



Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar

Actieplan Schoon Vervoer

2015-2020



Inleiding

In 'Utrecht maken we Samen', het coalitieakkoord voor de periode 2014–2018, hebben we aangekondigd 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. Onze ambities zijn om de gezondheid en de luchtkwaliteit te verbeteren, om in 2020 een CO₂-reductie van minstens 30% te hebben bereikt, om in 2030 klimaatneutrale stad te zijn, en om verkeerslawaaï te reduceren. Het actieplan Schoon Vervoer helpt mee deze ambities te realiseren.

Mobiliteit in de stad is 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 het echt niet anders kan"). Ons speerpunt blijft het stimuleren van elektrisch vervoer: stil, schoon en zuinig. Ons land is er zeer geschikt voor vanwege de relatief korte afstanden tussen en binnen de steden. De markt blijft zich ontwikkelen en neemt



volop initiatief: veel autoproducenten bieden elektrische en hybride auto's aan, oplaadinfrastructuur wordt (verder) uitgerold en energiebedrijven werken enthousiast mee. 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.

We maken elektrisch vervoer op flinke schaal zichtbaar in Utrecht: in de stad, in de wijk, in alle vormen van mobiliteit: openbaar vervoer,

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). Tegelijk verbreden we onze aanpak naar de verschoning van alle vormen van mobiele bronnen (voer- en vaartuigen, dieselaggregaten, en bijvoorbeeld ook inkoopbeleid). 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.



We zetten onze actieve en regisserende rol in het stimuleren van duurzame mobiliteit en schoon vervoer voort op drie manieren: faciliterend, stimulerend, en door het innemen van een voorbeeldfunctie.

We zetten in op het volgende:

- stimuleren van volledig elektrisch vervoer (ook ten opzichte van hybride), inclusief waterstof voor (middel)zwaar vervoer;
- uitbreiden van de openbare oplaadinfrastructuur, efficiënter gebruik hiervan en stimuleren van oplaadinfra bij bedrijven en particulieren;
- stimuleren van e-scooters (waar mogelijk in combinatie met de sloop van brandstof-scooters);
- verschonen van het openbaar vervoer (bussen), van veelgebruikers in de stad (taxi's, bestelverkeer), en invoeren van 'schone taxi's op de busbaan'.
- ondersteunen van initiatieven van bewoners voor schone, duurzame mobiliteit en van initiatieven uit de markt – we benaderen bedrijven pro-actief en leveren hen maatwerk;
- inzet op autodelen en op de verschoning van de voertuigen die daarvoor worden ingezet;
- milieuzones voor personen-, bestel- en vrachtverkeer om verschoning van de voertuigen daadwerkelijk tot stand te brengen.



Oplaadinfrastructuur

Met het vorige actieplan hebben we een oplaadinfrastructuur in de stad te gerealiseerd, in samenwerking met de stichting E-laad en met Ballast Nedam. Er zijn nu 32 openbare oplaadlocaties in de stad en, op basis van aanvragen van particulieren, 140 oplaadpalen. Het aantal aanvragen was circa vier per week.

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 oplaadlocaties van de stichting E-laad.

Bedrijven bieden hun bezoekers graag de mogelijkheid te laden via semi-openbare oplaadpalen op hun terrein. We hebben bijdragen toegekend voor het realiseren van 77 oplaadpunten op (semi)openbaar (bedrijfs)terreinen en 97 op particulier terreinen.

BP en ANWB hebben drie snelladers geopend in Utrecht aan de Cartesiuslaan en bij Stadion Galgenwaard, waar e-rijders de accu 80% kunnen opladen in 20 minuten. Een elektrische laad- en losvoorziening met walstroom is in Lage Weide in gebruik genomen. Voor pleziervaart zijn oplaadpunten bij Wittevrouwensingel en bij Hooghiemstra aangebracht.



In gemeentelijke parkeergarages zijn 20 oplaadpunten gerealiseerd. In de parkeergarages van Hoog Catharijne en op de terreinen van de Jaarbeurs zijn door de markt meerdere punten gerealiseerd.

De markt voor openbare oplaadinfrastructuur is gegroeid, maar nog broos, en groeit niet snel genoeg. Daarom blijven we deze stimuleren, onder andere door het plaatsen van oplaadpalen en met maatregelen om het verbruik per paal te verhogen. Er is 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.

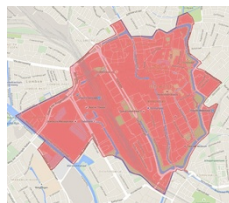
Het gebruik van oplaadpalen is beperkt door de grote hoeveelheid van hybride voertuigen (zij hebben minder stroom nodig) en doordat auto's op de parkeerplaats blijven staan nadat ze volgeladen zijn. Daarnaast is moeilijk te zien welke oplaadpalen vrij zijn en of op dat moment een oplaadpaal beschikbaar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

parkeerplaatsen helpt om de oplaadpalen efficiënter te gebruiken.

Oplaadpalen in de openbare ruimte, met een aansluiting op een particuliere meter, zijn aantrekkelijk vanwege de lagere kosten van de stroom. 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. Daarom zullen we dit soort initiatieven faciliteren.

Verschoning mobiliteit

Milieuzones



De milieuzone voor personen- en bestelauto's is van kracht sinds 1 januari 2015, 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 gerapporteerd.

Personenauto's, bestelauto's en taxi's



Vooruitlopend op de invoering van de milieuzone voor personen- en bestelverkeer in 2015 is in het najaar van 2013 ruim 10 miljoen euro subsidie beschikbaar gesteld voor de vervanging van dieselfauto's ouder dan 2001 en benzineauto's ouder dan 1992. Er zijn subsidies voor bedrijven en bewoners, voor sloop voor vervangend vervoer. Dit vervangende vervoer kan, in plaats van een auto, ook een e-bike, e-scooter, OV-abonnement of deelfauto abonnement zijn. Eind 2014 waren er ruim 2.800 subsidies aangevraagd, voor bijna 5 miljoen euro, waarvan bijna 4 miljoen euro is beschikbaar. De subsidies blijven tot 1 december 2015 beschikbaar.

Aan taxi's op de busbaan worden concrete eisen en voorwaarden opgelegd: vanaf een bepaalde termijn mogen daar alleen schone taxi's nog rijden.

Vervanging van bestelauto's heeft nog geen hoge vlucht genomen. De overgang van een vervuilde bestelauto naar een Euro 6 bestelauto is erg groot en de economische omstandigheden spelen een aanzienlijke rol. In 2015 benaderen



we doelgroepen (veelrijders) in de stad (taxi's en bestelauto's) voor vervanging van hun voertuig door een schoner model (Euro 6 of elektrisch). Initiatieven van bedrijven en particulieren om het gebruik van schone voertuigen onder veelrijders te stimuleren ondersteunen we, mits ze binnen de voorwaarden van de sloop/stimuleringsregeling passen.

E-scooters



Om meer bedrijven te ondersteunen in hun initiatieven om het gebruik van elektrische voertuigen, 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 en op het stimuleren van oplaadpunten.

In 2012 zijn 70 elektrisch scooters in gebruik genomen door Utrechtse bezorgdiensten van maaltijden. In 2014 zijn voor 220 e-scooters aanvragen ingediend. Ook makelaars en thuiszorginstanties stappen over op het gebruik van e-scooters. We zetten deze stimuleringsregelingen voor bedrijven voort tot en met 2016.

Uit de TNO-scooterscan uit 2015 blijkt dat er een flink aantal brandstofscooters rijdt in de stad. Om de aanschaf van elektrische tweewielers verder te stimuleren, en om het twee- en viertakt 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.

Autodelen



Met bijna duizend deelauto's is Utrecht de gemeente met de meeste deelauto's per inwoner. We signaleren een groei, voortkomend uit de opkomst 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 GreenWheels of ConnectCar, is populair. We willen koploper in Nederland blijven en zetten de komende jaren verder in op het stimuleren van autodelen. Hierbij 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. We onderzoeken met welke maatregelen we autodelen verder kunnen bevorderen, en denken bijvoorbeeld aan vouchers voor een pakket bestaande uit deelauto abonnement in combinatie met fiets of openbaar vervoer, of een probeerregeling met elektrische deelauto's voor buurtinitiatieven.

Openbaar Vervoer



De concessie voor stads- en streekvervoer loopt tot en met 2022. Stadsbussen zijn Euro VI, de overige 143 streekbussen zijn nog 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.

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). Vanuit de Wmo worden personen- en/of bestelauto's (aangepast) beschikbaar gesteld aan cliënten. Deze auto's willen wij 'schoon'. De aanbestedingen gelden voor een aantal jaren. Voor de verschoning van dit vervoer voeren we een project uit met als doel de gunningcriteria doorslaggevend te richten op duurzaam en schoon vervoer.

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. 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.

In Utrecht varen elektrische rondvaartboten en worden elektrische sloepen verhuurd.

We onderzoeken de mogelijkheden om het vervoer over water verder te verschonen. We gaan 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.

Bouwwerktuigen en aggregaten

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. 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.

Er is veel aandacht voor de vervuiling, stank en geluid veroorzaakt door dieselaggregaten bij evenementen. Daarom realiseren we elektrische aansluitpunten op de belangrijkste evenemententerreinen, zodat het gebruik van dieselaggregaten daar aanzienlijk teruggedrongen kan worden.

Initiatieven uit de markt: samenwerking met bedrijven

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.

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 mobiliteitsmaatregelen te nemen, waaronder schoon vervoer.



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.

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). Daarom zetten we onze beleidslijn en maatregelen intensief door. We benaderen bedrijven actief en leveren maatwerk. Hierbij moet het 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.

De komende jaren gaan we veelrijders verleiden om over te gaan op schonere mobiliteit (Euro 6, elektrisch). We werken hierin ook samen met de verschillende bedrijvenverenigingen van werklocaties en branches (bijvoorbeeld: taxikoepels, leasebedrijven en de autobranche).



Voorbeeldfunctie eigen organisatie

We hebben ons eigen wagenpark de afgelopen jaren verschoond. Vervuilende dieselauto's ouder dan 2001 zijn vervangen door een nieuwe, schonere generatie, waaronder een aantal elektrische auto's en scooters. De sterkst vervuilende huisvuilwagens zijn vervangen, zodat ze minimaal voldoen aan de toelatingseisen van de milieuzone voor vracht. In totaal zijn 35 voertuigen vervangen door elektrische voertuigen. Hier gaan we mee door, met als uitgangspunt "elektrisch, tenzij".

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

Elke vorm van duurzame mobiliteit zonder verbrandingsemissies (zogenaamde TankToWheel-nulemissies) treden wij positief tegemoet. We volgen de ontwikkelingen op de voet en leveren waar mogelijk een bijdrage aan de (versnelde) introductie van rijden op waterstof. Als er een waterstoftankpunt zou komen in Utrecht, dan zullen we een waterstofauto overwegen bij een volgende vervanging in het gemeentelijk wagenpark. 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 blijven we in gesprek



om in Utrecht een zo schoon mogelijk bussempark te laten rijden. Een pilot behoort zeker tot de mogelijkheden.

Monitoring

We monitoren de uitvoering van het actieplan zowel op hoofdlijnen als op projectniveau. Jaarlijks maken we de stand van zaken op programmaniveau op en rapporteren we via

bestuurscyclus. Ook leveren we input voor de jaarlijkse Monitoringsrapportage Luchtkwaliteit, de roetkaart, en de rapportages van Utrechtse Energie. Elk project in het plan krijgt een effectindicator. We maken gebruik van verkeerstellingen, wagenparkscans, luchtkwaliteitsberekeningen en -metingen om het effect op de verschoning van de mobiele bronnen in beeld te brengen.