



## Judith Bokhove, wethouder Mobiliteit Gemeente Rotterdam

Bij het spreken over transport en logistiek is het nodig om de visie van de gemeente Rotterdam te kennen. Immers ongeveer 10 procent van de Nederlandse bevolking werkt in de logistiek en in Rotterdam ligt dat nog eens hoger. Een goede aanleiding voor Cees Vingerling, om de in juli aangetreden wethouder voor mobiliteit Judith Bokhove te bevragen.

### Hoe bevalt het u als wethouder in de Maasstad?

“Op het eerste oog lijkt mijn portefeuille wat vreemd samengesteld. Ik ga over parkeren, mobiliteit maar ook over jeugd en taal. Het overkoepelende thema bij die verschillende onderwerpen is de toekomst. Het transport heeft een toekomst maar de jeugd, soms laaggeletterd, heeft ook een toekomst. Taal is de weg naar de toekomst. Mensen die de taal niet machtig zijn moeten ook een deur hebben naar de toekomst.”

### De titel van het coalitie akkoord heet ‘nieuwe energie voor Rotterdam’, wat zijn de ambities daarin?

“We willen een schone stad met schone wijken, in het akkoord is veel budget vrijgemaakt om de doelstellingen van Parijs en de Nederlandse doelstellingen op het gebied van duurzaamheid te behalen. Het gaat daarbij over de haven, over mobiliteit, maar ook over bouwen. Het akkoord is doordrenkt met duurzaamheid.”

### Er is in Rotterdam een milieuzone die wordt uit gefaseerd, hoe verhoudt dat zich tot uw ambities?

“Ja, dat is een pijnpuntje. Nederland is een coalitieland, zo ook Rotterdam met 6 partijen in de coalitie. Van huis uit ben ik een Groenlinkser, het opheffen van de milieuzone heeft echt wel pijn gedaan. We hebben afgesproken

dat de ambitie niet wijzigt, dat de CO2 uitstoot naar beneden moet, maar met mogelijk andere middelen. Het compromis is dat alle oude benzine auto's per direct weer de stad in mogen, de oudere diesel auto's in 2020. We zullen daar andere maatregelen tegenoverstellen. Voor vervuilende vrachtwagens blijft de milieuzone bij de 's Gravendijkwal wel van kracht, net als bij de Maasvlakte. In dat laatste gebied zijn wel wat ontheffingen van kracht. Toen ik daar kort na mijn aantreden achter kwam bedacht ik dat dit nog wel aangepakt moet worden. Het zou anders raar zijn dat de één investeert in schoner vervoer en een ander daar ontheffing voor krijgt.”

### In het akkoord komen we de term ‘verkeerscirculatieplan’ tegen, wat moeten we ons daarbij voorstellen?

“Op dit moment gaat er heel wat verkeer door Rotterdam dat op de ring zou kunnen blijven omdat het niet de bestemming Rotterdam heeft. Daar kunnen we maatregelen tegen nemen, zodat zij die wel in Rotterdam moeten zijn, daar ook kunnen komen. We krijgen daardoor meer ruimte voor fietsers en wandelaars. Met het invoeren van venstertijden waarop men de stad in mag, kun je hen die investeren in schonere voertuigen, zoals elektrische voertuigen, ook toegang geven buiten de venstertijden. De inwoners hebben dan profijt van de schonere



lucht. Het collectief vervoer zal ook gestimuleerd worden.”

“De bouw van 18.000 woningen zal ook een enorme impact hebben op de stad met het bouwverkeer. We denken met collectieve vervoershubs het bouwtransport te kunnen combineren en makkelijker maken. Maar als er ook 18.000 woningen bijkomen dan moeten er geen 18.000 auto's bijkomen, een goed OV netwerk is dan ook randvoorwaardelijk. Anderzijds moeten de winkels waar men dan bijvoorbeeld op de fiets naar toe rijdt wel bevoorrad kunnen worden. Dat willen we ook zo goed en schoon mogelijk gaan regelen.”

#### Gaat u energiezuinige voertuigen stimuleren?

“We gaan zelf het goede voorbeeld geven door te investeren in schonere voertuigen. De helft van ons het wagenpark van de gemeente Rotterdam is al emissieloos. In 2023 moeten dat alle voertuigen zijn, in 2025 ook alle kleine voertuigen van de groenvoorziening. Binnenkort hebben we ook twee elektrische, emissieloze vuilniswagens. Verder kunnen wij door The Green Deal en Platform 010 de ondernemers bijstaan bij het aanvragen van subsidies. Wij komen daar als Rotterdam zelf niet voor in aanmerking, maar hebben wel capaciteit beschikbaar gesteld om ondernemers te helpen bij die aanvragen.”

#### Krijgen we een hippe moderne kabelbaan over de Maas?

“Een groepje ondernemers heeft mij hier wel over benaderd. Het is een innovatief en spannend initiatief, maar we kunnen ons geld maar één keer uitgeven. Een oeververbinding erbij om bijvoorbeeld schoonvervoer toegang te geven tot de stad zou ook heel mooi zijn. Ik moet dus gaan kiezen, ik neig nu naar die extra verbinding omdat het Rijk daar ook aan gaat bijdragen.”

#### Hoe ziet u de transitie in de haven van oude naar nieuwe economie voor zich?

“Je zult echt moeten vernieuwen anders mis je de boot. Bij het Havenbedrijf geloofde men absoluut in de petrochemie. Nu staat men daar open voor windmolens en waterstof. Dat laatste kan een grote toekomst hebben.”

#### Paneldiscussie

In de paneldiscussie ondervroegen Peter Loef (co-founder en partner Beequip) en Clark van Oeveren (lease officer bij Beequip) de 100 aanwezigen wie er een auto leaset en wie er wel eens een gebruikte auto koopt. Daarmee brachten zij de mogelijkheid van Beequip onder de aandacht voor het leasen van gebruikte zware voertuigen. Loef: “De kop van de prijs is er al af en tegenwoordig is de levensduur wat langer. De afschrijving kan dus veel economischer over een langere tijd worden afgeschreven. Daarbij kijken wij naar de update van de software, maar ook naar de uitstootniveau's die we met elkaar willen naleven.” Van Oeveren: “Het is dan ook niet verwonderlijk dat we steeds meer aanvragen krijgen.”

Henk Kolenbrander van de Verkeersonderneming constateert dat de vragen over elektrisch rijden uit het bedrijfsleven hen nu bereiken. Niet lang geleden moesten wij hen daarvoor benaderen. Kolenbrander: “Op basis van onze kennis en ervaring, kunnen wij ondernemers dan The Best Practices aanreiken. We krijgen dus een heel ander gesprek met elkaar. In het kader van bevoorrading in de stad geloven wij dat grote elektrische vrachtwagens met dikkere stromen straks meer zullen bijdragen dan de kleine elektrische bussen.”

Conclusie van de middag is dat moeilijke economische jaren even voorbij zijn, maar dat het palet van uitdagingen veelkleurig is zonder dat duidelijk is hoe de geschetste horizon bereikt moet worden. Aan de slag allemaal.