeven of laadpunten (semi-)publiek zijn.

Downloads:

 Special ontwikkeling milieuprestaties OV-bussen en e-bussen maart 2015
<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2015/03/Special%20Milieuprestatie%20OV%20bussen%20en%20e-bussen%20maart%202015.pdf>

PDF document | 318,05 KB



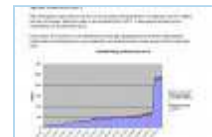
 Special analyse over 2014 (<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2015/01/Special%20Analyse%20over%202014.pdf>)

PDF document | 326,31 KB



 Special e-taxis december 2014 (<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2014/12/Special%20e-taxis.pdf>)

PDF document | 249,25 KB



 Special verzuivering verdienpotentieel elektrisch vervoer in Nederland nov 2014 (<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2014/11/Special%20verzilvering%20verdienpotentieel%20elektrisch%20vervoer%20in%20Nederland%20nov%202014.pdf>)

PDF document | 349,30 KB



 Special Laadgedrag van elektrische rijders in Nederland (<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2014/10/Special%20Laadgedrag.pdf>)

PDF document | 178,51 KB



 Special ontwikkeling elektrische personenautos per provincie (<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2014/07/Special%20ontwikkeling%20elektrische%20personenautos%20oper%20provincie.pdf>)

PDF document | 585,62 KB



 Special elektrisch vervoer analyse over 2013 (<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2014/01/Special%20elektrisch%20vervoer%20analyse%20over%202013.pdf>)

PDF document | 315,56 KB



 Special Elektrische bussen oktober 2013 (<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2013/11/Special%20Elektrische%20bussen.pdf>)

PDF document | 131,69 KB



 Special Elektrische tweewielers september 2013.pdf (<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2013/10/Special%20Elektrische%20tweewielers.pdf>)

PDF document | 145,02 KB

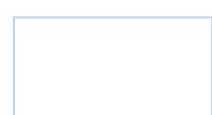


 Special verdienpotentieel elektrisch vervoer (juli 2013) (<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2013/09/Special%20verdienpotentieel%20elektrisch%20vervoer%20%28juli%202013%29.pdf>)

PDF document | 569,47 KB



 Special resultaten enquête mei 2013 (<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2013/10/Special%20resultaten%20enquête%20mei%202013.doc.pdf>)



PDF document | 1,31 MB



 Special e-varen maart 2013 (<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2013/10/Special%20e-varen%20maart%202013.doc.pdf>)

PDF document | 861,34 KB



 Special Quadracycles februari 2013
(<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2013/10/Special%20Quadracycles%20februari%202013.pdf>)

PDF document | 60,82 KB



 Special internationale ontwikkelingen 31-01-2013
(<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2013/10/Special%20internationale%20ontwikkelingen%2031-01-2013.doc.pdf>)

PDF document | 167,78 KB



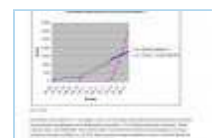
 Special plug-in hybride versus volledig hybride november 2012
(<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2013/10/Special%20plug-in%20hybride%20versus%20volledig%20hybride%20november%202012.doc.pdf>)

PDF document | 131,03 KB



 Special FEV versus E-KEV en PHEV oktober 2012
(<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2013/10/Special%20FEV%20versus%20E-REV%20en%20PHEV%20oktober%202012.doc.pdf>)

PDF document | 128,96 KB



 Samenvatting tussenevaluatie proeftuinen hybride en elektrisch rijden
(<http://www.rvo.nl/sites/default/files/2014/03/Samenvatting%20tussenevaluatie%20proeftuinen%20hybride%20en%20elektrisch%20rijden.pdf>)

PDF document | 70,72 KB



Geplaatst onder:

- › Duurzaam ondernemen
(/onderwerpen/duurzaam-ondernemen)
- › Energie en milieu-innovaties
(/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties)
- › Energie besparen (/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-besparen)
- › Kennis (/onderwerpen/tools/kennis)

Meer over: Elektrisch Rijden (/Zoeken?Query=%2A&F%5Bo%5D=Trefwoorden_Tax%3A4291)