



Onderwerp Stand van zaken Duurzame Mobiliteit met focus op onderdeel 'verschonen'	
Nummer	2020/1212399
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	BBOR
Auteur	Bodewes, K.
Telefoonnummer	023-5113388
Email	kbodewes@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>Vanuit het Klimaatakkoord ligt er de opgave om in 2030 de CO2 uitstoot van de totale mobiliteitssector met circa 22% te verminderen. CO2- reductie van mobiliteit kan bereikt worden door in te zetten op het verminderen, veranderen en verschonen van mobiliteit. Maatregelen die gericht zijn op het verminderen en veranderen van mobiliteit hebben de grootste impact. Het verminderen en veranderen van mobiliteit (de mobiliteitstransitie) staat centraal in de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) en in het Mobiliteitsbeleid. Het verschonen van mobiliteit kent nog geen lange termijn strategie. Voor de korte termijn worden wel maatregelen genomen voor het verschonen van mobiliteit, zoals het bijplaatsen van laadpalen, faciliteren ZE busvervoer, invoeren milieuzone voor vrachtverkeer, het doorontwikkelen van de werkgeversaanpak en kennis opdoen uit onderzoeken en pilots. De lange termijn aanpak van verschonen mobiliteit richt zich, met behulp van de opgedane kennis, op het opstellen van een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP), het maken van een strategische visie laadinfrastructuur en het actief faciliteren van de transitie naar zero emissie logistiek. Randvoorwaardelijk voor het inzetten op verschonen van mobiliteit is extra capaciteit en budget. Hiervoor wordt aandacht gevraagd in de aankomende kadernota en begroting. Daarnaast is een goede samenwerking met rijk, regio en bedrijfsleven essentieel om resultaat te boeken.</p>
Behandellootstel voor commissie	Het college stuurt de informatienota ter kennisname naar de commissie Beheer vanwege de belangstelling voor het onderwerp Duurzame Mobiliteit.
Relevante eerdere besluiten	Ontwerpbesluit invoeren milieuzone en principebesluit nulemissiezone (2020/ 997465)
Besluit College d.d. 9 februari 2021	1. Het college stelt de informatienota aan de commissie vast. de secretaris, de burgemeester,

Inleiding

Het Klimaatakkoord heeft als doel om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen ten opzichte van 1990. Voor de langere termijn moet de CO₂-uitstoot nog veel verder worden teruggebracht. Voor 2050 is de doelstelling een reductie van maar liefst 95% t.o.v. 1990.

Eén van de sectoren waarvan een belangrijke bijdrage wordt verwacht om dit doel te bereiken is de mobiliteitssector. Vanuit het Klimaatakkoord ligt er de opgave om in 2030 het aantal zakelijke autokilometers met 8 miljard en de CO₂ uitstoot van de totale mobiliteitssector met circa 22% te verminderen¹. In het akkoord wordt een integrale benadering geschetst, waarbij alle modaliteiten en infrastructuur optimaal ontwikkeld en benut worden én uiteindelijk allemaal schoon zijn:

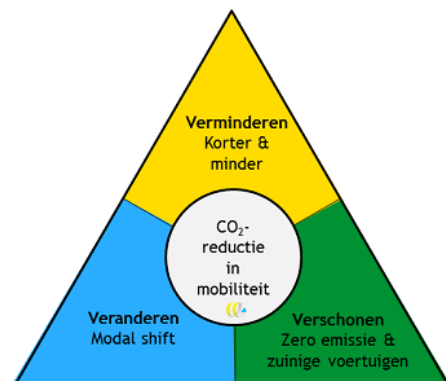
“Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd².”

Deze visie uit het Klimaatakkoord sluit goed aan bij de visie zoals de gemeente die heeft vastgesteld in de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) 2040 en benoemd heeft in het Coalitieakkoord Duurzaam Doen 2018-2022. Hoe het doel van een emissievrij mobiliteitssysteem het beste bereikt kan worden, is de afgelopen jaren op verschillende manieren onderzocht en uitgetoet. Deze nota geeft hiervan een stand van zaken. Daarbij wordt specifiek ingegaan op het onderdeel ‘verschonen van mobiliteit’.

2. Kernboodschap

Duurzamere mobiliteit door inzetten op verminderen, veranderen en verschonen

CO₂-reductie van mobiliteit kan op drie manieren worden bereikt: **verminderen** (minder mobiliteit door slimme ruimtelijke ordening en meer thuiswerken), **veranderen** (verschuiving naar duurzamere vervoerswijzen) en **verschonen** (duurzame energiedragers). Dit wordt ook wel de ‘Trias Mobilica’ genoemd³.



¹ In totaal een vermindering van 7,3 Mton CO₂ uitstoot. Deze vermindering is t.o.v. 1990. Toen was de uitstoot echter ongeveer even groot als in 2019 (32 versus 33 Mton).

² Klimaatakkoord, pagina 45

<https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit/documenten/publicaties/2019/06/28/klimaatakkoord-hoofdstuk-mobiliteit>

³ Verkenning Strategie Duurzame Mobiliteit Haarlem, CE Delft, 2019



Maatregelen gericht op verminderen en veranderen van mobiliteit hebben de grootste impact

Uit een eerste, globaal onderzoek van CE DELFT voor gemeente Haarlem blijkt dat maatregelen gericht op het verminderen en veranderen van mobiliteit de grootste impact hebben op de CO₂-reductie in Haarlem⁴. Een lagere parkeernorm, werkgeversaanpak, milieuzone en innovatieve mobiliteitsconcepten komen uit het onderzoek als meest kansrijk naar voren. Meer thuiswerken, zoals nu gebeurt in de coronacrisis, levert uiteraard ook een belangrijke bijdrage aan de CO₂-reductie. Het vasthouden hiervan is onderdeel van de werkgeversaanpak. Bij het veranderen van mobiliteit gaat de voorkeur vanuit CO₂-reductie allereerst uit naar actieve vormen van mobiliteit (wandelen/fietsen), vervolgens naar collectieve mobiliteit (OV) en daarna naar individuele deelmobiliteit. Dit wordt ook wel de STOMP-methode genoemd (Stappen, Trappen, OV, Mobility as a service (deelmobiliteit), Privé-auto).

Verminderen en veranderen van mobiliteit (mobiliteitstransitie) staat centraal in Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) en in het Mobiliteitsbeleid

Het inzetten op het verminderen en veranderen van mobiliteit wordt ook wel de mobiliteitstransitie genoemd. Deze transitie staat centraal in zowel de SOR als het (concept) Mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlem dat binnenkort naar de commissie gaat. In navolging van de kaders in de SOR wordt deze transitie ook al gefaciliteerd in diverse lopende projecten. Bijvoorbeeld bij de projecten uit het uitvoeringsprogramma van de SOR en het actieplan Fiets (o.a. extra fietsparkeervoorzieningen bij stations, HOV-haltes en in de binnenstad en de aanleg van regionale fietsroutes).

Verschonen van mobiliteit kent nog geen langere termijn strategie

Waar het bij het verminderen en veranderen van mobiliteit helder is waar op ingezet moet worden richting de toekomst om het grootste effect te bereiken, is dit bij het verschonen van mobiliteit minder het geval. Hoewel het doel helder is (alle mobiliteit zero emissie) is de weg daarnaartoe dat niet. Het verschonen van mobiliteit kan op meerdere manieren gebeuren die allen hun voor- en nadelen hebben voor andere doelen, zoals de mobiliteitstransitie, de ruimtelijke kwaliteit en de energietransitie. Daarnaast is de aanpak afhankelijk van innovatieve en technologische mogelijkheden en beschikbare ruimte en financiering. Mede daardoor is op dit moment nog niet goed te bepalen wat een slimme en haalbare strategie is voor de lange termijn.

Korte termijn aanpak verschonen mobiliteit: bijplaatsen van laadpalen, faciliteren ZE busvervoer, invoeren milieuzone, doorontwikkelen werkgeversaanpak en kennis opdoen uit onderzoeken en pilots
Om, ondanks de onzekerheid over de lange termijn aanpak, niet stil te staan in de richting van zero emissie mobiliteit wordt ingezet op activiteiten waarvan we weten dat ze op de korte termijn (tot 2023) in ieder geval bijdragen aan de ambities en ze de lange termijn ambities niet (teveel) in de weg staan:

⁴ CO₂-reductie Mobiliteit Haarlem, CE Delft 2020, pagina 18-19

- *Bijplaatsen van laadpalen.* De komende jaren wordt in principe⁵ doorgedaan met het plaatsen van publieke laadpalen om te komen tot een stadsbreed dekkend netwerk. Op dit moment zijn er, verspreid over heel Haarlem, bijna 250 publieke laadpalen met elk 2 laadpunten⁶. Palen worden geplaatst op aanvraag als laden op eigen terrein niet mogelijk is, er geen andere publieke laadpaal binnen 300 meter staat (of geen andere paal binnen 300 meter die voor 50% of meer van de tijd beschikbaar is)⁷. In Haarlem worden publieke laadpalen geplaatst via de MRA-E concessie. Deze loopt door tot eind 2023. Op dit moment stagneert de vraag naar laadpalen vanwege de coronacrisis, maar de verwachting is dat deze daarna weer zal toenemen, mede onder invloed van de landelijke subsidieregelingen voor elektrische auto's.
- *Faciliteren transitie naar ZE busvervoer.* Samen met de vervoerders wordt gezocht naar geschikte plekken voor het plaatsen van laadinfrastructuur. Dit is voor een groot deel al gedaan. Sinds begin 2021 zijn de meeste bussen in Haarlem overgegaan op elektrisch vervoer.
- *Invoeren Milieuzone.* De raad heeft het besluit genomen om per 1 januari 2022 te starten met een milieuzone voor vrachtverkeer. Het voornemen is om dit op termijn uit te bouwen naar een zero emissie zone voor alle vormen van vervoer in het centraal stedelijk gebied.
- *Werkgeversaankpak.* In samenwerking met het bedrijfsleven wordt toegewerkt naar een stadsbrede werkgeversaankpak als doorontwikkeling van de huidige werkgeversaankpak in de Waarderpolder. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij de werkgeversaankpak van de MRA.
- *Diverse onderzoeken en pilots.* Tenslotte wordt op diverse manieren kennis opgedaan middels onderzoeken en pilots om de strategie voor de lange termijn te kunnen bepalen. Bijvoorbeeld door 2 pilots met een (elektrische) Mobiliteitshub en door onderzoek te doen naar laadinfra in parkeergarages. Daarnaast participeert Haarlem op dit moment in een onderzoek van de rijksoverheid – uitgevoerd door TNO - om meer inzicht te krijgen in hoe elektrische auto's in de toekomst mogelijk bij kunnen dragen aan de energietransitie. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken naar de mogelijkheid om auto's in te zetten als batterij ten behoeve van het uitbalanceren van het elektriciteitsnet.

Lange termijn aanpak verschonen mobiliteit: opstellen Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP), strategische visie laadinfrastructuur en actief faciliteren transitie naar zero emissie logistiek
De afgelopen jaren zijn diverse onderzoeken gedaan om de juiste strategie te bepalen voor het verschonen van mobiliteit. Hieruit zijn o.a. de activiteiten gekomen die in de vorige alinea zijn benoemd. Voor de langere termijn worden hieronder 3 zaken uitgelicht:

⁵ Er staat 'in principe', omdat dit vanaf 2022 nog afhankelijk is van het continueren van beschikbaar budget door de raad (zie paragraaf 3: Consequenties).

⁶ Peildatum 19 januari 2021. Voor de meest actuele stand van zaken: [MRA-Elektrisch Laadkaart](#).

⁷ Voor de volledigheid, zie: Beleidsregel plaatsen van laadpalen Haarlem (collegebesluit 6 november 2018 2018/492923)



- *Opstellen Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP)*. Als onderdeel van het Klimaatakkoord wordt in alle regio's van Nederland een mobiliteitsprogramma opgesteld. Haarlem maakt in dit geval onderdeel uit van de regio Noord-Holland/Flevoland. Het RMP bestaat uit een gezamenlijk ambitieniveau en doelstelling en een samenhangend pakket aan maatregelen voor de uitvoering van het Klimaatakkoord. In 2020 is begonnen met een inventarisatie van lopende projecten en in de loop van 2021 wordt dit uitgebouwd naar een ambitieuzer maatregelenpakket voor 2022 en verder waarin iedereen zijn steentje bijdraagt om de klimaatdoelen daadwerkelijk te kunnen halen⁸. De raad wordt hier in de loop van 2021 ook bij betrokken, o.a. via regionale raadsbijeenkomsten.
- *Strategische visie laadinfrastructuur*. Een vraagstuk waarover nog veel onduidelijkheid is, is hoe de transitie naar zero emissie personenvervoer het meest duurzaam kan worden gefaciliteerd. Hierbij wordt duurzaam bedoeld in de brede zin van het woord, dus rekening houdend met de impact van laadinfra op andere duurzame doelen zoals klimaatadaptatie, gezondheid en betaalbaarheid. Zo is bijvoorbeeld het onbeperkt bijplaatsen van publieke laadpalen in de openbare ruimte op lange termijn niet op alle vlakken duurzaam, omdat dit in de weg staat van het aanleggen van klimaatadaptatieve voorzieningen in de openbare ruimte, zoals water en groen. Ook het eventueel toestaan van privéladen *vanaf* eigen terrein is niet duurzaam in brede zin, omdat dit vereist dat mensen hun privéauto dichtbij huis moeten kunnen parkeren, wat averechts werkt voor de beoogde mobiliteitstransitie. Daarnaast is dit niet wenselijk vanuit toegankelijkheidsoogpunt en de behoefte om de pieken in de energievraag zoveel mogelijk te spreiden (smart charging). Laden *op* eigen terrein kan daarentegen wel een kans zijn, zeker in combinatie met zonnepanelen. Verder wordt er nog volop gespeculeerd over de rol van snelladen in de transitie naar zero emissie mobiliteit en op welke plekken dit kan plaatsvinden. Dit hangt o.a. samen met de capaciteit en de balans in het elektriciteitsnet. Bij het op langere termijn nadenken over laadinfra dienen zich ook vragen aan als; wat is de potentie van laden buiten het stedelijk gebied (van benzine- naar laadstations), laden bij bestemmingen (o.a. bedrijfsterreinen, parkeergarages) en laadpleinen/hubs (geclusterde voorzieningen), wat is de rol van waterstof in het verduurzamen van de mobiliteit, wat is de rol van de overheid versus de markt en hoe maken/houden we het voor iedereen betaalbaar? Uiteindelijk gaat het om het bepalen van de meest optimale en haalbare mix van al deze mogelijkheden. In een 'Quickscan Elektrisch Rijden' zijn diverse mogelijkheden voor Haarlem onderzocht⁹ en in MRA verband wordt gewerkt aan een visie op het gebied van laadinfrastructuur. Dit is een door het Rijk gefinancierde visie als één van de uitwerkingen van het Klimaatakkoord. Het resultaat hiervan wordt verwacht medio 2021. Het streven is om op basis hiervan in 2022 (of eventueel eerder, zie paragraaf 4) te komen met een *lange(re) termijn strategie laadinfrastructuur* voor Haarlem, die tevens antwoord geeft op de hierboven genoemde vragen. Met daarbij de kanttekening dat dit niet betekent dat deze strategie voor de komende 10 jaar in beton gegoten is. Het hoogst haalbare in deze veranderlijke

⁸ Uitvoering Klimaatakkoord: Regionaal Mobiliteitsprogramma Flevoland en Noord-Holland, SBAB, 2020

⁹ Quickscan Elektrisch Rijden: Lange termijnimpact in gemeente Haarlem, CE Delft, 2019

materie is een strategie voor de komende 3 jaar, die zoveel mogelijk rekening houdt met de doelen van de toekomst, uitgaand van de kennis die op dat moment voor handen is. Niet voor niets is in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) gesteld dat laadinfrastructuurbeleid (voorlopig) elke twee jaar herijkt moet worden¹⁰.

- *Actief faciliteren transitie naar zero emissie (stads)logistiek*

In het Klimaatakkoord is een belangrijke rol weggelegd voor het instellen van zero emissiezones in de G40 gemeenten. Haarlem heeft een aantal jaar geleden de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (GD ZES) getekend, waarin de intentie is uitgesproken in 2025 Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) te hebben. Het lijkt misschien dat ZES klaar is het met invoeren van een ZE-zone, maar dat is niet het geval. Er moeten nog heel veel zaken worden afgestemd om ZES ook werkbaar te krijgen. De afgelopen jaren zijn met name benut om hierover kennis op te doen in de vorm van 'living labs'. Dit is gebeurd op het gebied van o.a. afvalinzameling, bouwlogistiek en het stimuleren van meer gebundelde goederenstromen. De komende jaren zullen in het teken staan van de transitie naar een ZE-zone voor het centraal stedelijk gebied. De invoering van een Milieuzone voor vrachtverkeer in dit gebied vanaf 1 januari 2022 is in deze transitie een belangrijke mijlpaal en tegelijkertijd slechts het begin. De komende jaren zullen er, zowel door het bedrijfsleven als door de gemeente, nog de nodige inspanningen verricht moeten worden richting een emissievrij stadscentrum.

3. Consequenties

Extra capaciteit en budget is randvoorwaardelijk om in te kunnen zetten op schonere mobiliteit

Een belangrijke randvoorwaarde om in te kunnen zetten op de geschetste lange termijn aanpak van het verschonen van mobiliteit is het beschikbaar hebben van voldoende budget en capaciteit. Dit is op dit moment nog niet geregeld.

In een recent verschenen rapport over de middelen die nodig zijn om de doelen van het Klimaatakkoord te kunnen behalen, is berekend dat voor een G40 gemeente, zoals Haarlem, in de periode 2022-2030 jaarlijks circa 9-12 fte extra nodig is voor het onderdeel mobiliteit¹¹. Dit is opgebouwd uit ca. 0,5 extra fte voor het opstellen/herijken van Regionale Mobiliteitsplannen (RMP), ca. 2,5 extra fte voor laadinfrastructuur/laadpleinen/mobiliteitshubs, ca. 4,5 extra fte voor invoering van ZE stadslogistiek/ZE-zone (incl. 1 fte handhaving) en de rest is voor het verduurzamen van de eigen mobiliteit, faciliteren (elektrische) deelmobiliteit en duurzaam inkopen weg- en waterbouw. Zolang in deze extra capaciteit niet is voorzien, zal op diverse onderdelen niet of in ieder geval een stuk minder voortvarend aan het verschonen van mobiliteit gewerkt kunnen worden. Bovenstaande is in aanvulling op de beschikbare capaciteit voor het verminderen en veranderen van mobiliteit, waarvan het rapport veronderstelt, dat dit gedaan kan worden binnen de huidige formatie van gemeenten. Overigens speelt deze extra capaciteitsvraag ook bij de andere onderdelen van het

¹⁰ Nationale Agenda Laadinfrastructuur, pagina 7:

<https://agendalaadinfrastructuur.mett.nl/ondersteuning+gemeenten/documenten+en+links+per+thema/documenten+in+bibliotheek/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1773453>

¹¹¹¹ <https://www.raadopenbaarbestuur.nl/documenten/publicaties/2020/09/24/aef--onderzoeksrapport-uitvoeringskosten-klimaatakkoord>



Klimaatakkoord, zoals het opstellen van de regionale energiestrategie (RES), de duurzame transformatie van de gebouwde omgeving (o.a. transitievisie warmte en energietransitie) en een CO₂-vrij elektriciteitssysteem (o.a. zon- en windenergie). Kijken we naar de totale raming in het rapport dan is de verwachting dat een G40 gemeente als Haarlem circa 39-43 fte extra nodig heeft om het Klimaatakkoord uit te voeren. Op dit moment vinden er op landelijk niveau gesprekken plaats over een vergoedingsregeling vanuit het rijk voor gemeenten die passend is bij deze grote opgave. Vooralsnog is dit echter nog niet geregeld. Het is raadzaam deze informatie mee te nemen bij de afweging en prioritering rondom de kadernota- en begrotingsbehandeling. De continuering van de uitrol van publieke laadpalen wordt gezien als minimaal onderdeel van de korte termijn aanpak. Het benodigde, gemeentelijke budget hiervoor dient vanaf 2022 nog goedgekeurd te worden. Hierover volgt een voorstel in de aankomende kadernota en begroting.

Samenwerking met rijk, regio en bedrijfsleven essentieel

Vrijwel alle lopende projecten om de mobiliteit te verschoneren zijn opgezet met behulp van regionale samenwerking en financiering. De publieke laadinfrastructuur wordt voor het overgrote deel gefinancierd vanuit de MRA-e concessie. De werkgeversaanpak in de Waarderpolder kent zijn oorsprong vanuit de Beter Benutten subsidie van het Rijk en ook de invoering van de Milieuzone en de pilot met de Mobiliteitshubs worden gefinancierd met behulp van een Rijksbijdrage via het MRA Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). Vanaf 2022 kan vermoedelijk wederom aanspraak worden gedaan op een bijdrage van het Rijk. Dat loopt dan via het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) dat onder is gebracht bij het MRA programma SBAB. Het is dus van belang goed mee te doen in het traject om te komen tot een RMP en hier projecten voor aan te melden, waarvan de eigen bijdrage bovendien goed geregeld is. Daarbij is het tevens van belang dit in samenwerking te doen met het bedrijfsleven, zoals dat nu ook al wordt gedaan voor de werkgeversaanpak en de mobiliteitshub in de Waarderpolder.

4. Vervolg

Een eerstvolgende stap in de richting naar een duurzamer mobiliteitssysteem is de vaststelling van het Mobiliteitsbeleid. Hierin staan kaderbesluiten die met name bijdragen aan het verminderen en veranderen van mobiliteit. In het hieraan gekoppelde uitvoeringsprogramma wordt dit omgezet in concrete acties. De verwachting is dat dit beleid Q3 2021 in de raad zit ter vaststelling. Een vervolgstap is het opstellen van een lange(re) termijn strategie voor laadinfrastructuur (2022) en het faciliteren van zero emissievervoer, wat vooral bijdraagt aan het verschoneren van mobiliteit. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan het Regionale Mobiliteitsprogramma en lopen de eerder genoemde projecten (zoals de Milieuzone en het bijplaatsen van laadpalen), onderzoeken en pilots door. De snelheid waarmee de diverse onderdelen worden opgepakt, is afhankelijk van de prioriteit die hier door de raad aan wordt gegeven en de daaraan gekoppelde capaciteit en het budget.

5. Bijlagen

1. Verkenning voor een Strategie Duurzame Mobiliteit Haarlem, CE Delft, 2019
2. CO₂-reductie Mobiliteit Haarlem, CE Delft, 2020

3. Uitvoering Klimaatakkoord: Regionaal Mobiliteitsprogramma Flevoland en Noord-Holland, SBAB, 2020
4. Quickscan Elektrisch Rijden: Lange termijnimpact in gemeente Haarlem, CE Delft, 2019