

Actieplan Schoon Vervoer 2015–2020



Tussenevaluatie 2017

December 2017

Kenmerk 4981035/20171219/EvdW



Inhoud

1.	Inleiding, samenvatting	3
2.	Tussenevaluatie per thema	4
2.1	Oplaa infrastructuur	5
2.1.1	Smart (solar) charging	6
2.2	Voertuigen	6
2.2.1	Personenauto's, taxi's, bestelbusjes en vrachtwagens	6
2.2.2	Openbaar vervoer	9
2.2.3	Autodelen	9
2.2.4	Kleine gemotoriseerde tweewielers	11
2.2.5	Vaartuigen	12
2.3	Bouwwerktuigen en evenemententerreinen	12
2.4	Initiatieven uit de markt: samenwerking met bedrijven	13
2.5	Voorbeeldfunctie eigen organisatie	14
2.6	Waterstof, groen gas en andere alternatieve schone(re) brandstoffen	14

BIJLAGE: evaluatie e-scootersubsidieregeling 'It's electric!'

Colofon

uitgave

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht
030 – 286 47 60
Auteur: E.J.L. van der Waard
e.van.der.waard@utrecht.nl
www.utrecht.nl/schoonvervoer



1. Inleiding, samenvatting

In het coalitieakkoord 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 een duurzame impuls aan de leefomgeving te geven. Voor een aangename en leefbare stad stimuleren we duurzame vormen van mobiliteit voor personen en goederen. Daarbij heeft de gemeente een voorbeeldfunctie, en een stimulerende, faciliterende –en waar nodig – een regulerende rol.

Het actieplan Schoon Vervoer 2015–2020 is een uitwerking van het uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht¹, waarin de nadruk ligt op het nemen van bronmaatregelen middels een wortel/stok aanpak. Gezonde Lucht voor Utrecht was onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, dat eind 2016 is afgerond. Het actieplan zet in op het stimuleren van schone en duurzame vormen van mobiliteit: vervoer dat geen of minimale uitstoot van schadelijke stoffen heeft. De projecten in het actieplan zetten breed in op alle vormen van gemotoriseerde mobiliteit en mobiele bronnen, ze zorgen voor verschoning daarvan en dringen de uitstoot van gezondheid–schadelijke stoffen zoals stikstofoxiden (NO_x), fijn stof – waaronder roet – (PM_x en EC) en kooldioxide (CO₂) terug. Het actieplan Schoon Vervoer is in het voorjaar van 2015 vastgesteld. In het actieplan is aangekondigd om halverwege de looptijd, in 2017, een tussenevaluatie uit te voeren. Deze tussenevaluatie gaat in op de stand van zaken van de verschillende onderdelen uit het actieplan.

¹ Uitvoeringsprogramma [Gezonde Lucht voor Utrecht 2013–2015](#), oktober 2013.

Resultaten op hoofdlijnen

In de eerste helft van de looptijd is veel in gang gezet en bereikt. De oplaadinfrastructuur voor elektrisch vervoer is verder uitgerold. De milieuzones voor personen– en bestelvoertuigen zijn ingesteld en worden steeds beter nageleefd. Naast buslijn 2 is nu ook buslijn 1 volledig elektrisch geworden. We hebben ingezet op autodelen, onder meer door twee initiatieven te steunen (We Drive Solar en Testrijders), en op maatregelen op gebied van vaartuigen en brom– en snorfietsen. Evenemententerreinen zijn voorzien van elektrische aansluitpunten, zodat er minder dieselaggregaten nodig zijn. Als organisatie vervullen we een voorbeeldrol door ons eigen wagenpark te verschonen. We concluderen dat er goede stappen zijn gezet, elektrische aandrijving als alternatief voor fossiele brandstof begint bij alle vervoersmodaliteiten terrein te winnen.

Nieuwe ontwikkelingen

Landelijk is de afgelopen jaren een aantal initiatieven ontplooit om deals te sluiten die aansluiten bij de gemeentelijke ambities op het gebied van verschoning van (mobiele) bronnen. We zijn aangesloten bij de Green Deals op gebied van zero emission (ZE) Stadslogistiek 2025², Elektrisch Vervoer 2016–2020³, Autodelen⁴, Het Nieuwe Draaien⁵ (bouwwerktuigen), en diverse Green en City Deals op gebied van Energie. Daarnaast past onze aanpak van vervuilende mobiliteit binnen diverse City Deals, zoals 'Healthy Urban Boost', 'Health Hub' en 'Circulaire Stad'. Ook onderschrijven we het provinciale bestuurs–akkoord ZE bussen (2028)⁶ en de ambitie in het regeerakkoord inzake de verkoop van uitsluitend ZE personenauto's vanaf 2030. Over ZE scooters in 2020 zijn landelijk afspraken gemaakt met de branche, ook daar haken we op aan. Het uitfasen van de verkoop van bromfietsen die niet aan de euro 4 norm voldoen zien wij als een voorzichtige eerste stap richting verschoning, we hopen dat dit beleid in de toekomst doorgezet wordt richting het uitfasen van alle brandstofbromfietsen.

² <http://www.greendeals.nl/gd173-zero-emission-stadslogistiek/>

³ <http://www.greendeals.nl/gd198-elektrisch-vervoer-2016-2020/>

⁴ <http://www.greendeals.nl/gd183-autodelen/>

⁵ <http://www.greendeals.nl/gd203-het-nieuwe-draaien/>

⁶ http://www.ipo.nl/files/7914/9422/8241/Bestuursakkoord_Zero_OV-Bus_v3.pdf

Op weg naar schone lucht in Utrecht

Milieuzones
in het centrum
van Utrecht

**Gemeente gebruikt
zelf schone voertuigen
en boten**

**Elektrisch
rijden
stimuleren**

**Schoner
goederenvervoer**

**Verkeer buiten
de stad om leiden**

Voorrang in de stad
Voor voetgangers,
fietsers en het OV

Schone bussen

**Oplaadpalen
plaatsen**

Slim laden
Stroom opslaan in
elektrische auto's
en laadpalen

**Autodelen
stimuleren**

Liever op de fiets
Aanleggen fietsroutes,
fietsenstallingen,
nieuwe verbindingen

**Schone schepen
(recreatie)**

Wat doen we om de lucht schoner te maken?

> **2016**

Milieuzones

- Verboden voor vervuillende oude diesels (personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens)
- Geen parkeervergunningen voor vervuillende oude dieselauto's

Vervuillende auto's weg

Subsidie voor slopen vervuillende oude dieselauto's

Autodelen

Afspraken om delen van auto's te stimuleren

Openbaar vervoer

Afspraken om gebruik van OV te stimuleren

Elektrische fietsen en scooters

Subsidie voor bedrijven

'Het Nieuwe Draaien'

Afspraken over schone machines in de bouw

Verkeer spreiden en omleiden

- Verkeer rijdt zoveel mogelijk buiten de stad om
- Op drukke wegen minder verkeer doorlaten. Bijv. 'knijp' Monicabrug/Weerdsingel

2017

Elektrische bussen

op lijn 1 en 2

Goederenvervoer

Afspraken tussen gemeente en ondernemers/bedrijven

Verhuur elektrische boten (< 12 personen)

2018

800 oplaadpunten elektrische auto's

Voor iedereen te gebruiken

Na de verkiezingen

Afspraken met nieuwe gemeenteraad

Waar willen we naartoe?

2025

Uitstootvrij

- Bussen
- Vrachtwagens

Schonere

- Auto's en taxi's
- Brom- en snorfietsen
- Schepen

2030

Schone lucht

Streven naar advies Wereldgezondheidsorganisatie

Klimaat

CO₂-uitstoot verlagen (koolstofdioxide)

Aleen nog elektrische auto's verkocht

Wat is er al gelukt?

14% van alle kilometers op de scooter zijn elektrisch (2016)

3400 oude dieselauto's gesloopt (2015)

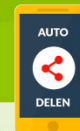
29% minder roet van verkeer in het centrum (2016)

++ Lucht in de stad schoner Voldoet (op één locatie na) aan wettelijke eisen (2016)

Onderdeel van Gezond Stedelijk Leven. Op weg naar klimaatneutraal & energieneutraal (gasloos). Jaartallen zijn streefdata.



Mobiliteit als dienst
Vervoer op afroep bij woningen en kantoren



**Autodelen
stimuleren**



2. Tussenevaluatie per thema

Hieronder geven we aan de hand van de thema indeling uit het actieplan aan waar we staan met de uitvoering van onze projecten.

2.1 Oplaadinfrastructuur

Stimuleren van de aanleg van oplaadinfrastructuur is vooralsnog een aangelegenheid voor de (lokale) overheid. We doen dit door de markt te stimuleren totdat er een business case is, waarvan we in het actieplan hebben gezegd dat we die rond 2018 verwachten. Daarom hebben we de afgelopen jaren ingezet op het plaatsen van oplaadpalen op basis van aanvragen en hebben we maatregelen onderzocht om het verbruik per paal te verhogen. We gaan er nog steeds van uit dat de markt in 2018 de oplaadinfrastructuur kan realiseren en beheren.

We onderschrijven de Green Deal Elektrisch Vervoer 2016–2020. De afgelopen jaren hebben we samengewerkt met de partijen in het nationaal kennisplatform voor oplaadinfrastructuur. Het belangrijkste doel van het platform is het verlagen van de kosten voor publieke oplaadinfrastructuur. Uit de benchmark van het platform is gebleken dat de kosten sinds 2014 zijn verminderd met 30%.

Eind 2015 is een nieuwe concessie voor de oplaadinfrastructuur afgesloten. Ons doel is het realiseren van 400 openbare oplaadpalen (in 2018), we verwachten dit te gaan halen. In november 2017 stonden er 373 openbare oplaadpalen in Utrecht. We zijn, mede op verzoek van de gemeenteraad, gestart met onderzoek naar het zo efficiënt mogelijk beschikbaar maken van de oplaadinfrastructuur. Hierbij maken we gebruik van de

monitoringsdata uit oplaadpalen, die door de Hogeschool van Amsterdam voor ons wordt bijgehouden en geanalyseerd.

Er zijn ons ruim 300 private aansluitingen bij bewoners en semi-openbare laadpalen bij bedrijven en parkeergarages bekend. Tot en met 2016 hebben we initiatieven in het kader van oplaadinfra-structuur voor private aansluitingen bij bewoners en (semi)openbare aansluitingen bij bedrijven ondersteund middels een subsidie ten behoeve van de realisatiekosten. Er zijn in 126 oplaadpunten op semi-openbaar terrein, en 118 laadpunten op privaat terrein gesubsidieerd.

Tabel: subsidies oplaadpunten

Subsidie	2012	2013	2014	2015	2016	Totaal
Olaadpunt semi-openbaar terrein	15	17	19	29	46	126
Olaadpunt privaat terrein	8	34	61	7	8	118
Totaal	23	51	80	36	54	244

In het actieplan Schoon Vervoer is de ontwikkeling van een app genoemd, voor gebruikers van elektrische auto's, voor stimulering van efficiënt gebruik van parkeerplaatsen, en om de oplaadpalen efficiënter te gebruiken. Vanuit de G4 is de ontwikkeling van deze 'social charging' app gestimuleerd. Hij is ontwikkeld, op beperkte schaal ingevoerd en als eerste getest in Den Haag. Het is de bedoeling dat de app dit jaar ook voor Utrecht breed gebruikt kan worden, hierover zijn we in overleg met de concessiehouders.

Tabel: projecten infrastructuur

Projecten infrastructuur	Oude planning	Resultaat	Huidige planning	Stand van zaken
Realisatie, beheer en onderhoud oplaadinfrastructuur	2017	400 palen	Eind 2017	373 palen in de openbare ruimte, 300 privaat/semi openbaar



Projecten infrastructuur	Oude planning	Resultaat	Huidige planning	Stand van zaken
Monitoring data oplaadinfra	2017	Rapportages	doorlopend	Data wordt geleverd
Ondersteunen initiatieven private oplaadinfra	Q3 2015	Beleidsregel	n.v.t.	Afgerond, 244 subsidies verstrekt
Stimuleren ontwikkeling app	Q4 2015	App	n.v.t.	Afgerond

2.1.1 Smart (solar) charging

Hoewel het actieplan al expliciet maakt dat de maatregelen niet alleen op gebied van luchtkwaliteit en gezondheid ($\text{NO}_x/\text{PM}_{10}$), maar ook voor geluid (dBA) en energie (CO_2) positieve effecten moeten hebben, hebben we gemerkt dat nieuwe ontwikkelingen (bijvoorbeeld vanuit opkomende initiatieven als Lombboxnet) vroegen om meer aansluiting bij de energie-transitie die het stadsbestuur voor ogen heeft. We hebben daarom, zo veel mogelijk, de effecten op de energietransitie steeds meegenomen in onze uitvoering. Er wordt tevens aansluiting gezocht bij nieuwe mobiliteits-concepten zoals 'Mobility as a Service' (MaaS). Zo veel mogelijk schoon (ZE: zero emission) en stil vervoer draagt hier zeker aan bij.

Smart (solar) charging is een belangrijke factor in de energietransitie: het lokaal opwekken, opslaan in elektrische auto's en gebruiken van deze energie ontlast het energienet. Samen met gemeenten in de regio hebben we de intentie uitgesproken om in de periode tot 2020 duizend oplaadpalen in de regio neer te zetten, gekoppeld aan zonnepanelen en elektrische deelauto's. Initiatieven op dit gebied willen we graag ondersteunen⁷. Echter, wet- en regelgeving blijken een barrière voor initiatiefnemers te zijn. Samen met ElaadNL, Metropoolregio Amsterdam Elektrisch (MRA-E), G4 en de provincie Noord Brabant hebben we daarom

⁷ Zie ook de beschrijving van 'We Drive Solar' in de paragraaf Autodelen.

PriceWaterhouseCoopers gevraagd te onderzoeken welke belemmeringen er zijn om projecten op gebied van smart (solar) charging te kunnen faciliteren, en welke oplossingen hiervoor gevonden kunnen worden, bijvoorbeeld in de vorm van aanpassing van wet- en regelgeving⁸. Met een petitie is het rapport in december 2017 aan de Tweede Kamer aangeboden.

2.2 Voertuigen

2.2.1 Personenauto's, taxi's, bestelbusjes en vrachtwagens

Personenauto's

Voorafgaand aan, en in het eerste jaar van, de invoering van de milieuzone voor personen- en bestelauto's zijn maatregelen genomen om de vervanging van vervuilende brandstofauto's te stimuleren, bij bewoners en bedrijven. Er waren subsidies voor sloop en subsidies voor vervangend vervoer (in plaats van een auto kon dat ook een e-bike, e-scooter, OV-abonnement of deelauto abonnement zijn). Er is, vooral door bewoners, veel gebruik gemaakt van de subsidies: de ambitie om 3.400 auto's gesloopt te krijgen is behaald: er zijn 3.457 sloopsubsidies uitgekeerd, waarvoor in totaal zo'n vier miljoen euro aan subsidies is uitgekeerd. De milieuzone is op 1 januari 2015 ingevoerd, en op 1 mei 2015 is gestart met handhaven. Het aantal overtredingen loopt terug.

Tabel: overtredingen milieuzone 2015–2017⁹

Overtredingen milieuzone	2015	2016	2017 (t/m oktober)
Personen/bestel	10.943	8.983	5.079
Vracht	930	814	481
Totaal	11.873	9.797	5.560

⁸ Zie [raadsmemo](#) d.d. 5 december 2017 (4958530).

⁹ Bron: CJIB.



De rechtmatigheid van het instellen van een milieuzone voor personen- en bestelauto's was onderwerp van rechtzaken. De rechtbank Midden-Nederland en de Raad van State hebben uitspraak gedaan in (respectievelijk) de bodemprocedure en het hoger beroep daarop: de milieuzone blijft bestaan, de aanduiding daarvan met C6-borden met onderbord is toegestaan.

De milieuzone is, in het kader van de jaarlijkse Monitoringsrapportage Luchtkwaliteit, in 2016 geëvalueerd, zoals opgedragen in de amendementen¹⁰ bij het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht, en er zijn door TNO effectmetingen voor roet (EC, Elementair Koolstof) verricht, voor en na invoering van de zone. Conclusie uit het TNO rapport¹¹ is dat de auto's die met het raadsbesluit geweerd worden inderdaad grotendeels zijn geweerd. Daarnaast geeft TNO aan dat op basis van de roetmetingen een significante daling van de roetconcentratie heeft plaatsgevonden, die groter is dan de daling in Amsterdam en Rotterdam. Echter, het is moeilijk gebleken om de verbetering van de luchtkwaliteit rechtstreeks toe te rekenen aan de milieuzone, aangezien de zone onderdeel is van een totaalpakket aan maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Er wordt gesteld dat dit totaalpakket een positief effect heeft op de luchtkwaliteitsverbetering.

De gemeenteraad heeft middels moties¹² opgedragen te onderzoeken of uitbreiding van de milieuzone naar euro 3 dieselauto's en/of bromfietsen mogelijk is. Daarnaast is besloten tot het laten onderzoeken van luchtkwaliteitsmaatregelen in het algemeen, en het effect daarvan op de gezondheid. Door RH-DHV en RIVM zijn deze onderzoeken uitgevoerd, de moties worden hierin meegenomen.

¹⁰ Amendementen [2013/62](#) en [2013/67](#).

¹¹ TNO rapport '[Effectmeting milieuzone personen- en bestelverkeer in Utrecht](#)', 2016

¹² Moties [2015/75](#) en [2015/88](#).

Taxi's en Wmo-vervoer

In Gezonde Lucht voor Utrecht is de ambitie uitgesproken om alleen nog schone taxi's toe te laten op (HOV-)busbanen, afhankelijk van de uitkomsten van overleg met de sector. Dit is (nog) niet afgerond. Gebleken is dat er nader onderzoek nodig is en verdere consultatie van de sector. Overleg over het verschonen van de taxisector is gestart, daarnaast hebben we aan de hand van RDW-gegevens de samenstelling van het taxi-wagenpark geanalyseerd. Het doel blijft om met de sector tot een afsprakenkader te komen over (gefaseerde) verschoning, waarbij we kijken welke stimuleringsmaatregelen hier passend zijn. Deze maatregel is in uitvoering, de planning om dit eind 2016 af te ronden is niet haalbaar gebleken.

Tabel: RDW gegevens¹³ taxi's Utrecht en regio.

Taxi's	DET ¹⁴ < 2001 (euro 0-2)	DET 2001- 2005 (euro 3)	DET 2005- 2014 (euro 4-5)	DET > 2015 (euro 6)	Totaal
Stad Utrecht	10	54	367	34	465
Regio (excl. stad)	10	32	263	69	374
Totaal	20	86	630	103	839

Bij onze aanbestedingen voor openbaar vervoer (zoals het leerlingenvervoer, vervoer op basis van de Wet maatschappelijke ondersteuning, en regiotaxi's in samenwerking met provincie) hebben we gekeken naar verschoningsmogelijkheden. De gunningcriteria waren voorheen vooral gericht op financiële aspecten en op efficiënte bedrijfsvoering, inmiddels nemen we in de contracten ook maatregelen op

¹³ RDW gegevens van juni 2016.

¹⁴ Datum Eerste Toelating (DET). Deze komt, grofweg, overeen met de euroclassificatie, echter, de RDW heeft niet van alle voertuigen de euroclassificatie geregistreerd, en wel de DET.



voor schonere voertuigen. Vijf van de in het kader van de Wmo verstrekte bruikleenauto's aan cliënten zijn vervangen door elektrische voertuigen. Hiervoor hebben we oplaadvoorzieningen gerealiseerd bij de gehandicaptenparkeerplaatsen.

Bestelbusjes en vrachtwagens

In november 2014 hebben we de Green Deal zero emission stadslogistiek 2025 ondertekend, net als (o.a.) de branche-organisaties TLN en evofenedex. De Green Deal past binnen het landelijke beleid gericht op het verduurzamen van de binnenstedelijke logistiek en heeft als eerste doel de beweging richting zero emission stadslogistiek te versnellen, om uiteindelijk in 2025 de logistiek in de binnenstad zero emission uit te voeren. Voor de stad Utrecht hebben we in september 2017 samen met TLN, evofenedex en CMU een raamwerk zero emission stadsdistributie¹⁵ ondertekend, waarin concrete maatregelen en living labs zijn opgenomen voor zero emission binnenstadsdistributie in 2025. Het raamwerk bevat alternatieve oplossingen voor stadslogistiek, zoals een logistiek ontkoppelpunt voor vracht, een zero emission hub aan de rand van de binnenstad, goederenuitgiftepunten in de binnenstad, het gebruik van venstertijden voor stimulering van schoon vervoer, beperking van ontheffingen voor logistiek in de binnenstad. De verschoning van bestelbussen is minder snel gegaan dan we hadden verwacht, van onze sloop/vervangingsubsidie is weinig gebruik gemaakt. In het raamwerk is opgenomen dat de sector via evofenedex een 'Living Lab' voor busjes in de bouwsector gaat opzetten.

De milieuzone voor vracht is via het landelijke convenant met een jaar verlengd tot eind 2017. De zone voor vrachtauto's geldt voor voertuigen met een totaal toegestaan gewicht van meer dan 3,5 ton. Een vrachtwagen mag de milieuzone in met een dieselmotor die voldoet aan Euronorm IV of

hoger, met een andere brandstof dan diesel, of als het een bijzonder voertuig is, jonger dan dertien jaar (bijvoorbeeld een betonmixer, circuswagen of brandweerauto). Gekozen is voor een korte periode, om de partners te stimuleren tijdig afspraken te maken over de transitie richting zero emission stadsdistributie in 2025.

Het aantal overtredingen van de milieuzone voor vrachtverkeer blijft maandelijks rond de honderd schommelen. Ook valt de hoeveelheid dagontheffingen voor vrachtverkeer op. We vergelijken deze aantallen met de cijfers in de andere G4 steden. Naar verwachting nemen de ontheffingen op termijn in aantal af, omdat de vrachtwagens meer en meer vervangen worden.

Tabel: projecten personen/bestel/taxi/vracht

Projecten personen/bestel/taxi/vracht	Oude planning	Resultaat	Huidige planning	Stand van zaken
Milieuzone	n.v.t.	Milieuzone	n.v.t.	Operationeel
Effectmeting milieuzone	Q3 2015	Rapport	n.v.t.	Afgerond
Stimulering sloop/vervanging oude diesels	Q4 2015	3.400 gesloopt	n.v.t.	Afgerond, 3.457 subsidiës verstrekkt
Alleen schone taxi's op de busbaan	Q4 2016	400 taxi's	Nader te bezien	Nader onderzoek nodig
Aanbestedingen overheid	Q3 2017	15 auto's	Doorlopend	5 auto's

¹⁵ [Raamwerk zero emission stadsdistributie](#), september 2017.



2.2.2 Openbaar vervoer

We hebben de provincie en Qbuzz gestimuleerd om tot de versnelde vervanging over te gaan van een deel van het busspark. Qbuzz heeft daarvoor een aantal business cases uitgewerkt, en er is vervolgens tussen de drie partijen akkoord bereikt over het volledig elektrisch maken van lijn 1 (Hoograven-Overvecht en vice versa), met een financiële bijdrage vanuit de partijen. Lijn 2 was volledig elektrisch vanaf de huidige concessie. De tien bussen op lijn 1 zijn vervangen door elektrische exemplaren, met een oplaadinfrastructuur bij de Vechtse Banen, waar bidirectioneel geladen gaat worden: de bussen kunnen hun energie terugleveren. De bussen rijden sinds begin september 2017. De batterijen in de bussen hebben samen een capaciteit van zo'n 3.000 kWh, waarbij de teruglevercapaciteit wordt ingeschat op 140.000 kWh per jaar, indien de bussen vier uur lang per dag terugleveren.

De bussen in en om Utrecht voldoen aan de Euro VI norm of zijn elektrisch, de overige 142 streekbussen zijn Euro V/ EEV. In december 2019 loopt het leasecontract met de vervoerder voor deze streekbussen af. De planning volgens de concessie is de Euro V/EEV bussen dan te vervangen. In aanloop hiernaar wordt momenteel door provincie en Qbuzz een aantal zaken nader verkend (vervoerkundig, financieel, ontwikkelingen op gebied van zero emission techniek). De provincie Utrecht heeft als concessieverlener de regie in dit proces, maar zal in samenwerking met gemeente(n) en vervoerder tot een besluit komen.

Tabel: Projecten openbaar vervoer

Projecten OV	Oude planning	Resultaat	Huidige planning	Stand van zaken
Bussen: Euro VI of ZE	Q4 2016	schone bussen	Loopt	Eerste fase afgerond (lijn 1)

2.2.3 Autodelen

Onze inzet is om autodelen bij te laten dragen aan een afname van het totale wagenpark in de stad, en bewuster autogebruik te stimuleren waardoor er een afname van het volume kan plaatsvinden dat rondrijdt. Ook wordt door elektrisch autodelen het wagenpark schoner, stiller en dus gezonder. De auto wordt bewuster gebruikt. Mede daarom hebben we in 2015 de Green Deal Autodelen ondertekend. Doel van deze Green Deal is bedrijven, overheden en burgers te stimuleren en te faciliteren om hun mobiliteitsbehoefte in te vullen op een manier die maximaal gebruik maakt van de mogelijkheden die autodeelconcepten bieden, en te komen tot een (landelijk) netwerk van 100.000 deelauto's in 2018. Uit in september 2017 gepresenteerde cijfers van het CROW¹⁶ blijkt dat Utrecht koploper is op gebied van autodelen.

In het actieplan is aangekondigd een plan van aanpak voor het verder stimuleren van autodelen te maken. Dit plan is eind 2015 aan de raadscommissie gestuurd¹⁷, en in een raadsinformatiebijeenkomst zijn ideeën opgehaald. Uitvoering van de maatregelen is direct daarna gestart.

Tabel: absolute aantallen deelauto's

gemeente	klas siek	one- way	p2p	parti- culier	zake- lijk	TO- TAAL	deelauto's per 100.000 inwoners
Amsterdam	938	350	2876	69	0	4233	649
Utrecht	216	0	1760	105	0	2081	739
Den Haag	113	0	878	529	0	1520	384
Rotterdam	142	14	1122	15	0	1293	270

¹⁶ Zie <http://kpvdashboard-4.blogspot.nl/>

¹⁷ Zie de [commissiebrief autodelen](#) van 11 december 2015 (15.511405).



Tabel: groei in absolute aantallen deelauto's

gemeente	2011– 2012	2012– 2013	2013– 2014	2014– 2015	2015– 2016	2016– 2017
Amsterdam	388	180	915	546	1296	1276
Utrecht	36	276	479	276	814	455
Den Haag	8	253	355	324	488	493
Rotterdam	14	131	320	272	441	431

We hebben een instrumentenkist op gebied van communicatie ontwikkeld, met een beeldmerk en een update van de autodeelwebsite www.utrechtdeelt.nl. Hierbij is eenvoudig zichtbaar waar deelauto's in de buurt staan en kunnen ze gereserveerd worden. Op de gemeentelijke website wordt bij zogenoemde 'levensveranderende producten', zoals het aanvragen van een rijbewijs of een parkeervergunning, zoveel mogelijk verwezen naar de mogelijkheid van autodelen. Bij nieuwbouwprojecten komen steeds vaker deelauto's, bijvoorbeeld het Veemarktterrein, waar elektrische deelauto's zijn geplaatst. Daarnaast gaat Syntrus Achmea bij haar Utrechtse projecten elektrische deelauto's van We Drive Solar plaatsen. Vanuit onze partners in de Green Deal is belangstelling voor de Utrechtse instrumentenkist. Er is een werkbezoek georganiseerd samen met het CROW en Advier gericht op de Utrechtse aanpak van autodelen bij nieuwbouwlocaties.

We streven er naar om barrières weg te nemen zodat autodelen aantrekkelijker wordt. Autodeelorganisaties betaalden het tarief voor een commerciële (eerste) parkeervergunning, terwijl het overgrote deel van de gebruikers particulier is. In de parkeertarievenlijst is daarom tot een verlaging van het tarief voor vaste deelauto's ('autodate') besloten. Dit tarief is gelijkgetrokken met het bewonerstarief.

Met behulp van bijdragen uit de VERDER middelen zijn twee projecten op gebied van autodelen gestart. Vanuit Natuur en Milieu het project Testrijders, waarbij twintig automobilisten gaan experimenteren met

autodelen in elektrische auto's. Vanaf mei 2017 rijden de eerste auto's. Het tweede project is We Drive Solar. Voor dit project is een consortium van marktpartijen opgericht: LomboXnet, Last Mile Solutions, General Electric, Vidyn, Stedin. Ook werken Netbeheer NL, de provincie Utrecht, en enkele gemeenten van de U10/U15 mee. Het project richt zich op het beschikbaar stellen van deelauto's en slimme laders, kennisontwikkeling, zonnepanelen, en op termijn de mogelijkheid om de opgeslagen elektriciteit binnenshuis te benutten (smart solar charging). Het doel van het consortium en haar partners voor 2020 is om duizend laadpalen in de regio te realiseren, gekoppeld aan evenzoveel elektrische deelauto's, aan 10.000 m² zonnepanelen en verbonden met 100.000 gebruikers. De oplaadinfra komt zowel in de publieke ruimte als op privaat terrein. Nevendoel is bekendheid en kennisdeling in de regio. Op dit moment rijden er eenendertig deelauto's rond, het merendeel staat in Lombok, de rest in Voordorp, Oog in Al, Leidsche Rijn, bij de Jaarbeurs en in de Vogelenbuurt. In de loop van het jaar vindt uitbreiding plaats in Parkwijk, Tuinwijk, Pijlsweerd en de Binnenstad. Het project wordt gefinancierd door de partners, daarnaast is er een EFRO subsidie toegekend, en wordt vanuit de deelnemende overheden financiering (o.a. uit VERDER) en ondersteuning beschikbaar gesteld.

Tabel: projecten autodelen

Projecten autodelen	Oude planning	Resultaat	Huidige planning	Stand van zaken
Onderzoek en plan van aanpak	Q3 2015	Plan van aanpak	n.v.t.	In uitvoering
Instrumentenkist communicatie	n.v.t.	Instrumentenkist	n.v.t.	In gebruik
Ondersteuning initiatieven: Testrijders	n.v.t.	Subsidie	Loopt t/m 2018	Gestart
Ondersteuning initiatieven: We Drive Solar	n.v.t.	Subsidie	Loopt t/m 2020	Gestart
Deelauto's bij nieuwbouw	n.v.t.	Advisering	Loopt	Loopt



2.2.4 Kleine gemotoriseerde tweewielers

De stimuleringsregeling voor lease of aankoop van e-scooters door bedrijven liep tot eind 2016, er is veel gebruik van gemaakt: inmiddels rijden meer dan 300 Utrechtse bedrijven op meer dan 800 elektrische tweewielers. In het laatste jaar van de regeling is het stimuleren van high speed e-bikes en e-bakfietsen aan de regeling toegevoegd. Uit evaluatie van de regeling blijkt dat de subsidie een cruciale factor was in de keuze voor een elektrisch vervoermiddel: zonder subsidie had men dat niet gedaan. De elektrische tweewielers vervangen veelal een auto of bestelbusje. Gebruikers geven aan erg tevreden te zijn met de tweewieler, alleen over de kwaliteit van accu's van e-scooters is men minder tevreden¹⁸. In het actieplan is aangekondigd dat we in 2015 een sloop/vervangingsregeling voor brom- en snorfietsen van particulieren zouden instellen. Uit ervaringen van andere steden/provincies bleek dat deze regelingen elders weinig succes hadden. Daarom hebben we hier (nog) niet verder op ingezet.

Uit het actieplan 'Stop scooteroverlast Utrecht', dat de fracties van GroenLinks en D66 hebben opgesteld in 2015¹⁹, is een aantal maatregelen overgenomen: bromfietsen van het fietspad naar de autorijbaan, handhaving parkeren en snelheid, lobby, en nader onderzoek. In dit kader heeft RH-DHV onderzoek uitgevoerd naar de overlast van brom- en snorfietsen. De andere maatregelen op gebied van brom- en snorfietsen uit het GroenLinks/D66 actieplan hebben een plek gevonden in het Fietsprogramma. Vanaf 13 maart 2015 rijden bromfietsen op de meeste wegen op de autorijbaan in plaats van op het fietspad. Dit was ook een van

¹⁸ Vanaf 2015 zijn eisen gesteld aan de kwaliteit van de accu. In 2015 moest de actieradius in elk geval 65 km zijn. Vanaf 2015 is als aanvullende eis gesteld dat alleen een lithiumaccu toegestaan is.

¹⁹ Zie het actieplan [Stop Scooteroverlast](#) en de [commissiebrief](#) van 9 december 2015 (15.511404).

de aanbevelingen uit het TNO onderzoek naar bromfietsen van 2014²⁰; de maatregel vermindert de directe blootstelling van fietsers en voetgangers aan de uitstoot van bromfietsen. Daarnaast wordt ingezet op snelheids- en parkeerhandhaving.

Tabel: projecten kleine gemotoriseerde tweewielers

Projecten kleine gemotoriseerde tweewielers	Oude planning	Resultaat	Huidige planning	Stand van zaken
Stimuleren e-scooters bij bedrijven	Q4 2016	400 scooters	n.v.t.	Regeling is afgerond, >800 elektrische tweewielers gesubsidieerd
Sloop/vervangingssubsidie bromfietsen	Q4 2016	300 scooters	Nader te bezien	Loopt mee in onderzoek RH-DHV
Scooterscan	Q1 2019	Rapport	Q1 2019	Wordt uitgevoerd indien nodig

Tabel: projecten naar aanleiding van het actieplan van D66 en GroenLinks

Projecten n.a.v. Actieplan D66/GL	Oude planning	Resultaat	Huidige planning	Stand van zaken
Handhaving snelheid	n.v.t.	Naleving	Doorlopend	In uitvoering
Handhaving parkeren	n.v.t.	Naleving	Doorlopend	In uitvoering
Bromfietsen naar de rijbaan	Q1 2016	Naleving	n.v.t.	Afgerond
Onderzoek maatregelen		Onderzoek	n.v.t.	Afgerond
Lobby	n.v.t.	Invloed	Doorlopend	In uitvoering

²⁰ Zie de [commissiebrief quickscan scooters](#) van 18 februari 2015 (15.501344).



2.2.5 Vaartuigen

Het uitgangspunt voor de Utrechtse wateren is, daar waar mogelijk, emissieloos varen. Daarom is in de Havenverordening opgenomen dat verhuurschepen voor minder dan twaalf personen vanaf 1 april 2017 geen emissies naar water of lucht mogen uitstoten. Ook worden limieten gesteld aan het aantal te verlenen vergunningen en aan de duur van de vergunningen voor de boten met meer dan twaalf passagiers: er worden vergunningen afgegeven tot 2022. Daarna verlenen we alleen nog vergunningen aan emissieloos varende passagiersschepen (voor meer dan twaalf personen)²¹. Overleg met ondernemers over verdere verschoning is in gang gezet. De meeste maatregelen op gebied van scheepvaart zijn vastgesteld en in uitvoering.

We werken aan emissieloos varen, met 2025 als punt op de horizon, in aansluiting op de landelijke ambitie in de Green Deal voor zero emission stadslogistiek 2025. We werken langs twee lijnen: enerzijds het faciliteren en stimuleren van emissieloos varen en anderzijds het ontmoedigen van varen met brandstofboten. We hebben daarvoor diverse instrumenten.

Op de doorgaande binnenvaart door het Amsterdam-Rijnkanaal heeft de gemeente weinig invloed: dit moet op (inter)nationaal niveau aangepakt worden. We zien wel mogelijkheden voor verschoningsmaatregelen in onze haven Lage Weide (bijvoorbeeld aanleg van walstroom), we werken dit verder uit in het kader van de motie over binnenvaart die bij de bespreking van de VJN 2017 is overgenomen²².

²¹ Zie de [commissiebrief inzake exploitatie van de Utrechtse wateren](#) van 13 juli 2016.

²² [Motie 2017/81](#).

Tabel: projecten vaartuigen

Projecten vaartuigen	Oude planning	Resultaat	Huidige planning	Stand van zaken
Onderzoek elektrisch varen	PM in actieplan	Onderzoek	n.v.t.	Verschoning vaartuigen is in vergunningensysteem opgenomen
Overleg met bedrijven	Doorlopend	Verschoning	n.v.t.	Doorlopend
Stimuleringsregeling bedrijven		Beleidsregel	Q4 2020	Overleg met ondernemers over de behoefte hieraan

2.3 Bouwwerktuigen en evenemententerreinen

Bouwwerktuigen

Werktuigen en aggregaten die in de bouw gebruikt worden zorgen voor overlast vanwege geluid en emissies naar de lucht. Daarom hebben we in het actieplan maatregelen opgenomen. Op 26 mei 2016 hebben we de Green Deal 'Het Nieuwe Draaien' ondertekend. Deze Green Deal voorziet in een werkwijze voor het besparen van brandstof en het gebruik van alternatieve (fossiele) brandstoffen in de bouw- en landbouwsector, om zo de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof te reduceren. Werkgroepen zijn inmiddels aan de slag om, onder andere, het beleid op Europees, rijks- en lokaal niveau in beeld te brengen en criteria te ontwikkelen die in aanbestedingen kunnen worden opgenomen. Daarnaast is een monitoring- en communicatiestrategie uitgewerkt. Het project loopt door tot 2020. Binnen de eigen organisatie nemen we, bovenwettelijk, minimale eisen op voor bouwwerktuigen en aggregaten in de contracten voor de aanleg van bouw- en infrastructuur.



Elektrische aansluitpunten op evenemententerreinen

Er is aandacht voor de vervuiling, stank en geluid veroorzaakt door dieselaggregaten bij evenementen. We willen het gebruik daarvan aanzienlijk terugdringen en hebben vanuit het actieplan elektrische aansluitpunten op de dertien belangrijkste evenemententerreinen gerealiseerd. Het beheer en de exploitatie zijn ondergebracht bij Stadsbedrijven. De maatregel heeft een lokaal effect op de luchtkwaliteit tijdens de evenementen.

Tabel: projecten bouwwerktuigen en evenemententerreinen

Projecten bouw en evenementen	Oude planning	Resultaat	Huidige planning	Stand van zaken
Schone bouwwerktuigen	Q3 2015	Bovenwettelijke eisen	n.v.t.	Loopt
Aansluitpunten evenemententerreinen	Q1 2016	7 terreinen	n.v.t.	Afgerond, 13 terreinen

2.4 Initiatieven uit de markt: samenwerking met bedrijven

Het actieplan geeft aan dat we op gebied van het bedrijfsleven vooral willen samenwerken, stimuleren en faciliteren, om tot verschoning van de (zakelijke) mobiliteit te komen, totdat de markt het uiteindelijk zelfstandig oppakt. Veelal is dit maatwerk, en is de aanpak anders uitgevoerd dan wat we bij het schrijven van het actieplan in gedachten hadden.

We hebben bekeken op welke wijze een footprint van $\text{NO}_x/\text{PM}_{10}$ door mobiliteit van een bedrijf kan worden vastgesteld, met advies hoe dit bij bedrijven doelmatig kan worden geïmplementeerd. We hebben geconcludeerd dat dit instrument te complex is voor bedrijven en richten ons daarom op CO_2 footprints. Dit sluit nauwer aan bij de

duurzaamheidsdoelstellingen van bedrijven en bij ons eigen programma Utrechtse Energie.

We zien bedrijven in de stad meer en meer samenwerken om duurzaamheidsdoelstellingen te halen, zoals de Industrievereniging Lage Weide, U15, Green Business Club. Bedrijven vragen de gemeente niet zozeer om geld, maar om ontzorging. We blijven initiatieven stimuleren en faciliteren, bijvoorbeeld door te adviseren en zaken te regelen op gebied van oplaadpunten, ontheffingen, vergunningen, experimenteervrijheid, en advies over de overstap naar elektrisch vervoer in het algemeen. Initiatieven komen in aanmerking voor onze steun mits bedrijven zelf investeren, daarnaast moeten zij leiden tot een business case, liefst met opschalingsmogelijkheden. We kijken daarnaast in hoeverre een initiatief leidt tot bundeling of efficiëntieverbetering van voertuigbewegingen.

Tabel: projecten bedrijven

Projecten bedrijven	Oude planning	Resultaat	Huidige planning	Stand van zaken
Doelgroepbenadering (met G4)	Q2 2016	600 bedrijven (in G4)	Doorlopend	Initiatieven worden gefaciliteerd, G4 aanpak is in de maak.
Aanpassing beleidsregel t.b.v. innovatieve initiatieven	Q4 2015	Beleidsregel	Nader te bezien	Uitwerking in komende periode
Onderzoek $\text{NO}_x/\text{PM}_{10}$ footprint	Q2 2016	Rapport	n.v.t.	Instrument niet bruikbaar



2.5 Voorbeeldfunctie eigen organisatie

De verschoning van het gemeentelijke wagenpark is vervolgd. Bij vervanging van een (personen)auto is eerst gekeken naar de behoefte aan mobiliteit: is vervanging nodig, kan de behoefte aan mobiliteit op een schonere manier worden opgelost: via een e-fiets, e-scooter of een (elektrische) poolauto? Bij personen- en bestelauto's is het uitgangspunt "elektrisch, tenzij het echt niet anders kan" gehanteerd en opgenomen in het segmentplan vaar- en voertuigen.

Voor de grotere bestelauto's (vanaf 1.800 kg) en vrachtwagens/huisvuilwagens vond vervanging op basis van Euro 6/VI plaats, omdat er nog geen geschikte elektrische voertuigen verkrijgbaar waren. Voor bijzondere voertuigen zoals huisvuilwagens zijn praktijkemissietesten verplicht gesteld in de aanbesteding. Bij tegenvallende resultaten uit de test kan de gunning aan de gekozen partij zonder kosten voor de gemeente worden afgewezen. Voor zwaar materieel onderzoeken we de mogelijkheden voor waterstof, in combinatie met vulpunten en elektrolyse op, bijvoorbeeld, Lage Weide en Westraven.

De in het actieplan aangekondigde vervangingsronde voor personen- en bestelauto's wordt in 2017 afgerond. Voor de lichte voertuigen (personen- en bestelauto tot 1.800 kg) is uitgangspunt: vervanging door elektrische voertuigen. Bij toekomstige vervanging van voertuigen nemen we het implementeren van voorzieningen voor bidirectioneel laden expliciet mee, en ons beleid ten aanzien van voertuigdelen – ook voor de eigen medewerkers – zetten we voort. Er is (voor eigen gebruik) voor dienstvoertuigen reeds een snelle lader in het Stads kantoor gerealiseerd, en een duurzame bandenpomp op de Tractieweg.

Tabel: projecten eigen organisatie

Projecten eigen organisatie	Oude planning	Resultaat	Huidige planning	Stand van zaken
Vervanging personen/bestelauto's	2018	100 auto's	2017	In 2017 laatste vervangingsronde, daarna standaard

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

In het actieplan is gemeld dat we elke vorm van duurzame mobiliteit zonder verbrandingsemissies positief tegemoet treden. Hierbij dachten we voor de wat langere termijn en de grotere voertuigen met name aan waterstof. We hebben ons niet specifiek gericht op transitiebrandstoffen zoals groen gas, maar daar waar zich initiatieven aandienden hebben we onze medewerking verleend. We realiseren ons dat waterstof zich qua ontwikkeling nog steeds in een vroege fase bevindt, maar we verwachten dat waterstof belangrijk wordt voor middelzwaar en zwaar vervoer (zoals bestel- en vrachtwagens) en bussen. Op termijn zien we kansen voor personenauto's, bijvoorbeeld taxi's.

We hebben onderzocht of aan een waterstoftankinfrastructuur kan worden bijgedragen, en samen met marktpartijen bekeken of een pilot met waterstofbrandstof in onze stad mogelijk gemaakt kan worden. Er is belangstelling vanuit bijvoorbeeld het rijk, Stedin, Q-buzz en marktpartijen om een waterstoftankstation te realiseren. Echter, de markt is nog pril en de kosten voor waterstof zijn erg hoog. Op Lage Weide is recent door marktpartijen een actie gestart om voldoende waterstofvoertuigen op het industrieterrein te krijgen om een start te maken met een vulpunt.

Tabel: project waterstof

Project waterstof	Oude planning	Resultaat	Huidige planning	Stand van zaken
Onderzoek op basis van marktinitiatieven	Q1 2016	Rapport	Afgerond	Faciliteren van marktinitiatieven door slimme koppeling van markt- en overheidspartijen.

It's electric!

Evaluatie naar de impact van de subsidieregelingen van de gemeente Utrecht
(2012–2016) voor e-scooters, high speed e-bikes en e-bakfietsen

Inhoud

Introductie	4
Doel en doelstelling van de subsidie	4
Evaluatie van de subsidie	4
Leeswijzer	5
1 Doel en ontwikkeling	6
Doel en doelstelling, Utrechtse bedrijven en instellingen	6
Ontwikkeling van de criteria van de subsidieregeling	6
Subsidieregeling – 2013	7
Subsidieregeling – 2014	9
Subsidieregeling – 2015	9
Subsidieregeling – 2016	9
2 Proces van begin tot einde	10
De aanvraag	10
Verlening en controle op subsidie	10
Na de looptijd	11
3 Bezwaar en consequenties	12
Bezwaar tegen terugvordering	12
Geen aanwijzingen voor fraude	13
4 De aantallen bij elkaar	14
Welke bedrijven of ondernemingen vragen aan	14
Een elektrische scooter of elektrische fiets?	15

Introductie

De gemeente Utrecht heeft de ambitie om gezond stedelijk leven een impuls te geven. Voor een aangename en leefbare stad stimuleert de gemeente duurzame vormen van mobiliteit zoals elektrisch rijden. Elektrisch vervoer is stil, schoon en zuinig. Het verbetert de luchtkwaliteit, reduceert uitstoot van CO₂ en vermindert geluidshinder.

Doel en doelstelling van de subsidie

Om elektrisch rijden te stimuleren startte de gemeente Utrecht in 2012 met een subsidie voor elektrische brom- en snorfietsen, ook wel e-scooters. Dit zijn volledig elektrische voertuigen met een maximale snelheid van 45 km/uur. Bedrijven en instellingen die bij de Kamer van Koophandel in Utrecht geregistreerd waren en/of een vestiging in de stad hadden konden een subsidie voor een e-scooter aanvragen.

Evaluatie van de subsidie

De criteria om een subsidie aan te vragen verruimden door de jaren heen (zie verder hoofdstuk 2). Daardoor is het in 2016 ook mogelijk om voor een high speed e-bike of elektrische bakfiets subsidie aan te vragen.

- een high speed e-bike of speed pedelec is een elektrische fiets met twee wielen met elektrische trapondersteuning tot 45 km/uur
- een e-bakfiets is een elektrische bakfiets met twee of drie wielen

De subsidieregeling had als doel gebruik van schoonvervoer in de stad te stimuleren door, direct of indirect, aanschaf van elektrische tweewielers te bevorderen.¹ In deze evaluatie wordt de subsidieregeling van de gemeente Utrecht voor e-scooters, highspeed e-bikes en in bakfietsen in de gemeente Utrecht tussen 2012 en 2016 bekeken.

De hoofdvraag van deze evaluatie is:

Wat heeft subsidieregeling voor e-scooters, high speed e-bikes en e-bakfietsen 2012-2016 in de gemeente Utrecht opgeleverd?

¹ Indirect bijvoorbeeld door volgen van goede voorbeelden. Een inwoner van de stad ziet een groei van het aantal elektrische tweewielers en wordt zo gestimuleerd er ook een aan te schaffen.

Er zijn drie onderzoeksmethoden gebruikt om een antwoord te geven op deze vragen.

- een aantal interviews met collega's van betrokken afdelingen
- een analyse van data van aangevraagde en verstrekte subsidies
- en een digitale enquête die 88 maal is ingevuld

Leeswijzer

Voor beantwoorden van de hoofdvraag zijn onderstaande deelvragen geformuleerd:

- Hoe heeft de subsidieregeling zich ontwikkeld?
- Hoe is gebruikgemaakt van de regeling?
- Hoe is de kwaliteit van de e-scooters?
- Hoe is het aanvraagproces ervaren door verschillende partijen?
- Zijn er aanwijzingen voor oneigenlijk gebruik van de subsidieregeling?

In deze evaluatie van de subsidieverstrekking e-scooters, high speed e-bikes en e-bakfietsen 2012 – 2016 worden diverse aantallen genoemd en staan statistieken uitgeschreven. De peildatum voor de genoemde gegevens is 1 mei 2017.

Het gaat soms om nog lopende dossiers. Na verstrekken van de subsidie blijft de gemeente controleren of een bedrijf of instelling zich houdt aan de geldende voorwaarden. Zo is in het verleden, zij het incidenteel, een verstrekte subsidie ingetrokken.

Opbouw evaluatie

Het **eerste hoofdstuk** beschrijft het **doel en de ontwikkeling van de subsidieverstrekking** die tussen 2012 en 2016 open stond. In de loop van de subsidieperiode verbreedden de criteria voor nieuwe aanvragen van de subsidie. Zo werd het vanaf 2016 mogelijk om een subsidie voor een high speed e-bike en e-bakfiets aan te vragen.

Het daaropvolgende hoofdstuk beschrijft **het verloop van het subsidieproces**. Wat gebeurt er als een bedrijf of instelling de subsidie aanvraagt? Welke route wordt doorlopen bij een aanvraag?

Zoals gezegd blijft er na verlening van de subsidie contact bestaan tussen de gemeente en de aanvrager van de subsidie.

Aanvragers van een subsidie moesten jaarlijks gegevens aanleveren bij de gemeente. Hiermee kon gecontroleerd worden dat een gebruiker voldeed aan de subsidie eisen. Wanneer een aanvrager hier niet aan voldeed kon de subsidie deels of geheel worden ingetrokken. Dit staat het **derde hoofdstuk** uiteengezet.

Hoofdstuk vier beschrijft data achter de subsidieregeling, zoals aantallen subsidies per jaar.

Ervaringen met de elektrische twee- of driewieler

In het **vijfde hoofdstuk** staan de **ervaringen met de subsidieregeling** en het proces daar achter beschreven. Hoe heeft een bedrijf of instelling het aanvragen van een subsidie of het contact met de gemeente ervaren?

1 Doel en ontwikkeling

De gemeente Utrecht zet zich in voor een aantrekkelijke en bereikbare stad, waarbij gezondheid van de inwoners en bezoekers van Utrecht een belangrijk uitgangspunt is. Schone lucht en gezonde mobiliteit spelen voor de gemeente hierbij een belangrijke rol.

De schoonste manier van vervoer, dat wil zeggen zonder emissie, is, zo stelt de gemeente, elektrisch rijden. Dit betekent een toename van het aantal elektrische tweewielers dat in de stad rijdt. Elektrisch rijden draagt bij aan verbetering van luchtkwaliteit, vermindering van de CO2 uitstoot en geluidsoverlast. Deze actieve rol voor de gemeente als het gaat om stimuleren van schoon vervoer is besloten in de actieplannen Schoon Vervoer (2010–2014) en Schoon Vervoer (2015–2020).

Doel en doelstelling, Utrechtse bedrijven en instellingen

Mede om deze ambities te bereiken stelt de Gemeente Utrecht tussen 2012 en 2016 een subsidie open voor elektrische scooters en later ook high speed e-bikes en e-bakfietsen. Het doel van de subsidie is om aanschaf van elektrische tweewielers die worden gebruikt in Utrecht direct of indirect te bevorderen. Er wordt ingezet op zakelijk veelgebruikers, Utrechtse bedrijven of instellingen. Deze organisaties zoals bezorgers van maaltijden of koeriersbedrijven maken veel kilometers door de stad.² Doel is om het grootst mogelijke aantal kilometers 'elektrisch te maken'.

De gemeente beschouwt de aanschaf van elektrische voertuigen door organisaties (en particulieren) in eerste instantie als een zaak van de 'markt'. Op langere termijn zouden elektrische voertuigen 'slagen' als het aanbod van de 'markt' qua prijs aansluit bij de wensen van de 'klant'. Echter, een subsidie op het kopen of leasen van elektrische voertuigen zou op korte termijn lokaal zorgen voor de aanschaf van meer elektrische scooters. Dit levert een verbetering van de luchtkwaliteit en de acceptatie van elektrische voertuigen als aantrekkelijk alternatief voor minder schone voertuigen.

Ontwikkeling van de criteria van de subsidieregeling

De criteria om voor een subsidie in aanmerking te komen staan verwoord in de beleidsregels ten behoeve van subsidieverstrekking schoon vervoer. Deze criteria werden ieder jaar opnieuw vastgesteld, de regels werden aangescherpt en verruimd. Daardoor was het bijvoorbeeld in 2016 ook mogelijk om, behalve voor een e-scooter, ook subsidie voor een high speed e-bike of een e-bakfiets aan te vragen.

De markt voor elektrisch vervoer was tussen 2012 en 2016 sterk in ontwikkeling. Ook de techniek maakte in die vijf jaar razendsnelle stappen. Door ieder jaar de criteria aan te passen was het voor de gemeente Utrecht mogelijk om gebruik te maken van voortschrijdend inzicht. Een goed voorbeeld hiervan was het aanpassen van de criteria omtrent de accu's van elektrische tweewielers in 2016.

² Organisaties die eerder een leasecontract afsloten voor een elektrische scooter komen niet in aanmerking.

Het ieder jaar opnieuw vaststellen van de criteria had ook een keerzijde. Alle stakeholders, zowel medewerkers van de gemeente Utrecht als aanvragers van een subsidie, kregen ieder jaar te maken met een aangepaste regeling. Dat zorgde jaarlijks er voor dat alle partijen ieder jaar weer met nieuwe regelgeving moesten werken. Doordat ieder jaar de regeling veranderde is minder duidelijk welke wijziging daadwerkelijk verschil heeft gemaakt.

Subsidieregeling – 2013

In 2013 wordt de eerste verandering in de beleidsregel doorgevoerd. Naast de zakelijk veelgebruiker werd een nieuwe gebruiker gedefinieerd: een werknemer die de e-scooter voor woon-werkverkeer gebruikt. Voor medewerkers die 10 tot 25 km van een in Utrecht gevestigd bedrijf of instelling wonen, kan subsidie voor worden aangevraagd. De gemeente Utrecht verbreedde de criteria omdat een overstap naar e-scooters door deze doelgroep voor minder verkeersdruk in en aan de randen van de stad zorgt. Het maximaal te subsidiëren bedrag voor een e-scooter die voor woon-werkverkeer wordt gebruikt bedraagt 1.000 EUR voor een periode van 2 jaar. De minimaal af te leggen afstand per jaar voor deze groep is 2.000 km. Zie ook tabel 1 op de volgende bladzijde.

Tabel 1. Aanpassingen subsidieregeling e-scooters, high speed e-bikes en e-bakfietsen (2012 en 2016) ³

Jaar	Naam	Minimale afstand per jaar (in km)	Mogelijke voertuigen	Maximale bijdrage per tweewieler (in EUR)	Maximaal per aanvraag per bedrijf (in EUR)	Maximaal aantal aanvragen per bedrijf of instelling
2012	Zakelijk veel-gebruikers	3.000	e-scooter	1.500 (3 jaar)	50.000	Nvt
2013	Zakelijk veel-gebruikers	3.000	e-scooter	1.500 (3 jaar) 1.000 (2 jaar)	50.000	3 per jaar, 1 per kwartaal
2013	Woon-werkverkeer	2.000	e-scooter	1.000 (2 jaar) 500 (1 jaar)	25.000	2 per jaar, 1 per kwartaal
2014	Zakelijk veel-gebruikers (full lease en koop)	3.000	e-scooter	1.500 (3 jaar) 1.000 (3 jaar)	150.000	3 per jaar, 1 per kwartaal
2014	Woon-werkverkeer (full lease en koop)	2.000	e-scooter	1.000 (full lease 2 jaar), Bij koop tot 1.000 EUR met onderhouds-contract	25.000 (tot max. van 50.000 per jaar)	2 per jaar, 1 per kwartaal
2015	Zakelijk veel-gebruikers (full lease en koop)	3.000	e-scooter	1.500 (3 jaar) 1.000 (3 jaar)	150.000	3 per jaar, 1 per kwartaal
2015	Woon-werkverkeer (full lease en koop)	2.000	e-scooter	1.000 (full lease 2 jaar), Bij koop tot 1.000 EUR met onderhouds-contract	25.000 (tot max. van 50.000 per jaar)	2 per jaar, 1 per kwartaal
2016	Zakelijk * veel-gebruikers (full lease en koop)	3.000	e-scooter, high speed e-bike en e-bakfiets	1.500 (3 jaar) 1.000 (3 jaar)	150.000	3 per jaar, 1 per kwartaal
2016	Woon-werkverkeer * (full lease en koop)	2.000	e-scooter, high speed e-bike en e-bakfiets	1.000 (full lease 2 jaar), Bij koop tot 1.000 EUR met onderhouds-contract	25.000 (tot max. van 50.000 per jaar)	2 per jaar, 1 per kwartaal

* Alleen e-scooters/high speed e-bikes/e-bakfietsen met lithium-accu's worden gesubsidieerd.

³ In dit overzicht staan de voornaamste wijzigingen vermeld. Volledigheidshalve wordt verwezen naar de Beleidsregel ten behoeve van subsidieverstrekking Schoon Vervoer 2012, Beleidsregel ten behoeve van subsidieverstrekking Schoon Vervoer 2013, Beleidsregel ten behoeve van subsidieverstrekking Schoon Vervoer 2014, Beleidsregel ten behoeve van subsidieverstrekking Schoon Vervoer 2015 en de Beleidsregel ten behoeve van subsidieverstrekking Schoon Vervoer 2016.

Subsidieregeling – 2014

Vanaf 2014 worden ook gekochte e-scooters gesubsidieerd (minimaal 15 stuks per aanvraag in 2014 en 5 per aanvraag in 2015). Door de bestaande regeling uit te breiden verwachtte de gemeente de overstap naar een elektrische scooter interessanter te maken voor bijvoorbeeld makelaars.

De gemeente voerde deze wijziging door omdat bedrijven die belangstelling hadden voor de regeling full operational lease vaak onhandig vinden om fiscale en administratieve redenen. De verwachte extra werkzaamheden die een leaseconstructie oplevert zorgden ervoor dat in 2013 meerdere bedrijven besloten niet aan de regeling deel te nemen.⁴

Subsidieregeling – 2015

Uit praktijkervaringen bleek dat de accu van een e-scooter na twee of drie jaar kan degenereren. Een e-scooter rijdt dan minder ver op een volle accu en moet vaker worden opgeladen. Daardoor konden organisaties niet meer voldoen aan de gestelde eis van minimaal 3.000 kilometer per tweewieler per jaar. De beleidsregel van 2015 kreeg een nieuwe toevoeging. Een actieradius van 60 km op moment van ingebruikname werd verplicht gesteld.

Subsidieregeling – 2016

In het laatste jaar is het ook mogelijk om voor andere elektrische tweewielers dan een e-scooter subsidie aan te vragen. Er kan in 2016 subsidie worden aangevraagd voor een high speed e-bike, een elektrische fiets met trap ondersteuning tot 45 km/uur, of e-bakfiets.

Een andere belangrijke wijziging is dat in 2016 uitsluitend elektrische tweewielers met lithium-accu's werden gesubsidieerd. Deze accu's zijn, zo oordeelde de gemeente, kwalitatief veel beter en hebben een veel langere levensduur dan silicium- of loodaccu's. Zo werd geborgd dat een gesubsidieerde e-scooter, high speed e-bike of e-bakfiets ook na de subsidietermijn blijven rijden.

⁴ Hoewel full operationale lease in de basis meer zekerheid biedt ten aanzien van het structurele gehalte van het initiatief is er in 2015 ook de mogelijkheid om bij grotere aantallen e-scooters (minimaal 15 per aanvrager per jaar) ook koop toe te staan. Om voldoende zekerheid ten aanzien van het structurele karakter van het initiatief te waarborgen moet bovendien per e-scooter een volledig onderhoudscontract met vervangend vervoersservice worden afgesloten voor een periode van minimaal 2 jaar (=24 maanden).

2 Proces van begin tot einde

Wanneer een Utrechts bedrijf of instelling een subsidie voor één of meerdere elektrische scooters of (bakfietsen) wilde dan konden zij een aanvraag indienen bij de gemeente. De gemeente beoordeelde de aanvraag. Na goedkeuring werd het gehele bedrag van subsidie overgemaakt naar het bedrijf of de instelling. Gedurende twee of drie jaar, afhankelijk van de aangevraagde subsidie, bleef de gemeente in contact met de aanvrager tot het moment dat de verleende subsidie definitief werd. In dit hoofdstuk staat beschreven hoe dit proces tussen aanvraag en afdoen van het dossier door de gemeente verliep.

Wanneer een bedrijf of instelling een subsidie voor elektrische scooter (of high speed e-bike of e-bakfiets) wilde indienen moest de organisatie een aantal gegevens verstrekken. De gemeente ontving, in de vijf jaar dat de subsidie kon worden aangevraagd, 219 aanvragen. Voor het aanvragen van een subsidie maakte de organisatie gebruik van een door de gemeente opgesteld e-formulier. Een bedrijf of instelling uit Utrecht kon de gegevens zelf verstrekken. Ook was er voor deze organisaties de mogelijkheid een leasebedrijf in te schakelen. Dit leasebedrijf vraagt voor haar klant de subsidie aan.

De aanvraag

Na binnenkomst van een volledige subsidieaanvraag werd deze beoordeeld door het Subsidiebureau van de gemeente Utrecht. De aanvragen werden door het Subsidiebureau op volgorde van binnenkomst behandeld.

De subsidieaanvraag voor een of meerdere e-scooters, high speed e-bikes of e-bakfietsen wordt naast de criteria gehouden en beoordeeld. Deze criteria zijn geformuleerd in de beleidsregel subsidieverstrekking schoon vervoer (2012, 2013, 2014, 2015 en 2016).

Wanneer een aanvraag voldeed aan de criteria werd de subsidie direct verleend. Zoals aangegeven in hoofdstuk 1 richtte de subsidieverlening zich richtte in eerste instantie op bedrijven als maaltijdbezorgers of koeriersdiensten.

Indien de aanvraag werd goedgekeurd, werd de subsidie verleend. De aanvrager ontving direct de gehele subsidie. Daar is voor gekozen vanwege het innovatieve karakter van de elektrische tweewielers, de looptijd van de subsidie en vanwege de bedrijven waarop de subsidie gericht was. Koeriersdiensten en maaltijdbezorgers wilden wel één of meerdere e-scooters maar konden deze investering niet of maar op kleine schaal voorfinancieren. Daarom werd gekozen om de subsidie bij goedkeuring volledig uit te keren.

Verlening en controle op subsidie

Na verlening van de subsidie ontving het bedrijf of instelling die de subsidie aanvroeg het bedrag voor het aantal goedgekeurde tweewielers. Om te controleren of de gebruiker, na toekenning van de subsidie, voldoet aan de vereiste aantal kilometers moet de aanvrager jaarlijks een tussenrapportage aanleveren.

Het subsidiebureau van de gemeente controleert deze tussenrapportages. Hierin vermeldt de aanvrager in ieder geval:

- aantal gereden kilometers
- foto kilometerstand
- foto van het voertuig waarop de kilometerstand ook te zien is
- foto van het chassisnummer

Wanneer aan de hand van de tussenrapportage, of het ontbreken daarvan, werd geconstateerd dat een aanvrager niet voldeed aan de voorwaarden van de subsidie, kan de gemeente het besluit nemen de subsidie helemaal of deels terug te eisen. Tegen dit besluit van de gemeente kon een aanvrager bezwaar maken. In het volgende hoofdstuk daar meer over.

Na de looptijd

Wanneer de looptijd van de subsidieverstreking is afgelopen ontvangt het bedrijf of instelling een brief van de gemeente. In deze brief staat vermeld dat het subsidietraject is afgerond. Het subsidiedossier wordt afgesloten.

3 Bezwaar en consequenties

De gemeente ontving tussen 2012 en 2016 in totaal 219 aanvragen voor een subsidie voor een e-scooter, high speed e-bike of e-bakfiets. Het was voor een ondernemer mogelijk om subsidie voor meerdere tweewielers per aanvraag in te dienen. Het subsidiebureau verleende 180 maal subsidie, 39 aanvragen werden niet gehonoreerd.

De 39 aanvragen die op moment van beoordelen door het Subsidiebureau niet aan de criteria voldeden werden afgewezen. Door wijzigingen in de criteria kon het voorkomen dat een aanvrager in 2013 geen subsidie kreeg voor een high speed e-bike. Dit paste dat jaar niet binnen de criteria. Diezelfde aanvraag kon drie jaar later, doordat de criteria veranderden, wel worden toegekend.

Bezwaar tegen terugvordering

De aanvrager moest nadat de aanvraag is goedgekeurd jaarlijks aantonen dat hij of zij voldeed aan de door de gemeente gestelde eisen en verplichtingen. Mocht de aanvrager niet aan deze eisen en verplichtingen voldoen dan werd de subsidie geheel of deels teruggevorderd door de gemeente. Dit is 21 keer voorgekomen (peildatum 1 mei 2017).

Reden voor intrekken subsidie

- Niet aanleveren van de jaarlijkse tussenrapportage
- Te weinig gereden kilometers

Na controle werd 21 keer besloten de verleende subsidie terug te vorderen. De aanvrager kreeg een brief dat zij de subsidie terug moeten betalen. Tegen dit terugvorderingsbesluit werd door 19 aanvragers bezwaar aangetekend. Elk bezwaar werd door de afdeling Juridische Zaken getoetst. Omdat ieder bezwaar er één te veel is, werd ook gekeken naar de mogelijkheden dit in de toekomst te ondervangen. Bijvoorbeeld door een wijziging in een nieuwe beleidsregel.

Overzicht bezwaar op besluit terugvordering subsidie:⁵

- 12 x bedrijf of instelling behoudt toch de verleende subsidie
- 1 x bezwaar is ongegrond, subsidie terugbetalen
- 5 x nog geen besluit op bezwaar (peildatum 1 mei 2017)

⁵ Stand per 1 mei 2017

Geen aanwijzingen voor fraude

Tot slot is gekeken naar aanwijzingen voor fraude met de subsidieregeling voor e-scooters, high speed e-bikes en e-bakfietsen. Fraude houdt bijvoorbeeld in dat een aanvrager tussenrapportages, of lease- of aankoopbewijzen heeft vervalst om zo onrechtmatig subsidie te ontvangen. Noch uit de enquête, noch bij het gemeentelijk subsidiebureau, noch bij de afdeling Juridische Zaken, zijn hier concrete aanwijzingen voor.⁶

Wel is één maal een subsidie teruggevorderd. De e-scooter waar subsidie voor was verleend bleek opgevoerd te zijn. De e-scooter had een hogere maximum snelheid dan de in de criteria voor de subsidie was toegestaan.

⁶ Daar mag wel een kanttekening bij worden gezet. Het is mogelijk dat de enquête niet naar waarheid is ingevuld. Daar zijn echter geen aanwijzingen voor.

4 De aantallen bij elkaar

Het was vijf jaar lang mogelijk om een subsidie voor een elektrisch e-scooter en later high speed e-bike of e-bakfiets aan te vragen. In dit hoofdstuk wordt naar de data per jaar gekeken. Hoeveel aanvragen ontving de gemeente per jaar? Was dat ieder jaar gelijk of fluctueerde dat aantal? Ook wordt omschreven wat voor soort bedrijven een aanvraag voor een subsidie indienden.

Opstartjaren en het omslagpunt

Onderstaande tabellen geven de aantallen aanvragen per jaar weer. In de tabel hier onder is te zien dat 2012 en 2013 opstartjaren waren. Er werden in die eerste twee jaar, in vergelijking tot de jaren daarna, minder subsidies aangevraagd.

Zo was er in 2012 € 150.000 beschikbaar gesteld. Dat jaar is voor € 54.000 subsidie verleend. Een jaar later is er voor € 55.500 verleend. Voor latere jaren is het verschil tussen het subsidieplafond en de verleende subsidie nog niet vast te stellen.⁷

Aantal aanvragen voor een subsidie	2012	2013	2014	2015	2016
Totaal aantal aanvragen voor een subsidie	6	7	143	16	47

Na de opstartjaren komt een omslagpunt in 2014. Vanaf dat jaar wordt de subsidie meer aangevraagd. Dit omslagpunt is mede te verklaren door het bedrijf NoNoiz. Ondernemers konden via dit leasebedrijf een e-scooter (later ook high speed e-bike) aanvragen. NoNoiz vroeg namens een ondernemer subsidie aan en promootte de regeling op haar website. Zo speelde het bedrijf een rol als intermediair een rol in de stijging van het aantal aanvragen vanaf 2014.

Welke bedrijven of ondernemingen vragen aan

In de opstartjaren wordt de subsidie met name aangevraagd door maaltijdbezorgers die in Utrecht gevestigd zijn. Een minderheid, zoals de eigenaar van een garage of een vastgoedondernemer, gebruikt de e-scooter om klanten te bezoeken.

Vanaf 2014 stijgt niet alleen het aantal aanvragen. Ook komen de aanvragen uit andere hoeken. Zo vragen onder meer een bakker, kleermaker, een fotograaf en de eigenaar van een honden trimsalon een subsidie aan. In de daarop volgende jaren is te zien dat het aantal aanvragen weer afneemt. Bedrijven en instellingen kiezen er in 2015 en 2016 voor om hun aanvragen voor te laten lopen via een leasebedrijf.

⁷ De subsidie is pas verleend nadat deze definitief wordt vastgesteld. Dat gebeurt pas na afloop van de subsidie. Deze hebben een looptijd tot drie jaar. In januari 2018 kan pas de definitieve balans over 2014 worden opgemaakt.

Een elektrische scooter of elektrische fiets?

In totaal is voor meer dan 800 elektrische twee- en driewielers subsidie verleend. De onderverdeling per jaar is in de tabel hieronder terug te zien. De subsidie voor de e-scooter is het meest aangevraagd. Deze stond ook het langst open. Wel is te zien dat het aantal aangevraagde e-scooters in 2016 terugloopt.

Elektrische twee- of driewielers	2012	2013	2014	2015	2016
e-scooters	36	37	240	215	155
high speed e-bikes	nvt	nvt	nvt	nvt	122
e-bakfietsen	nvt	nvt	nvt	nvt	4

In 2016 werd subsidie voor in totaal 122 high speed e-bikes aangevraagd. Deze speed pedelecs zijn grotendeels 'in de markt gezet' door leasebedrijf NoNoize. Via dit bedrijf rijden er meer dan 100 high speed e-bikes in de stad. Subsidie voor een e-bakfiets werd vier maal verleend. Uit de data en uit de enquête is geen verklaring gekomen waarom de e-bakfiets niet zo veel werd aangevraagd.

De subsidie voor e-scooters, high speed e-bikes en e-bakfietsen was bedoeld als stimulans die op korte termijn lokaal moest zorgen voor de aanschaf van meer elektrische tweewielers. Uit de data kan geconcludeerd worden dat dit is gelukt.

5 Gebruik en kwaliteit

Het doel van de subsidie was het direct of indirect bevorderen van de aanschaf van elektrisch aangedreven scooters of fietsen. Het is belangrijk daarom ook te kijken naar de tevredenheid van de eindgebruiker ten opzichte van de tweewieler die zij gebruikten.

Uit de digitale enquête komt naar voren dat gebruikers van een e-scooter tevreden zijn over het gemak van de tweewieler. Van de 88 invullers geven 50 aan tevreden te zijn over zijn of haar elektrische voertuig. Een gebruiker laat weten: **‘Lekker gemakkelijke manier om bij klanten te komen. Zonder herrie, in de frisse buitenlucht.’**

Daarnaast komt uit de enquête het gemak van de e-scooter ten opzichte van bijvoorbeeld de auto, bestelbus of het OV naar voren. Uit deze digitale enquête blijkt ook dat bedrijven en instellingen deze manier van vervoeren ‘makkelijk langs de file rijden’ erg prettig vinden. Utrecht lijkt zich te lenen voor dit soort vervoersmiddelen.

Voertuig dat werd vervangen door een gesubsidieerde e-scooter/high speed e-bike of e-bakfiets	Percentage %
Auto	73
OV	3,3
Fiets	10
Bestelbus	6,7
Overig	6,7

Uit de tabel hierboven is af te lezen welk voertuig ondervraagden lieten staan voor bijvoorbeeld een e-scooter of high speed e-bike. De organisaties geven aan dat zij dit vervoersmiddel kozen vanwege de verstrekte subsidie. Wanneer de regeling niet zou bestaan dan zouden zij niet uit zichzelf een elektrische tweewieler aanschaffen.

Kwaliteit

In de digitale enquête geven geeft de meerderheid van bedrijven en gebruikers aan dat zij tevreden zijn over hun elektrische tweewieler. Gebruikers geven aan dat zij het rijden als prettig ervaren. De ervaring van het buiten zijn, gemakkelijk manoeuvreren en parkeren zijn veelgenoemde pluspunten.

Een minderheid is minder positief te zijn over de elektrische tweewieler. Zij geven vaak aan dat:

- de accu niet goed oplaadt
- de scooter minder kilometers op een volle accu rijdt (dan in de brochure was vermeld)

Signalen en ervaringen over teruglopende capaciteit van de accu bereikte de gemeente Utrecht ook al eerder. In de praktijk bleek dat de capaciteit van de accu van een elektrische scooter na twee of drie jaar kan teruglopen. Hierop paste de gemeente in 2015 en 2016 de criteria aan.

Contact met de gemeente

Naast het gebruik van de e-scooter, high speed e-bike of e-bakfiets werd in de digitale enquête gevraagd naar hoe aanvragers van een subsidie hun contact met de gemeente beoordelen. Hieruit blijkt dat de aanvragers van de subsidie overwegend tevreden zijn over de manier waarop het aanvraagproces is verlopen, 79 van de 88 ondervraagden beoordelen het aanvraagproces met een 7 of hoger. Deze positieve score wordt gegeven door ondernemers die de subsidieaanvraag door een leasebedrijf als NoNoiz laten doen.

Ook moesten, zie hiervoor ook hoofdstuk 2, bedrijven en instellingen die een subsidie ontvingen jaarlijks een tussenrapportage aanleveren. Zo kon de gemeente nagaan of werd voldaan aan de gestelde voorwaarden voor een subsidie. Ook hier beoordeelt het merendeel van de ondervraagden het proces rondom de tussenrapportages positief.

6 Conclusie en aanbevelingen

Utrecht heeft hoge ambities op gebied van duurzaamheid en luchtkwaliteit om gezond stedelijk leven een impuls te geven. Daarom stimuleerde de gemeente aanschaf van elektrische twee- en driewielers tussen 2012 en 2016. Elektrisch vervoer is stil, schoon en zuinig. Het verbetert de luchtkwaliteit, reduceert uitstoot van CO₂ en vermindert geluidshinder. Om aanschaf van deze voertuigen te stimuleren was tussen 2012 en 2016 een subsidie beschikbaar. Bedrijven gevestigd in Utrecht konden de subsidie voor één of meerdere e-scooters, high speed e-bikes of e-bakfietsen aanvragen.

De opstartjaren van deze subsidieregeling waren 2012 en 2013. In deze opstartjaren vroegen met name maaltijdbezorgers en koeriersdiensten de subsidie voor een e-scooter aan. Vanaf 2014 groeit de belangstelling voor de regeling. Ook andere bedrijven zoals bijvoorbeeld makelaars vragen een subsidie aan.

Criteria verruimen

De criteria voor de subsidie veranderen tussen 2012 en 2016. De gemeente voegde onder meer de mogelijkheid van woon-werkverkeer toe. Tenslotte was het voor ondernemers in 2016 ook mogelijk om voor een high speed e-bike of bakfiets subsidie aan te vragen.

Door de criteria jaarlijks opnieuw vast te stellen kon de gemeente Utrecht inspelen op wijzigingen in de markt en technische innovaties. Zo was het mogelijk om gebruik te maken van voortschrijdend inzicht. Keerzijde hiervan was dat iedereen alle stakeholders jaarlijks moest wennen aan een nieuwe regeling. Daarnaast is, doordat ieder jaar de regeling veranderde, minder duidelijk welke wijziging in de criteria daadwerkelijk verschil heeft gemaakt.

Aanvraag

Aanvragers kregen na goedkeuring direct de gehele subsidie. Dit is mede zo opgezet vanuit het oogpunt van de aanvrager. Om er voor te zorgen dat een ondernemer de elektrische tweewieler gebruikt zoals in de subsidieregeling werd voorgeschreven, stelde de gemeente een jaarlijkse controle in. Bedrijven of instellingen leverden zelf of via een leasebedrijf de gegevens van jaarlijks gebruik aan. Uit reacties op de digitale enquête oordeelt de meerderheid van de ondervraagden positief hierover. De meeste hiervan leverden deze gegevens aan via het leasebedrijf.

Ervaring met een elektrische tweewieler

De eindgebruiker geeft aan tevreden te zijn met zijn of haar e-scooter, high speed e-bike of e-bakfiets. Dit voertuig biedt gemak en vele voordelen ten opzichte van bijvoorbeeld de auto. De minpunten die worden genoemd hebben veelal te maken met de degeneratie van de accu. Na berichten over degeneratie van de accu stelde de gemeente de beleidsregels bij. Zo werd vanaf 2016 een nieuw soort accu, Lithium-accu, verplicht gesteld.

Aanbevelingen

De regeling is inmiddels afgelopen. Er worden geen subsidies meer versterkt. Mocht in de toekomst worden besloten om een soortgelijke subsidieregelingen op te zetten, in Utrecht of daarbuiten, zou het goed zijn om onderstaande lessen mee te nemen.

- Het duurt even voordat een dergelijke subsidieregeling aanslaat. De subsidieregeling voor e-scooters in Utrecht had twee opstartjaren.
- De subsidieregeling in Utrecht profiteerde van het werk van een intermediair die de regeling promootte.
- Bij een innovatief product zoals een e-scooter zijn de markt en de techniek in beweging. Bijsturen van de subsidieregeling kan gewenst zijn. Dit kan door ieder jaar de criteria opnieuw te bekijken en vast te stellen.
- Keerzijde hiervan is dat de diverse stakeholders ieder jaar moeten werken met nieuwe criteria.
- De stad Utrecht lijkt zich goed te lenen voor gebruik van een e-scooter of speed pedelec. Dat hoeft niet bij elk voertuig of andere stad zo te zijn.
- Organiseer, omdat ieder bezwaar er één te veel is, ook mogelijkheden om nieuwe bezwaren in de toekomst te ondervangen. Bijvoorbeeld door een wijziging in criteria mogelijk te maken.

Uitbreiden naar particulieren

In het verleden is onderzocht om de toen geldende subsidieregeling voor e-scooters uit te breiden naar particulieren. Onderzoek en ervaringen uit andere steden met een subsidie voor aanschaf van e-scooters (zoals Arnhem en Zaanstad), wezen uit dat een subsidieregeling voor particulieren tot beperkte resultaten leidt. De doelgroep rijdt een beperkt aantal kilometers door de stad in vergelijking met de zakelijk veelgebruikers. Er werd toen geconcludeerd dat de uitbreiding van de regeling naar particulieren voor e-scooters onvoldoende effect zou hebben. Voor wat betreft de e-scooters zijn er geen aanwijzingen dat deze situatie verandert is.

In de latere fase van de subsidieregeling was het wel mogelijk om voor woon-werkverkeer subsidie aan te vragen. De aanvrager hiervan was de werkgever.

Op basis van deze evaluatie kunnen geen uitspraken worden gedaan over high speed e-bikes en e-bakfietsen.

Tot slot

Wat heeft de subsidieregeling voor e-scooters, high speed e-bikes en e-bakfietsen (2012 en 2016) opgeleverd? De subsidie voor e-scooters en high speed e-bikes is goed aangeslagen in de stad. Sinds het openstellen van de subsidie zijn er meer dan 800 van deze voertuigen bijgekomen in Utrecht. Deze vervangen bijna altijd een auto of een bestelbus of OV. Met name de e-scooter is veelvuldig aangevraagd voor de zakelijke markt, en hiermee is Utrecht bijzonder in Nederland. Gebleken is dat de subsidie in deze vorm gewerkt heeft.