

Mobiliteit

Overzicht projecten

Leeswijzer Tabel:

1. ETB - Energietransitiebudget – dit is een fonds dat de versnelling van de energietransitie in Rotterdam financiert gericht op projecten die voornamelijk uitvoering hebben gekregen tussen 2020-2022.
2. DTB - Duurzaamheidstransitiebudget – dit is een fonds dat de duurzaamheidstransitie in Rotterdam financiert gericht op projecten om de juiste innovaties in de regio te versnellen, ondernemers te ondersteunen, en zo het verdienvermogen voor de stad en de werkgelegenheid voor Rotterdammers te bevorderen tussen 2023-2026.
3. RKA - Rotterdams Klimaatakkoord. Dit zijn projecten die onder het Rotterdams Klimaatakkoord zijn opgestart en sommige worden doorgezet vanuit de Rotterdamse Klimaataanjagers.
4. SES – Smart Energy Systems – SES is een bestaand innovatieprogramma gericht op het versnellen en faciliteren van innovaties in de energietransitie.
5. ETF-R – Energietransatiefonds Rotterdam – dit is een fonds voor duurzame investeringen die bijdragen aan de reductie van de uitstoot van CO2, de luchtkwaliteit, het verminderen van het gebruik van primaire grondstoffen en het versterken van een 'groene' economie in Rotterdam.



Laadinfrastructuur als randvoorwaarde

Iedereen in Rotterdam moet makkelijk kunnen laden, waar en wanneer dat nodig is. De gemeente en de netbeheerder werken aan slimme laadinfrastructuur met meer openbare laadpalen en laadpleinen.

Waar zijn we mee bezig?

Soort project/Dekking	Maatregel	Projectomschrijving	Omvang/Resultaat	Randvoorwaarde	Wanneer gereed	CO2 Impact
Overig	Reststroom onderzoek RET	Onderzoek naar en aanvraag van vergunning om restvermogen van de metro te benutten voor het laden van elektrische voertuigen. Op deze wijze voorkomen we onnodige belasting van het Rotterdamse stroomnet. We benutten de bestaande aansluiting(en) beter.	Dit project behelst het juridisch mogelijk maken en het daadwerkelijk realiseren van stroomaansluitingen op het RET metronet. In 2024 is door de Autoriteit Consument & Markt aan de RET na een intensieve samenwerking met de gemeente de vergunning voor het gesloten distributiesysteem (voor energie) afgegeven, de z.g. GDS-status. Vanaf nu kunnen derden op het stroomnet van de metro worden aangesloten. In het vervolg wordt gewerkt aan het realiseren van stroomaansluitingen op het RET metronet.	Belangrijkste voorwaarde is reactiesnelheid van de ACM in het behandelen van de vergunningaanvraag.	15-11-2024	De toekomstige effecten zijn ingeschat door de DCMR**
Overig	Publieke laadinfrastructuur	Plaatsing van publieke laadpalen en snelladers in Rotterdam om te voorzien in de (snelgroeiende) vraag. Voldoende laadinfrastructuur is noodzakelijk om elektrisch te kunnen rijden. Omdat de huidige concessie in 2025 afloopt, bereiden we een nieuwe aanbesteding voor om ook na 2025 publieke laadpalen bij te kunnen plaatsen. Ook het aantal elektrische mobiele werktuigen en deelauto's neemt toe en daarmee ook de laadvraag. Om hier gericht op te anticiperen stellen we een plan van aanpak laadinfra voor mobiele werktuigen en deelmobiliteit op.	Dit gaan we realiseren: • 2.000 extra laadpalen • 100 snellaadpunten	De grootste belemmering op dit moment in de realisatie van de 100 snellaadpunten is de ruimte vraag die deze laders vereisen. De ruimte is beperkt en de inpassing vereist een goede afweging met andere ruimtelijke doelstellingen en ambities. Een tweede grote belemmering in de realisatie van zowel normale als snelladers is netcongestie. Dit is nog niet in heel Rotterdam van toepassing, maar vereist op dit moment wel oplossingen om dit niet in de hand te werken of het stroomnet onnodig te belasten. Middels pilots verkennen we deze oplossingen.	31-12-2050	De toekomstige effecten zijn ingeschat door de DCMR**

Soort project/Dekking	Maatregel	Projectomschrijving	Omvang/Resultaat	Randvoorwaarde	Wanneer gereed	CO2 Impact
Overig	Privaat laden	Om elektrische rijders die in een koop of huur appartement wonen en niet op straat mogen parkeren te helpen met het realiseren van een laadpunt, is een VvE-laadloket ingericht. Daarnaast voeren we lobby om de regelgeving voor het aanleggen van laadpunten in VvE's makkelijker te maken (middels het bouwbesluit) en via regelgeving ook te bestendigen voor nieuwbouw. Ook worden afspraken gemaakt met woningcorporaties. VvE's en huurcomplexen zullen straks makkelijker laadinfra kunnen aanleggen.	Ondersteuning besluitvorming bij VvE's tot aanleg laadpunten, afspraken met woningcorporaties, Rotterdams VVE010 als kennisportaal voor privaat laden. Er zijn een aantal kwalitatieve doelstellingen:- de vier grootste woningcorporaties hebben faciliterend beleid voor het mogelijk maken van laadinfrastructuur- het nieuwe bouwbesluit bestendigd de aanleg van laadinfrastructuur en de bijbehorende energievoorziening.	medewerking van woningcorporaties bij het maken en uitvoeren van beleid- medewerking van Ministerie van binnenlandse zaken omtrent bouwbesluit regelgeving	13-11-2040	De toekomstige effecten zijn ingeschat door de DCMR**
Overig	Aanpak logistiek laden	In 2025 is de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's ingevoerd in Rotterdam met een overgangstermijn tot 2030. Voldoende laadinfrastructuur (voor logistiek) is een randvoorwaarde voor invoering van deze zone. Rotterdam heeft haar strategische visie op dit gebied vastgelegd in de Strategie Laadinfrastructuur 2021 – 2030. Als onderdeel van dit strategische beleid is eind 2021 ambtelijk een separate aanpak opgesteld voor de logistieke doelgroep. Hiermee wil Rotterdam belemmeringen voor de realisatie van logistieke laadinfrastructuur wegnemen en de weg vrijmaken voor de transitie naar schone stadslogistiek.	Ontwikkelen en uitvoeren van een aanpak om te voorzien in voldoende private en publieke laadpunten voor de logistieke sector, i.v.m. de komst van de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtvoertuigen. Resultaten:- 4 heavy duty laders- plaatsing publieke (snel)laders (zie KAR maatregel publieke laadinfra)- Circa 500 individueel geadviseerde bedrijven	Ruimtelijke inpassing en netcongestie vormen mogelijk een belemmering in de realisatie van voldoende laadinfra voor de logistieke sector. Met name laders voor heavy duty vragen veel ruimte en vermogen van het stroomnet. De bedrijven zullen mogelijk samen moeten werken om een tekort op de stroomnet te voorkomen of daarmee om te gaan.	31-12-2025	De toekomstige effecten zijn ingeschat door de DCMR**
Overig	Laadvoorzieningen gemeentelijke terreinen	Alle gemeentelijke voertuigen, die elektrisch worden, moeten kunnen opladen. Hiervoor plaatsen we laadpalen en snelladers op de gemeentelijke terreinen. In een aantal gevallen moet de stroomaansluitingen worden uitgebreid.	Het aantal laadpunten volgt de vraag vanuit de verschoning van het eigen wagenpark	Voldoende financiële middelen om de aanpassingen op locaties te bekostigen. Duidelijke prognose van de laadbehoefte op locaties welke tijdig wordt gedeeld. Beschikbare projectmanagement capaciteit voor de volledige duur van het project. Belangrijkste aandachtspunt is de afgekondigde netcongestie in Rotterdam (en grote delen van Nederland). Dit zal waarschijnlijk effect hebben op de uitrol van laadpunten op de gemeentelijke terreinen. Samen met Stedin en andere belanghebbenden wordt er gekeken naar oplossingen.	31-12-2030	De toekomstige effecten zijn ingeschat door de DCMR**

Personenvervoer

De ontwikkelingen rond de elektrificatie van bussen, deelauto's en taxi's gaan hard. De doelen kunnen we alleen halen als we opschalen.

Wat hebben we al gedaan?

Soort project/Dekking	Maatregel	Projectomschrijving	Omvang/Resultaat	Randvoorwaarde	Wanneer gereed	CO2 Impact
RKA	Klimaatalliantie – Transitiekamer Mobiliteit (Klimaatdeal #35)	De Transitiekamer Mobiliteit is een samenwerkingsverband tussen gemeente en partners gericht op het versnellen en op schaal brengen van de transitie naar emissieloze en gedeelde mobiliteit in Rotterdam.	Een alliantie tussen gemeente en partners. Deze is niet onder deze naam tot stand gekomen.	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*
RKA	Fietscampus 010 (Klimaatdeal #34)	De wijkhubs van Fietscampus 010 vormen de uitvalsbasis van fietsen mobiliteitsactiviteiten in de buurt. Van daaruit worden netwerk-, thema-, informatie- en workshopbijeenkomsten verzorgd. Hierdoor biedt een Fietscampus per wijk een passend antwoord op spelende mobiliteitsvragen en -behoeften. Deal is opgenomen in gemeentelijk beleid.	Wijkhubs voor fietsen	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*
RKA	Vervoersbank (Klimaatdeal #19)	De fietsenbank wordt een vervoersbank, de auto's kunnen geleend worden door de deelnemers. Hierdoor worden afstanden tot de arbeidsmarkt kleiner en kunnen meer mensen profiteren van mobiliteit. Deze klimaatdeal is beëindigd in 2021. Naast negatieve gevolgen door COVID-19 bleken ook praktische onmogelijkheden bij de aanbieder – aan doelgroep aanbieden van aangepast tarief- een belemmering te vormen. Er is geëvalueerd en besloten om de geleerde lessen mee te nemen in opschaling naar de Stadsbrede deelmobiliteit (Klimaatdeal in ontwikkeling #56).	Een vervoersbank	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*
RKA	Elektrische deelauto voor iedereen (Klimaatdeal #20)	Eind 2019 werd een autodeelprogramma uitgerold met 100 elektrische auto's. Je kunt een auto reserveren via een app en na gebruik overal in Rotterdam achterlaten. Initiatiefnemer heeft zich bij start teruggetrokken en dit verder zelfstandig ontwikkeld. Bij klimaatdeal #56 stadsbrede deelmobiliteit en klimaatdeal #52 Mobiliteitsaanpak Rotterdamse werkgevers, wordt algemene inzet deelmobiliteit en mogelijkheden 'free floating' deelauto's betrokken.	Een autodeelprogramma	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*

Soort project/Dekking	Maatregel	Projectomschrijving	Omvang/Resultaat	Randvoorwaarde	Wanneer gereed	CO2 Impact
RKA	Multimodale wijken station hubs (Klimaatdeal #21)	In multimodale hubs vind je elektrische deelauto's, deelfietsen en deelbakfietsen. Dit zorgt voor een steeds breder gebruik van deelmobiliteit in de stad. De pilot in de Hoogstraat met Hely heeft vervolg gekregen met een aantal pilots. Het gemeentelijk beleid voor (vormgeving) hubs werd mede op basis hiervan ontwikkeld in 2022. Deze klimaatdeal is in 2020 betrokken bij de Stadsbrede deelmobiliteit (Klimaatdeal in ontwikkeling #56),	Verschillende pilots multimodale wijken station hubs	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*
RKA	Coöperatie deelmobiliteit (Klimaatdeal #22)	In lokale coöperaties waarbinnen bewoners voertuigen delen, zijn de bewoners goedkoper uit, zijn minder voertuigen nodig én ontstaat er meer ruimte op straat. Het streven is dat minimaal 40% van de voertuigen volledig elektrisch is. In Rotterdam is door omstandigheden het concept van Deel! niet tot ontwikkeling gekomen. Het initiatief wordt echter als waardevol beoordeeld en wordt betrokken bij de klimaatdeal Stadsbrede deelmobiliteit (Klimaatdeal in ontwikkeling #56).	Geleerde lessen voor algeheel beleid rondom deelmobiliteit.	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*
RKA	Eenrichtingsverkeer Nieuwe Binnenweg (Klimaatdeal #25)	Bewoners, ondernemers, RET, gemeente Rotterdam en de gebiedscommissie zetten zich gezamenlijk in voor het veranderen van de Nieuwe Binnenweg tot een éénrichtingsweg. Als onderdeel van de planontwikkeling Nieuwe Binnenweg is het Mobiliteitsonderzoek afgerond	Een mobiliteitsonderzoek	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*
RKA	Experiment schoolomgevingen (Klimaatdeal #26)	Twee scholen in Rotterdam krijgen voor een periode van circa vier maanden een veiliger verkeersomgeving. Doel is dat kinderen die eerder niet zelfstandig met de fiets aan het verkeer deelnamen, dit nu wel gaan doen. Positieve bijkomstigheid is dat minder autoverkeer in de schoolomgeving en lagere snelheden ten goede komen aan de leefbaarheid in de omgeving van deze scholen. Twee scholen hebben concreet vervolg gekregen in het kader van de deal: De Theresiaschool en de Bergse Zonnebloem. Beide experimenten zijn inmiddels afgerond. De schoolomgevingenaanpak krijgt vervolg als onderdeel van gemeentelijk beleid.	Een schoolomgevingenaanpak voor het stimuleren van fietsgebruik bij kinderen aan de hand van een experiment bij 2 scholen: De Theresiaschool en de Bergse Zonnebloem.	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*

Soort project/Dekking	Maatregel	Projectomschrijving	Omvang/Resultaat	Randvoorwaarde	Wanneer gereed	CO2 Impact
RKA	Groene Connectie Rotterdam Centrum (Klimaatdeal #27)	Op weg naar een groene ring worden kleine interventies gedaan om te ervaren wat mogelijk is. Door middel van workshops en wandelexpedities zijn de vergezichten verkend. Deze deal krijgt een vervolg in de realisatie van de 7 stadsparken. Dit zijn met uitzondering van Weena/Hofplein andere plekken. Afgerond in 2021.	Verkenning van vergezichten aan de hand van workshops en wandelexpedities.	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*
RKA	Ondernemerstafel (Klimaatdeal #28)	De ambities van het Rotterdams Klimaatakkoord zijn neergelegd in een netwerk van ondernemerskoepels en invloedrijke werkgevers (R10). Dat netwerk stelt een koplopers groep samen, die elkaar uitdaagt om manieren te bedenken waarmee bedrijven de ambities van het Rotterdams Klimaatakkoord kunnen realiseren. Deze klimaatdeal is opgeschaald naar de Mobiliteitsaanpak Rotterdamse werkgevers (Klimaatdeal #52).	Zie project "Mobiliteitsaanpak Rotterdamse werkgevers (klimaatdeal #52)	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*
RKA	Zakelijke deelmobiliteit (Klimaatdeal #29)	De elektrische deelauto is door zijn mobiliteitsgarantie een goed alternatief voor een eigen auto of de lease-, huur- of poolauto. We zetten daarom een hub op met elektrische deelauto's voor de zakelijke markt. Doordat het autodeelsysteem vraag gestuurd is, worden grondstoffen en kostbare ruimte efficiënt ingezet. De deal heeft een concreet vervolg gekregen in de Kruispleingarage waarin september 2021 een pilot voor 1 jaar is gestart met elektrische deelauto's (3 aanbieders). Deze klimaatdeal wordt opgeschaald naar de Stadsbrede deelmobiliteit (Klimaatdeal in ontwikkeling #56). En mogelijk verbonden met werkgeversaanpak Rotterdam centrum.	Een hub voor zakelijke deelmobiliteit	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*
RKA	Gemeentelijke mobiliteit (Klimaatdeal #30)	Het gemeentelijke HR-beleid inzake woon-werkverkeer en werk-werkverkeer van de eigen medewerkers van de gemeente, wordt zoveel mogelijk in lijn gebracht met de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak. Dat houdt in dat het gebruik van duurzame vervoerwijzen wordt gestimuleerd. In deze deal wordt aangesloten bij Anders Reizen. Afgerond. Sinds 1 januari 2023 geldt er voor alle medewerkers van de gemeente Rotterdam een nieuw mobiliteitsbeleid, met vergoedingen die afhankelijk zijn van de manier waarop gereisd wordt.	Vernieuw mobiliteitsbeleid gemeente Rotterdam	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*

Soort project/Dekking	Maatregel	Projectomschrijving	Omvang/Resultaat	Randvoorwaarde	Wanneer gereed	CO2 Impact
RKA	Alle kinderen op de fiets naar school (Klimaatdeal #32)	Er wordt gewerkt aan een deelfietssysteem dat voor iedereen toegankelijk is. Het stimuleren van alternatief vervoer ten opzichte van de auto is belangrijk om de stad bereikbaar, gezond en leefbaar te houden. De uitvoering wordt afgestemd op de werkelijke behoeftes van de inwoners van de wijk. Hiervoor is een nauwe samenwerking met bewoners, verenigingen, wijkcentra en scholen noodzakelijk. Afgerond. opgenomen in gemeentelijk beleid.	Een deelfietssysteem.	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*
RKA	Stadsbrede deelfiets (Klimaatdeal #33)	De wijkhubs van Fietscampus 010 vormen de uitvalsbasis van fietsen mobiliteitsactiviteiten in de buurt. Van daaruit kunnen netwerk-, thema-, informatie- en workshopbijeenkomsten worden verzorgd. Afgerond. Deze klimaatdeal is beëindigd in 2021. Het voorstel paste niet in het beleid van de gemeente: te grootschalige aanvraag in een keer, additionele financiering gevraagd en de techniek met docking station was niet akkoord. Geen vervolg, uitgangspunten mee te nemen in klimaatdeal #52 stadsbrede deelmobiliteit.	n.v.t.	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*
RKA	Elektrische BoTuBus, voor banen en de buurt (Klimaatdeal #31)	Deze klimaatdeal beoogt het (kunnen) inzetten van een elektrische buurtbus van en voor de wijk Bospolder-Tussendijken. De bus maakt gebruik van de lokaal opgewekte stroom.	Algemeen resultaat: : realisatie 2021 8,6% (waarvan 3,3% volledig EV) / raming 2025 20% Realisatie in 2022 10,6%. Specifiek resultaat: Vanaf 2025 moeten alle nieuwe zakelijke bestel- en vrachtauto's in de ZE-zone uitstootvrij zijn. Uiterlijk in 2030 mogen er helemaal geen zakelijke bestel- en vrachtauto's met brandstofmotor de ZES-zone in. Specifiek resultaat	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*
Overig	Verkeersexperimenten schone lucht	Uitvoeren van een aantal experimenten (in 2020 - 2021) waarbij op een aantal wegvakken rijstroken zijn afgezet om de knelpunten luchtkwaliteit aan te pakken. Deze aanpak moet bijdragen aan de drie hoofdpogaven: faciliteren van groei van de stad, bevorderen van de mobiliteitstransitie en schonere lucht. De effecten van de maatregelen zijn in kaart gebracht en op basis daarvan is besloten tot het definitief maken van deze aanpak.	experimenten zijn geevalueerd en voor sommige locaties is besloten de situatie definitief te maken.	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*

Personenvervoer

De ontwikkelingen rond de elektrificatie van bussen, deelauto's en taxi's gaan hard. De doelen kunnen we alleen halen als we opschalen.

Waar zijn we mee bezig?

Soort project/Dekking	Maatregel	Projectomschrijving	Omvang/Resultaat	Randvoorwaarde	Wanneer gereed	CO2 Impact
Overig	Vervoer over water(bussen)	Met het verschonen van de waterbussen (elektrisch varen) dragen we met het Personenvervoer over Water (PoW) bij aan de Rotterdamse duurzaamheidsambities. Het doel is om alle waterbussen emissievrij te maken. Waterbus vaart in opdracht vanuit Provincie Zuid-Holland.	De vloot bestaat inmiddels uit drie volledig elektrische waterbussen. Doel is voor 2030 gehele waterbussenvloot emissievrij te laten varen. Voor de langere verbinding tussen Rotterdam en Dordrecht zijn hybride schepen benodigd, want de accu haalt deze afstand nog niet. De emissievrije vloot wordt uiteindelijk uitgebreid met nog zes, naar een totaal van negen.	Een van de lijndiensten is niet uitvoerbaar met een emissieloos vaartuig in verband met de afstand in combinatie met de hoge energievraag. De techniek is nog niet ver genoeg.	1-1-2030	De totale impact bij vervoer over water (bussen en taxi's) is 2,8 kton**
Overig	Schone watertaxi	Met het verschonen van de watertaxi vloot (elektrisch varen/ op waterstof varen) dragen we ook met het Personenvervoer over Water (PoW) bij aan de Rotterdamse duurzaamheidsambities.	Doel is de gehele vloot watertaxi's uitstootvrij te laten varen in 2030. Momenteel zijn er 3 elektrische 40-persoonswatertaxi's, 3 elektrische 12-persoons/fiets watertaxi's en 1 waterstof 12-persoonswatertaxi. Er wordt ook een schip met capaciteit voor 80 personen en fietsen volledig elektrisch gemaakt. Daarnaast zijn er 190 zonnepanelen op het basisstation die 50.000 kWh opwekken gerealiseerd.	Om in 2030 de gehele vloot emissievrij (elektrisch) te laten varen moet er een stap worden gemaakt op technologisch vlak. Elektrisch varen vraagt enorm veel energie door de hoge rompweerstand. Een hoogfrequente dienstregeling (op snelheid) uitvoeren is daardoor niet haalbaar. De oplossing wordt gezocht in het verlagen van de rompweerstand door gebruik te maken van draagvleugeltechniek. Dit verlaagt het energieverbruik aanzienlijk. Echter is deze technologie nog erg nieuw en voor een onderneming als Watertaxi te kostbaar om daar in de 'early innovator' fase in te stappen.	1-1-2030	De totale impact bij vervoer over water (bussen en taxi's) is 2,8 kton**

Soort project/Dekking	Maatregel	Projectomschrijving	Omvang/Resultaat	Randvoorwaarde	Wanneer gereed	CO2 Impact
Overig	ZE deelauto's	Onderdeel van het deelautobeleid is de elektrificatie van de deelauto's: alle nieuwe deelauto's zijn elektrisch, de bestaande moeten in 2025 uitstootvrij zijn. De gemeente faciliteert deelauto parkeervakken met laadvoorzieningen en ook is de gemeente in gesprek met de aanbieders van deelauto's om emissievrije deelauto's te stimuleren.	Onderdeel van het deelautobeleid is de elektrificatie van de deelauto's. Alle nieuwe deelauto's moeten elektrisch zijn en de bestaande moeten voor 2025 uitstootvrij zijn. Afgelopen jaar zijn er rond de 100 deelauto's geëlektrificeerd. Een mooi getal maar helaas is dit niet volledig in lijn met de te behalen doelstelling in 2025. Daarmee is de doelstelling van alle deelauto's elektrisch voor 2025 niet gehaald. De doelstelling is dan ook met een jaar verlengd (naar 2026) om het aanbod van deelauto's in Rotterdam te handhaven.	Ruimtelijke randvoorwaarden: Niet bij alle bestaande deelauto vakken is de ondergrond geschikt om een laadpaal te plaatsen. Hierdoor moeten tientallen locaties worden verplaatst. Dit kost tijd en geld. Het aanbod van elektrische auto's is beperkt waardoor het onzeker is wanneer alle bestaande deelauto's kunnen worden vervangen door elektrische varianten.	1-1-2025	De toekomstige effecten zijn ingeschat door de DCMR**
DTB	Werkgeversaanpak duurzame mobiliteit	Werkgevers in Rotterdam hebben veel invloed op het emissievrij maken van mobiliteit in Rotterdam omdat zij de mobiliteitskeuze van hun personeel kunnen beïnvloeden en oplossingen kunnen aanbieden zoals thuiswerken, fiets en OV en het elektrificeren van hun leasevloot.	55% reductie van CO2 uitstoot door woon-werkverkeer en zakelijk verkeer door bedrijven in Rotterdam in 2030.	De opdracht eindigt in 2024 en er is nog geen zekerheid over de continuering van deze opdracht na 2024 en dat is wel nodig om de eerdergenoemde doelstelling te behalen.	31-12-2030	25 kton**
Overig	Verdere verduurzaming dienstreizen	In het kader van de College-doelstellingen op het vlak van klimaatmitigatie wil de gemeente Rotterdam zakelijke reizen verduurzamen met de ambitie om zo snel mogelijk de CO2-uitstoot bij zakelijke reizen tot nul te reduceren.	Doel: Het doorontwikkelen van het gemeentelijk aanbod van een emissievrij en efficiënt (duurzaam) zakelijk mobiliteits-systeem voor medewerkers van de gemeente Rotterdam. Alle personenauto's zijn eind 2023 uitstootvrij. Daarnaast zijn in 2023 de HR-regelingen voor woon-werk en dienstreizen verduurzaamd. Als onderdeel hiervan is een deelauto-systeem voor dienstreizen geïmplementeerd. Stand van zaken project 17 december 2024 Rotterdam heeft zich met de "Intentieverklaring klimaatakkoord duurzame mobiliteit Rotterdam" geïmplementeerd aan een CO2-reductie bij werk-gerelateerd personenverkeer (zakelijke reizen en woon-werk-reizen) met minimaal 50% per fte in 2030 (t.o.v. peiljaar 2016). Uit de over 2023 uitgevoerde effectmeting blijkt dat Rotterdam een CO2-reductie heeft gerealiseerd in 2023 van 64%, ten opzichte van peiljaar 2016. Dit resultaat is toe te schrijven aan thuiswerken (minder reizen), het nieuwe mobiliteits- en reiskosten-beleid (anders reizen) en de verduurzaming van zakelijk reizen/eigen wagenpark (groener reizen). De CD heeft vooralsnog besloten om geen (extra) maatregelen te nemen om de werkgebonden mobiliteit sneller/verder te verduurzamen. Wel blijven we de CO2-uitstoot monitoren via verplichte en/of bestaande rapportages, zoals de rapportageverplichting WPM, de CO2-prestatiesladder en de jaardijkverplichting.	Randvoorwaarden bij de invoering van maatregelen zijn:- De oplossingen zijn betaalbaar (kostenneutraal of goedkoper dan de huidige situatie):- De oplossingen zijn werkbaar (efficiëntie en continuïteit van werkzaamheden waarborgen): Hiermee wordt draagvlak gecreëerd.	31-12-2030	Impact is <0,1 kton. Zie rapport DCMR voor details**

Soort project/Dekking	Maatregel	Projectomschrijving	Omvang/Resultaat	Randvoorwaarde	Wanneer gereed	CO2 Impact
Overig	ZE Doelgroepenvervoer	Middels concessies voorwaarden opnemen die de vervoerder verplicht om emissievrije voertuigen in te zetten. Middels een tender wordt verkend wat de markt aankan tegelijkertijd voeren we marktanalyses uit en winnen we marktadvies in om realistische opdrachten/concessies uit te schrijven. Het doelgroepenvervoer wordt voor 2030 uitstootvrij.	Doelgroepenvervoer 100% schoon in 2030. We streven naar de volgende mijlpalen:- 21 juli 2025: (start nieuwe Overeenkomst): 80% van alle voertuigen zal 100% elektrisch zijn, met uitzondering van rolstoelbussen. De nietelektrische auto's zijn minimaal emissieklasse 6. - 1 Januari 2026: 90% van alle voertuigen is 100% elektrisch, met nog steeds de uitzondering van rolstoelbussen. De niet-elektrische auto's zijn minimaal emissieklasse 6. - 1 Januari 2027: Alle voertuigen zullen 100% elektrisch zijn, behalve de rolstoelbussen. - 1 januari 2030: Alle rolstoelbussen zijn 100% elektrisch. Het tijdpad ernaartoe is mede afhankelijk van de beschikbaarheid en betaalbaarheid. Daartoe gelden de hiernavolgende criteria.	Uitdaging ligt bij de zwaardere rolstoelbussen, deze hebben in verband met het gewicht nog onvoldoende bereik om duurzaam inzetbaar te zijn. Hierdoor zijn we afhankelijk van de ontwikkeling van de techniek.	31-12-2030	7,9 kton**
Overig	ZE bussen RET	De RET vervangt de dieselbussen door elektrische, conform de concessie van de MRDH, en plaatst laadinfrastructuur voor de bussen. Dieselbussen stoten per voertuig relatief veel CO2 uit, rijden de hele dag rond (en worden dus intensief gebruikt) en zijn kostenefficiënt te verschonen.	De RET bussen worden in verschillende stappen elektrisch, in 2030 rijdt de laatste dieselbus. Sinds 2022 is 40% van alle dienstregelingskilometers uitstootvrij. De volgende 'batch' ZE bussen wordt in 2026 verwacht, dan is 60% van de kilometers schoon. Uiterlijk in 2030 is dat 100%.	n.v.t.	1-1-2030	9 kton**
RKA	Stadsbrede deelmobiliteit	Elektrische deelauto's, deelscooters, deel(bak)fietsen en mechanische deelfietsen kunnen in combinatie met eigen fiets, OV en lopen een alternatief vormen voor eigen autobezit en dragen daarmee bij aan het verlagen van CO2 uitstoot in Rotterdam. In de Rotterdamse aanpak deelvervoer en vervoershubs zijn de maatregelen opgenomen om deelvervoer mogelijk te maken en stimuleren (o.a. uitgifte van vergunningen voor deelvervoer, inzet bij grote wegwerkzaamheden, hubs bij OV-haltes). Het doel is het bestendigen van deelmobiliteit in de stad.	Beoogde resultaten:- Deelauto's zijn beschikbaar in alle wijken waar parkeerregulering is:- Minimaal 800 deelauto's zijn beschikbaar in de stad:- Gemiddeld op jaarlijkse basis zijn minimaal 5500 deeltweewielers beschikbaar in Rotterdam, waaronder min. 500 deelmobiliteitsfietsen.	- Volwassenheid deelvervoermarkt: als een aanbieder failliet gaat kan dit invloed hebben op het aanbod:- In gebieden waar parkeren niet is gereguleerd en met voldoende parkeergelegenheid, is m.n. autodelen weinig kansrijk.	31-12-2026	

Personenvervoer

De ontwikkelingen rond de elektrificatie van bussen, deelauto's en taxi's gaan hard. De doelen kunnen we alleen halen als we opschalen.

Wat zit er nog in de planning?

Soort project/Dekking	Maatregel	Projectomschrijving	Omvang/Resultaat	Randvoorwaarde	Wanneer gereed	CO2 Impact
DTB	ZE Taxi's	Aan het einde van de vorige collegeperiode is het landelijke afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer ondertekend. Hiermee hebben wij als Rotterdam de intentie uitgesproken om de taxibranche, volgens landelijke richtlijnen in 2028, volledig emissievrij te maken. Dit draagt bij aan de realisatie van het collegetarget CO2-reductie.	De doelstelling is om de gehele Rotterdamse taximarkt 100% uitstootvrij te laten rijden vanaf 2028, naar het convenant van het Rijk (muv rolstoeltaxi's). Schonere voertuigen zorgen voor minder CO-2 uitstoot, een schonere lucht en minder (geluids) overlast.	De aanpassing van de RVV waarbij de voertuigcategorie taxi aan de ZES-zone toegevoegd kan worden, is controversieel verklaard. Deze wetswijziging is noodzakelijk om de gestelde emissie-eisen te kunnen handhaven. De uitvoerbaarheid van gestelde overgangsnormen is afhankelijk van hoe snel de wet behandeld wordt door de Kamer.	31-12-2028	8 kton**
Overig	Modal shift naar OV en fiets	We kunnen niet alleen inzetten op elektrificering van alle voertuigen, daarom wordt ingezet op duurzame alternatieven voor autoverkeer. De gemeente brengt in beeld welk gemeentelijk beleid bijdraagt aan stimulering van fiets en ov gebruik en de resultaten daarvan worden gemonitord.	Uitstootvrije mobiliteit 2040	Op dit moment is het bestaande beleid voor modal shift en elektrisch rijden nog niet voldoende om in 2040 uitstootvrij mobiliteit in Rotterdam te hebben.	31-12-2030	30 kton**

Goederenvervoer en logistiek

Goederenvervoer is noodzakelijk, maar ook een belasting voor de stad. In de binnenstad voert Rotterdam op 1 januari 2025 een zero-emissiezone in voor alle zakelijke bestelbussen en vrachtwagens.

Wat hebben we al gedaan?

Soort project/Dekking	Maatregel	Projectomschrijving	Omvang/Resultaat	Randvoorwaarde	Wanneer gereed	CO2 Impact
overig	Stimuleren slimme bouwlogistiek	Met de stimuleringsregeling bouwlogistiek stimuleren we efficiëntere, meer planmatige, en (zo mogelijk) emissievrije (zonder uitstoot van schadelijke stoffen) bouwlogistiek, waarbij bouwers minder ritten door de stad maken om de Rotterdamse bouwplaatsen te bevoorraden.	Bouwwrachten in de stad nemen met 19% af.	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*
RKA	Emissievrije beleving van bouwmaterialen (Klimaatdeal #23)	Transport van bouwmaterialen zoals betonstraatstenen vergt zware voertuigen, waarvoor nog geen emissievrije modellen op de markt waren. Een leverancier van bouwmaterialen heeft samen met zijn transporteur het initiatief genomen een emissievrije (= zonder uitstoot van schadelijke stoffen) trailer met trekker aan te schaffen, ten behoeve van de levering van bouwmaterialen voor de gemeente Rotterdam. Doel is het stellen van een voorbeeld, om ook in dit segment de gewenste transitie naar emissievrij binnenstedelijk transport op gang te brengen. Deze pilot is mede door de steun van de rijksoverheid en opdracht van de gemeente haalbaar geworden. De emissievrije beleving is succesvol van start gegaan en daarmee is deze klimaatdeal afgerond.	Pilot emissievrije beleving bouwmaterialen.	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*
RKA	Bundeling ophalen bedrijfsafval (Klimaatdeal #24)	Er wordt een "white label" inzamelsysteem ontwikkeld, waarbinnen emissievrije voertuigen rendabel kunnen worden ingezet voor het ophalen van bedrijfsafval. Doel is het duurzamer inzetten van voertuigen die bedrijfsafval inzamelen én het reduceren van het aantal vervoersbewegingen. Deze klimaatdeal loopt gelijk op met de klimaatdeal Emissievrije beleving van bouwmaterialen (Klimaatdeal #23). Daarmee is deze klimaatdeal succesvol afgerond in 2021. Verdere initiatieven op gebied van duurzame logistiek krijgen uitwerking via Logistiek 010.	Zie project "emissievrije beleving van bouwmaterialen".	n.v.t.		De effecten zijn berekend door de DCMR*

Goederenvervoer en logistiek

Goederenvervoer is noodzakelijk, maar ook een belasting voor de stad. In de binnenstad voert Rotterdam op 1 januari 2025 een zero-emissiezone in voor alle zakelijke bestelbussen en vrachtwagens.

Waar zijn we mee bezig?

Soort project/Dekking	Maatregel	Projectomschrijving	Omvang/Resultaat	Randvoorwaarde	Wanneer gereed	CO2 Impact
Overig	Slimme en schone bouwlogistiek	Met het project slimme en schone bouwlogistiek willen we stimuleren dat bouwlogistiek efficiënter en uitstootvrij uitgevoerd wordt, door bijvoorbeeld inzet van bouw hubs, vervoer over water en inzet van uitstootvrije vrachtoertuigen. Hierdoor ontstaat er een positieve impact op de bereikbaarheid en de luchtkwaliteit en beperken we de uitstoot van CO2.	Uitvoering geven aan de intentieverklaring die in 2023 door de gemeente Rotterdam en een 6 tal ontwikkelaars (die op Katendrecht gelijktijdig 7 bouwwerkzaamheden uitvoeren) is ondertekend. Naast vermindering van het aantal bouwverkeer op Katendrecht, wordt ook voor andere gebiedsontwikkelingen kennis opgedaan met de toepassing van het BLVC (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie).	n.v.t.	1-1-2030	1 kton**
	Verduurzaming gemeentelijk wagenpark	Het gemeentelijk wagenpark dient eind 2030 verduurzaamd te zijn (vervanging van fossiele brandstofvoertuigen door emissieloze). Dit is noodzakelijk voor het klimaat en de luchtkwaliteit en om blijvend de gemeentelijke werkzaamheden, zoals b.v. afvalinzameling, in de ZE-zone voor Stadslogistiek te kunnen uitvoeren. Met het verduurzamen van het eigen wagenpark geeft de gemeente Rotterdam bovendien het goede voorbeeld en stimuleert ze de markt voor elektrisch rijden. Kennisdeling is hierbij van groot belang.	Doelstelling versus resultaat:- Personenwagens 100% emissieloos in 2023. (99% peildatum december 2024)- Lichte bedrijfsvoertuigen 100% emissieloos in 2025. (63% peildatum december 2024)- Zware bedrijfsvoertuigen 100% emissieloos in 2030. (22% peildatum december 2024)- Machines en gereedschappen 100% emissieloos in 2030. (67% peildatum december 2024)	De belangrijkste randvoorwaarden zijn:- Voldoende budget voor de emissieloze (werk)voertuigen.- Voldoende laadvoorzieningen op de huisvestingslocaties of elders.- Goede bedrijfsprocessen die het elektrisch rijden ondersteunen.- Voldoende ontwikkeling van techniek, met name bij de zware bedrijfsvoertuigen (denk ook aan gladheidsbestrijding). - Goede richtlijnen omtrent benodigde kwalificaties om op zwaardere voertuigen te mogen rijden (het al dan niet vereist zijn van een rijbewijs C – ook in relatie tot gladheidsbestrijding).	31-12-2030	6 kton**

Soort project/Dekking	Maatregel	Projectomschrijving	Omvang/Resultaat	Randvoorwaarde	Wanneer gereed	CO2 Impact
Overig	Stappenplan ZES	Een belangrijk thema binnen het Klimaat Actieplan Rotterdam is mobiliteit. Binnen de deelsector mobiliteit veroorzaakt stadslogistiek meer dan de helft van de vieze lucht in de stad en het gebruik van deze voertuigen zorgt daarnaast voor een behoorlijke CO2-footprint. Grote uitdagingen zoals de luchtkwaliteit en het klimaat pakken we bij de bron aan. Voor het vrachtverkeer in de stad betekent dit dat we naar een zo efficiënt mogelijk systeem gaan (zo min mogelijk gereden kilometers), uitgevoerd door zero emissie (ZE) voertuigen.	Dit meerjarige programma is een samenhangend pakket van stimulerende en regulerende maatregelen om tot efficiënte en uitstootvrije stadslogistiek in Rotterdam te komen. Het belangrijkste onderdeel is de invoering van de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's vanaf 1 januari 2025. Voor nieuwe bestel- en vrachtauto's gelden verschillende overgangsregelingen. Zo wordt rekening gehouden met afschrijvingstermijnen en natuurlijke investeringsmomenten. Uiterlijk in 2030 mogen er helemaal geen zakelijke bestel- en vrachtauto's met brandstofmotor de ZE-zone in.	n.v.t.	1-2-2030	40 kton**
DTB	Slimme logistiek stadshubs en vrachtfietsen	Het stimuleren en faciliteren van de logistieke sector om de logistiek efficiënter te maken, bijvoorbeeld door inzet van logistieke stadshubs en vrachtfietsen.	We trachten onder andere door deze maatregel een afname te bewerkstelligen van 8% van de bestelauto's door efficiëntere belading en door het gebruik van vrachtfietsen in plaats van bestelauto's.	n.v.t.	1-1-2030	0 kton**

Overige mobiliteit

In 2022 zijn diverse pilots uitgevoerd om ervaring op te doen en de markt te stimuleren voor het gebruik van zero-emissie mobiele werktuigen. De gemeente werkt samen met het Havenbedrijf aan een aanpak voor het verminderen van uitstoot van schadelijke stoffen door de binnenvaart.

Wat hebben we al gedaan?

Soort project/Dekking	Maatregel	Projectomschrijving	Omvang/Resultaat	Randvoorwaarde	Wanneer gereed	CO2 Impact
ETB	Hardt Hyperloop	Het project omvat de ontwikkeling van een Europees Hyperloop Centrum in Rotterdam. Hiervoor zoeken we naar een locatie (in Rotterdam) voor een lange testbaan (3 kilometer), waar op hoge snelheid kan worden getest. Daarnaast omvat het project de ontwikkeling van een experience center waar gewerkt wordt aan standaardisering, customer engagement en verdere ontwikkeling van netwerken. De bijdrage is bestemd voor de planontwikkeling en de doorontwikkeling van de business-case.	In 2022 is Hardt Hyperloop verhuisd naar hun nieuwe kantoor aan de Marconistraat. In november is dit kantoor en daarmee ook het experience center geopend.	n.v.t.	gereed	De effecten zijn berekend door de DCMR*

Overige mobiliteit

In 2022 zijn diverse pilots uitgevoerd om ervaring op te doen en de markt te stimuleren voor het gebruik van zero-emissie mobiele werktuigen. De gemeente werkt samen met het Havenbedrijf aan een aanpak voor het verminderen van uitstoot van schadelijke stoffen door de binnenvaart.

Waar zijn we mee bezig?

Soort project/Dekking	Maatregel	Projectomschrijving	Omvang/Resultaat	Randvoorwaarde	Wanneer gereed	CO2 Impact
Overig	Hytrucks		Het creëren van een corridor voor trucks op waterstof tussen Havens van Rotterdam en achterland (Brabant, Oost-NL, Duitsland, etc) waarbij we vanuit Rotterdam binnen vijf jaar minimaal 500 trucks op waterstof willen laten rijden en in 2030 zo'n 1000.	n.v.t.	31-12-2030	De toekomstige effecten zijn ingeschat door de DCMR**
	Verduurzamen mobiele werktuigen	Mobiele werktuigen hebben, in tegenstelling tot wegvoertuigen, nog weinig aandacht gehad voor wat betreft de reductie van de uitstoot en verduurzamingsmogelijkheden. Mobiele werktuigen zijn in Rotterdam verantwoordelijk voor respectievelijk 15, 20 en 25 % van de uitstoot van CO2, fijnstof en stikstofoxiden door verkeer. Verduurzaming van mobiele werktuigen is ook belangrijk voor de leefbaarheid van de stad. Bij de bouw van 3.500 tot 4.000 woningen per jaar, het onderhoud van wegen, groen en rioleringen op binnenstedelijke locaties waar veel mensen wonen of verblijven, hebben we een verantwoordelijkheid om dat op een 'schone en stille' manier te doen, goede groei noemen we dat in de omgevingsvisie. Eind 2023 tekenden 45 partijen het convenant Schoon en Emissie loos Bouwen (SEB): verschillende ministeries, waterschappen, provincies, gemeenten en branche- en netwerkorganisaties. Gemeente Rotterdam is een van die partijen. In het convenant zijn afspraken gemaakt om bouwmachines die ingezet worden bij door de gemeente ingekochte werken schoner, gezonder en stiller te maken.	Doelstelling is om de uitstoot van apparatuur ingezet als gevolg van gemeentelijke inkoop stapsgewijs in 2030 emissievrij te hebben. Daarnaast gaan we met projectontwikkelaars aan de slag om in commerciële projecten in de stad ook. Hiervoor zijn in het plan van aanpak duurzaam doorbouwen afspraken gemaakt. Jaarlijks voeren we 5 pilotprojecten uit.	De gemeente Rotterdam heeft het convenant ondertekend met het voorbehoud dat voldoende financiële middelen beschikbaar zijn binnen het project. Daarnaast is voldoende beschikbaarheid van materieel bij aannemers randvoorwaardelijk.	31-12-2026	20 kton**

***DCMR rapporteert over het CO₂-reductie effect van afgeronde projecten in de CO₂-monitor.**

****DCMR rapporteert over de inschatting van toekomstige resultaten in de rapportage 'Effect Rotterdamse Klimaataanpak'. Daar waar informatie beschikbaar is op projectniveau, staat het aantal kton gespecificeerd.**

*****Deze projecten zijn nieuw en zal de DCMR nog berekenen.**

[Zie voor de meest actuele rapportages de website van de DCMR: Verminderen CO₂-uitstoot](#)