

ROTTERDAM KOPLOPER IN MOBILITEITSINNOVATIE.

Als belangrijke logistieke hub trekt Rotterdam veel bedrijven en projecten aan op het gebied van duurzame, nieuwe mobiliteit. Kan de stad haar sterke uitgangspositie voor innovatie in mobiliteit verzilveren en een voorbeeld zijn voor andere groeiende steden?

GILBERT BAL, ROOTS BELEIDSADVIES

50

In dit essay kijken we naar het vestigingsklimaat van Rotterdam voor de mobiliteitssector. Daarbij richten we ons vooral op bedrijven met als hoofdactiviteit de mobiliteit van mensen of goederen. Het gaat dan om bedrijven die voertuigen maken, actief zijn in de verhuur en lease van voertuigen (deelmobiliteit) of die de infrastructuur voor voertuigen aanleggen. Ook kijken we in dit essay naar technisch speur- en ontwikkelingswerk als voedingsbodem voor veel bedrijven die zich richten op nieuwe mobiliteit.

Een andere dimensie van de mobiliteitssector omvat de logistiek. Hierbij maken we onderscheid tussen de kennisintensieve logistieke activiteiten die tot de topsector logistiek worden gerekend en de logistiek in meer algemene zin. Waar in dit essay wordt gesproken over de logistiek volgens de smalle definitie hebben wij het alleen over transport en opslag. Volgens een bredere definitie omvat de logistiek ook de groothandel en handel in voertuigen.

De mobiliteitssector in Rotterdam

Een kenmerk waarmee Rotterdam zich van veel andere steden onderscheidt, is dat zij alle vervoersmodaliteiten herbergt en daarvoor ook openstaat. De stad is vanuit haar historie ruim opgezet, en is mede daarom relatief autovriendelijk, maar beschikt tevens over een uitgebreid metro-, tram- en treinnetwerk. Daarnaast heeft Rotterdam de grootste haven van Europa en de derde luchthaven van Nederland. Deze combinatie maakt Rotterdam aantrekkelijk voor veel verschillende typen bedrijven die zich met mobiliteit bezighouden.

Het is dan ook niet vreemd dat vrijwel alle onderdelen van de mobiliteitssector in Rotterdam relatief sterk zijn vertegenwoordigd (**figuur 1**). Alleen technisch speur- en ontwikkelingswerk is in Rotterdam wat kleiner dan in andere delen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Vooral Delft geldt daarbij als kraamkamer.

De sterke positie van Rotterdam komt vooral tot uiting in de logistieke sector en dan met name in het kennisintensieve en dienstverlenende deel daarvan. Zo is het aandeel van de topsector logistiek in de lokale economie ruim tweemaal zo groot als dat in andere delen van de MRDH. In totaal behoort 7% van de banen in Rotterdam tot de topsector logistiek, waar dat in het overige deel van de MRDH en overigens ook gemiddeld in Nederland zo'n 3,5% bedraagt.

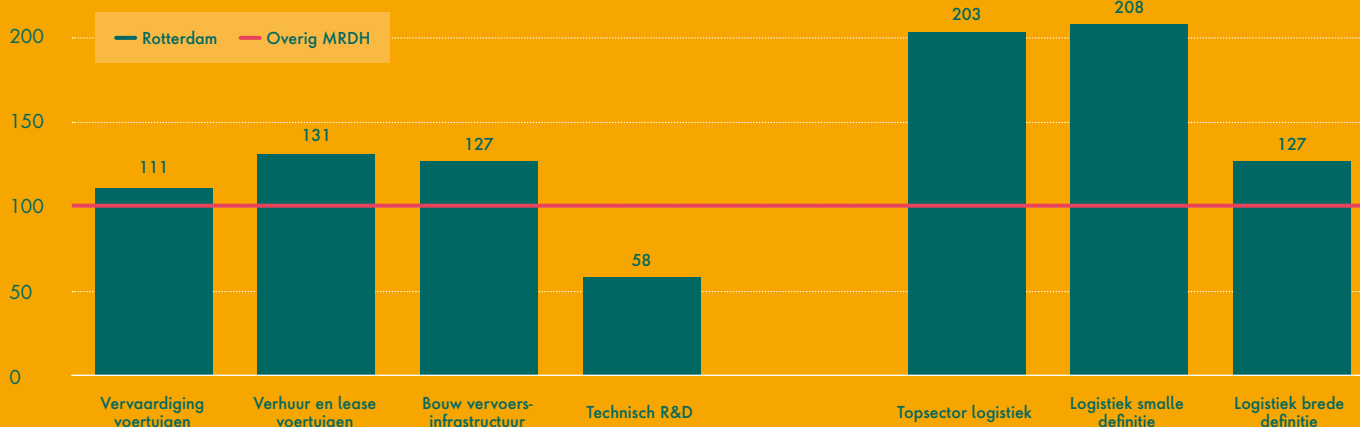
Opvallend is dat het aandeel van de groothandel in de lokale economie wat achterblijft bij het gemiddelde in de MRDH (respectievelijk 5,5% en 7,3% van het totale aantal banen). Groothandel blijkt vooral sterk vertegenwoordigd in omliggende gemeenten als het Westland, Barendrecht en Lansingerland. In deze gemeenten nam het aantal banen in de groothandel de afgelopen jaren ook nog (fors) toe, in tegenstelling tot in veel andere gemeenten in de MRDH.

Belangrijkste groeiers

In de Rotterdamse mobiliteitssector vormde de dienstverlening voor het vervoer in absolute termen de belangrijkste groeier. Hier nam het aantal banen in de periode 2014-2019 met ruim 2700 toe. De logistieke dienstverlening nam daarmee het gros van de absolute groei van de logistieke sector voor haar rekening. In andere logistieke activiteiten (brede definitie) nam de werkgelegenheid met 'slechts' 1100 banen toe.

Relatief gezien springt de groei van de verhuur en lease van voertuigen in het oog (**figuur 2**). De werkgelegenheid bij bedrijven die zich met deze activiteiten bezighouden, steeg de afgelopen vijf jaar met ruim 40%. Dat wijst op een relatief grote aantrekkingskracht van Rotterdam op dit type activiteiten. Tegelijkertijd valt deze groei in absolute termen (ruim 100 banen in de periode 2014-2019) vrijwel in het niet bij de groei van de logistiek.

FIGUUR 1: PERCENTAGE BANEN IN VERSCHILLENDE ONDERDELEN VAN DE MOBILITEITSSECTOR IN ROTTERDAM VERGELEKEN MET DAT IN WIJZIGEN IN VAN DE MRDH (OVERIG MRDH = 100)



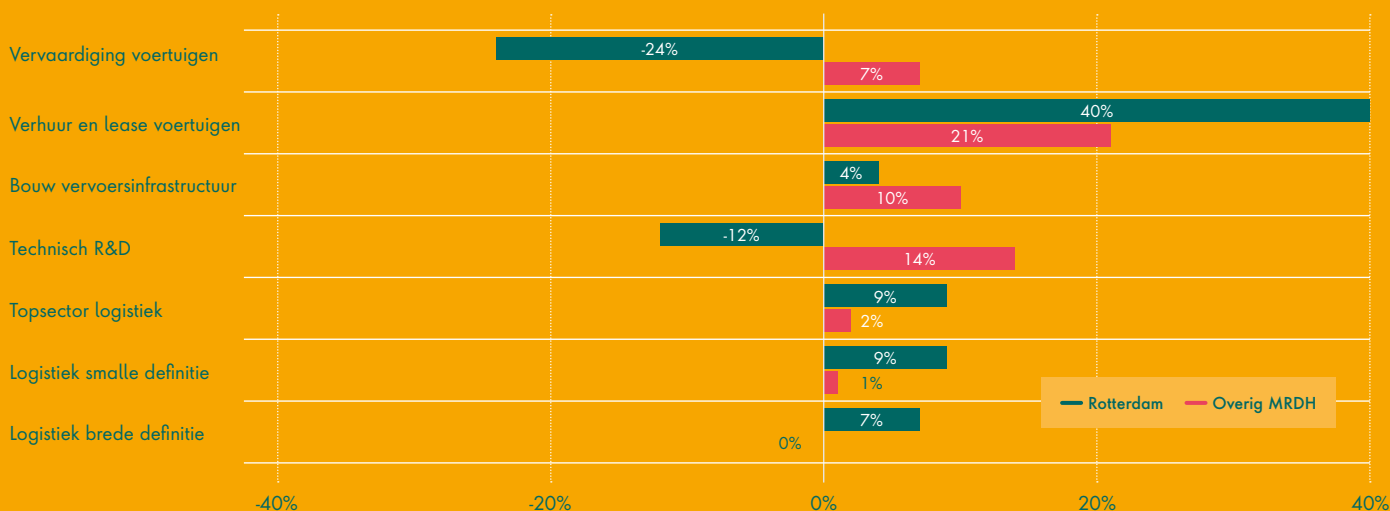
Bron: Gemeente Rotterdam, bewerking Roots Beleidsadvies

TABEL 1: AANTAL BANEN IN ROTTERDAM PER SECTOR (2019)

Sector	Bedrijven	Banen
Vervaardiging voertuigen	115	1.380
Verhuur en lease voertuigen	70	360
Bouw vervoersinfrastructuur	185	1.620
Technisch R&D	1.500	6.700
Topsector logistiek	1.790	27.200
Logistiek cfm. smalle definitie	2.615	36.840
Logistiek cfm. brede definitie	6.195	58.020

Bron: Gemeente Rotterdam

FIGUUR 2: GROEI VAN HET AANTAL BANEN IN VERSCHILLENDE ONDERDELEN VAN DE MOBILITEITSSECTOR, 2014-2019



Bron: Gemeente Rotterdam, bewerking Roots Beleidsadvies

Wat opvalt is dat de werkgelegenheid in de vervaardiging van voertuigen en het technisch R&D in Rotterdam krimpt. Bij de vervaardiging van voertuigen heeft dit onder andere te maken met banenkrimp bij grote spelers zoals Damen en een verplaatsing van enkele kleinere bedrijven uit Rotterdam naar andere plaatsen in de regio. De 'krimp' bij het technisch R&D hangt voor een belangrijk deel samen met de herschikking van banen bij de gemeente Rotterdam. Hier is het Ingenieursbureau Gemeentewerken in de afgelopen vijf jaar administratief voor een belangrijk deel bij de gemeente Rotterdam als geheel ondergebracht. Hiervoor gecorrigeerd is er in het technisch R&D in Rotterdam geen sprake van krimp maar van een lichte groei; een groei die overigens wel achterblijft bij die in andere delen van de MRDH.

Het voorgaande nuanceert het beeld dat uit de werkgelegenheidsdata naar voren komt. Tegelijkertijd geven de werkgelegenheidsdata een duidelijk beeld van de ontwikkeling van de mobiliteitssector in Rotterdam en de positie van de stad in de regio. Belangrijkste conclusie is dat veel onderdelen van de mobiliteitssector in Rotterdam sterk zijn vertegenwoordigd en vrijwel alle onderdelen groeien.

Opkomst van nieuwe mobiliteit

Dit positieve beeld komt overeen met het beeld dat in de recente haalbaarheidsstudie van de Mobility City Campus van Avanto Ventures naar voren kwam. In die studie is ook gekeken naar het aantal initiatieven op het gebied van nieuwe mobiliteit. Rotterdam werd hierin vergeleken met andere steden in Europa en sprong er daarbij positief uit. Avanto concludeerde zelfs dat de regio Rotterdam op dit moment al één van de leiders in mobiliteitsinnovatie in Europa is. Een positie die – als het aan Avanto ligt – de komende jaren verder wordt uitgebouwd (zie box 1).

Box 1: Mobility Innovation Campus – een uniek concept met grote kansen voor de Rotterdamse economie

De eerste ideeën voor een mobiliteitscampus in Rotterdam stammen pas van eind 2018. Nog geen jaar later is de Mobility Innovation Campus B.V. opgericht en zijn er afspraken met gemeente, Havenbedrijf en enkele investeerders gemaakt om waarschijnlijk in het Merwe Vierhavensgebied (M4H) een mobiliteitscampus te gaan realiseren. Dit jaar starten de eerste innovatieprogramma's en moeten tevens de eerste panden in gebruik genomen worden. Zo snel kan het gaan.

Antti Rantanen van Avanto Ventures en initiatiefnemer van de campus vertelt hoe de eerste ideeën voor de mobiliteitscampus ontstonden: 'Onderzoek toont aan dat de manier om mensen en goederen te verplaatsen wereldwijd aan het veranderen is. Hieraan ten grondslag liggen maatschappelijke ontwikkelingen en de versnelling in

technologische mogelijkheden. In de VS en China wordt al fors geïnvesteerd in mobiliteitstechnologieën. Europa blijft daarbij achter.

Daarnaast is er binnen Europa sprake van versnippering. Te vaak wordt het wiel opnieuw uitgevonden. Wij hebben 50 Europese en 50 lokale stakeholders in mobiliteit geïnterviewd. Unaniem gaven zij aan dat zij achterlopen in de snelheid van innoveren en dat het essentieel is om de handen ineen te slaan.'

Daarom is het volgens Rantanen belangrijk om in Europa te investeren in een mobiliteitsecosysteem, waar bedrijven, overheden en kennisinstellingen hun kennis op het gebied van mobiliteit kunnen uitwisselen en waar elke dag wordt gewerkt aan doorbreektechnologieën op het vlak van mobiliteit.

Hij wijst op het belang van een fysieke plek als centrum van een nieuw ecosysteem. 'Een campus kan bedrijven, overheden en kennisinstellingen bij elkaar brengen. De campus moet het centrum zijn van experiment en een plek waar interactie met mensen plaatsvindt', aldus Rantanen. Hij ziet in de campus nadrukkelijk ook ruimte voor een belevingscentrum, waar mensen in aanraking kunnen komen met nieuwe mobiliteit en waar bedrijven nieuwe technologieën aan het grote publiek kunnen laten zien.

Over de keuze voor Rotterdam is Rantanen duidelijk: 'Wij hebben diverse steden in Europa bezocht en Rotterdam sprong er in positieve zin uit. Belangrijkste redenen: de goede internationale bereikbaarheid, de aanwezigheid van een van de grootste logistieke hubs ter wereld en het neutrale imago in de mobiliteitsindustrie.' Daarnaast staat Rotterdam volgens hem duidelijk open voor innovatie en heeft het de ideale maat. 'Rotterdam is klein genoeg om te kunnen experimenteren, maar groot genoeg om de resultaten van experimenten van waarde te laten zijn voor wereldwijde kwesties op het vlak van mobiliteit.'

Interessant is om te kijken welke oorsprong de vele mobiliteitsinitiatieven in Rotterdam hebben. Daarbij blijkt er sprake te zijn van een mix. Een deel van de initiatieven ontstaat vanuit kennisinstellingen en startups in de regio. Denk bij dit laatste bijvoorbeeld aan Hardt Hyperloop en Breytner, maar ook aan alle startups die vanuit het Rotterdam Mobility Lab in de regio actief zijn. Een analyse van de startups in de mobiliteitssector laat ook zien dat in Rotterdam meer bedrijven worden gestart dan elders in de regio (zie box 2).

Box 2: Starters in de Rotterdamse mobiliteitssector

Uit het bedrijvenregister blijkt dat een groot deel van de Rotterdamse mobiliteitsbedrijven in de afgelopen vijf jaar is gestart. Toch ligt de startersquote (het aantal starters als percentage van het totale aantal ondernemingen) in veel onderdelen van de mobiliteitssector niet zo hoog als in bijvoorbeeld de bouw of zakelijke dienstverlening in Rotterdam.

Wel blijkt de startersquote in de Rotterdamse mobiliteitssector een stuk hoger te liggen dan in andere delen van de MRDH (figuur 3). Er zijn vooral relatief veel starters in de bouw van vervoersinfrastructuur, net als in het technisch R&D, de verhuur en lease van voertuigen (deelmobiliteit) en in de logistieke sector.

Niet alleen het aantal jonge bedrijven is in Rotterdam relatief hoog, er blijkt ook steeds vaker een bedrijf te worden gestart. Dit geldt vooral in het kennisintensieve en dienstverlenende gedeelte van de logistiek. In deze onderdelen van de logistieke sector werd in Rotterdam in 2018 ruim driemaal zo vaak een bedrijf gestart als in 2014.

Een ander deel van de mobiliteitsinitiatieven ontstaat vanuit bedrijven en instellingen die al decennia tot de kopgroep van de mobiliteitssector behoren. In Rotterdam gaat het dan bijvoorbeeld om BMW (zie box 3), Havenbedrijf Rotterdam en Royal Schiphol Group. Deze bedrijven initiëren of zijn betrokken bij diverse initiatieven om de mobiliteit in de stad te verduurzamen; niet alleen vanuit ecologisch, maar ook vanuit maatschappelijk en economisch perspectief.

Box 3: BMW – De Electric City Drive en de samenwerking met de gemeente Rotterdam

Een bijzondere samenwerking is het: die tussen BMW Group en de gemeente Rotterdam. Beide partijen benadrukken dat het geen commerciële samenwerking betreft. De samenwerking is vooral ontstaan vanuit een gezamenlijke behoefte aan meer inzicht in het gedrag van mensen en de wijze waarop dit gedrag positief kan worden beïnvloed. Positief in de zin dat het bijdraagt aan het behouden en liefst verbeteren van de leefbaarheid in de stad.

Marc Bras, hoofd BMW i bij BMW Group Nederland, vertelt dat de bouw van het Timmerhuis het begin van de samenwerking vormde. 'Bij het Timmerhuis ontwikkelden wij samen met projectontwikkelaar Heijmans, architectenbureau OMA en de gemeente Rotterdam het eerste e-mobility-ecosysteem van Europa. In het ontwerp zaten diverse innovaties: duurzame stroomopwekking via

zonnepanelen op het dak, energieopslag in een stationaire BMW i3-batterij en voorzieningen voor i3-deelauto's voor bewoners. Het project smaakte duidelijk naar meer. Wij hebben ervoor gekozen om in de samenwerking vooral te focussen op projecten waarbij mobiliteit en energie samenkomen.'

Electric City Drive is zo'n project. In september 2018 werd hiervoor het startschot gegeven. Bras: 'Met het project wilden de gemeente Rotterdam en BMW plug-in hybride-rijders helpen het beste uit de elektrische aandrijving van hun auto te halen. Deelnemers werden gestimuleerd om in de stad zo veel mogelijk elektrisch te rijden en zo bij te dragen aan een betere luchtkwaliteit. Met het project hebben de gemeente Rotterdam en BMW meer inzicht gekregen in het rij- en laadgedrag van bestuurders. Maar liefst 93% van de kilometers binnen de Electric City Drive Zone werd elektrisch afgelegd. Dat is pure milieuwinst. We konden aantonen dat de plug-in hybride een goede oplossing is en daarom in een veel positiever daglicht zou moeten staan.'

Als follow-up lanceert BMW begin 2020 in alle nieuwe plug-in hybride modellen een app waarmee elektrisch rijden wordt gestimuleerd. 'Specifiek voor Rotterdam betekent dit dat alle BMW-rijders bij aankomst in de milieuzone automatisch kunnen overschakelen naar de volledig elektrische modus', zegt Bras. 'Voor Rotterdam zou het mooi zijn als in de toekomst meer automerken mee gaan doen. Wij hopen vooral dat andere steden het voorbeeld van Rotterdam gaan volgen en snel een Electric City Drive Zone introduceren. Zo snijdt het mes aan twee kanten.' Over de toekomst van de samenwerking is Bras duidelijk: 'We hopen in Rotterdam nog meer projecten als de Electric City Drive te kunnen uitvoeren. Op dit moment zijn we bezig met een autodeelconcept en een plan om laadpalen efficiënter te benutten.'

De gemeente Rotterdam participeert in veel van de mobiliteitsinitiatieven in de stad. Hiervoor zijn twee redenen. In de eerste plaats bindt Rotterdam graag organisaties aan zich die met nieuwe mobiliteit bezig zijn. Dit past bij de Roadmap Next Economy (RNE) en bij de ambitie om een centrum van mobiliteitsinnovatie te zijn. Minstens zo belangrijk is echter de wens om meer inzicht te krijgen in het (veranderende) mobiliteitsgedrag van mensen. Niet alleen om daarop als stad te kunnen anticiperen, maar vooral ook om gericht in maatregelen te kunnen investeren die de mobiliteit van mensen en goederen verduurzamen. Duidelijk is immers dat dergelijke maatregelen nodig zullen zijn om de groei van de stad niet ten koste te laten gaan van de aantrekkelijkheid voor bewoners, bedrijven en bezoekers die nu al in Rotterdam zijn gevestigd.

FIGUUR 3: HET AANTAL BANEN DAT NA 1 JANUARI 2014 IS GESTART ALS PERCENTAGE VAN HET TOTAAL AANTAL BEDRIJVEN (PEILDATUM 1 JANUARI 2019)



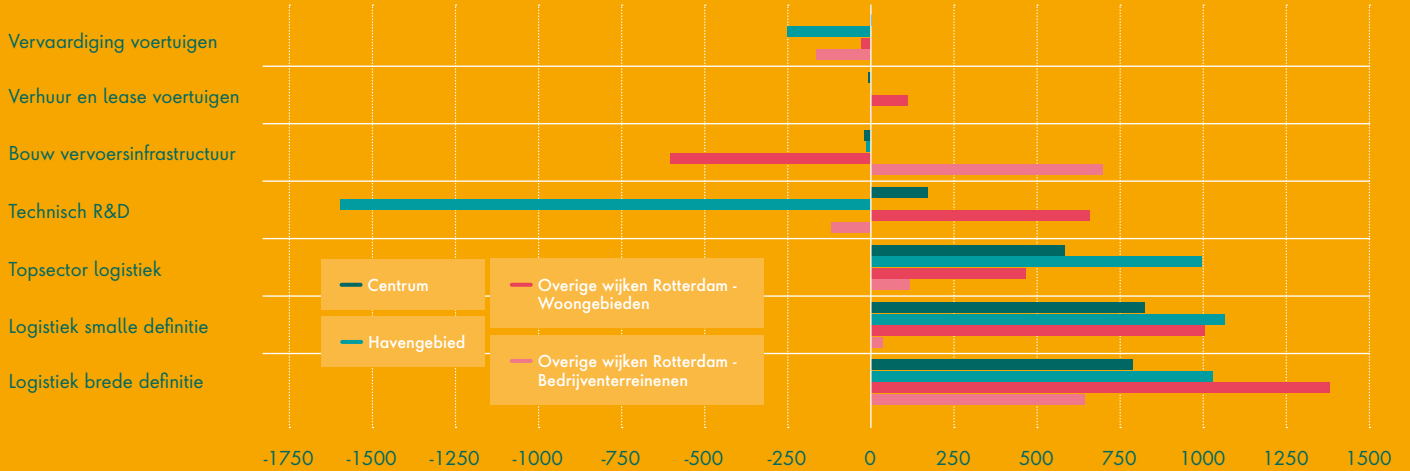
Bron: Gemeente Rotterdam, bewerking Roots Beleidsadvies

FIGUUR 4: ONTWIKKELING MOBILITEITSSECTOR PER DEELGEBIED IN ROTTERDAM (%), 2014-2019



Bron: Gemeente Rotterdam, bewerking Roots Beleidsadvies

FIGUUR 5: ONTWIKKELING MOBILITEITSSECTOR PER DEELGEBIED IN ROTTERDAM (BANEN), 2014-2019



Bron: Gemeente Rotterdam, bewerking Roots Beleidsadvies

Ruimtelijke spreiding

In de mobiliteitsinitiatieven kan een onderscheid worden gemaakt tussen initiatieven die vooral in de binnenstad en initiatieven die vooral in het havengebied plaatsvinden. Die laatste zijn primair gericht op een verduurzaming van het transport, al vinden er met betrokkenheid van onder andere De Verkeersonderneming ook diverse initiatieven plaats om het woon-werkverkeer naar de haven te verduurzamen. In de binnenstad ligt de focus logischerwijs vooral op de mobiliteit van personen, hoewel er ook steeds meer aandacht komt voor verduurzaming van stadsdistributie. De initiatieven op Rotterdam The Hague Innovation Airport (**zie box 4**) vormen een aparte categorie.

Box 4: Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA) – proeftuin van de Royal Schiphol Group

Het begon allemaal met een initiatiefnota van ChristenUnie-SGP. Een nota waarin hardop werd gedroomd over een emissievrije en stille luchtvaart. Maar ook een nota die voorstelde om de aanwezigheid van de luchthaven in Rotterdam aan te grijpen om tot duurzame innovaties in de luchtvaartsector te komen. Nog geen 2 jaar na bespreking van de nota in de raad werd door de gemeente Rotterdam en Rotterdam The Hague Airport (RTHA) de stichting Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA) opgericht. Een stichting die de economische, maatschappelijke en sectorale uitdagingen van de luchtvaart vanuit een integrale aanpak oppakt.

Bert Hooijer, programmamanager van RHIA, vertelt enthousiast over de activiteiten. 'Vanuit RHIA zijn wij actief op twee fronten. In de eerste plaats werken we aan innovatieprogramma's voor fundamentele wijzigingen in de luchtvaart. Vooral gericht op een verduurzaming van de sector en primair bedoeld om de maatschappelijke overlast van de luchtvaart te beperken.' Het tweede front is de gebiedsontwikkeling. Hooijer: 'Het is belangrijk om fysiek dicht bij elkaar te zitten. We werken nu vanuit een incubatoromgeving en hopen dat bij opschaling van bedrijven dit ook in de directe omgeving plaatsvindt. Dit vergroot immers de mogelijkheden tot kruisbestuiving met nieuwe startups. Vanuit dat perspectief zien wij de gebiedsontwikkeling van Business Park RTHA ook als grote kans voor de luchthaven en wij hopen dat daar de ruimte ontstaat voor startups die bij RHIA uit hun jasje groeien.'

Op korte termijn ligt de focus op de innovatieprogramma's. 'We zien RTHA als proeftuin waar projecten onder reële omstandigheden kunnen worden getest en klaar kunnen worden gemaakt voor opschaling', zegt Hooijer. In de projecten richt RHIA zich op drie thema's: Next Aviation, Socio-Economic Aviation en Connected Aviation.

Onder het kopje Next Aviation vallen alle projecten die zijn gericht op de luchtvaart van de toekomst. Stille vliegtuigen, groene brandstoffen en duurzame vliegvelden. 'Het onderzoek dat wij met het Havenbedrijf en TU Delft e-Refinery doen naar de productie van duurzame, synthetische kerosine valt daar bijvoorbeeld onder', zegt Hooijer. Hij vindt het ook belangrijk dat de sociaaleconomische waarde van de luchthaven wordt vergroot: 'Met RHIA willen we nieuwe werkgelegenheid creëren. Maar bijvoorbeeld ook voor een breed publiek toegankelijk zijn. Dit gaan we doen door evenementen te organiseren en experience centers te creëren.' Het derde thema is Connected Aviation. Hooijer: 'Je ziet dat luchtvaart steeds meer verbonden is met de omgeving. Daarom werken we aan projecten die de mobiliteit en connectiviteit verbeteren.' Evenals ChristenUnie-SGP durft ook Hooijer te dromen. 'We hopen over vijf jaar niet alleen een proeftuin te zijn voor de Royal Schiphol Group, maar ook voor regionale vliegvelden in het buitenland.'

Ook in de ontwikkeling van de mobiliteitssector bestaat een onderscheid tussen het havengebied en de binnenstad. Ondanks het afwijkende karakter van de mobiliteitsinitiatieven, spitsen de verschillen zich vooral toe op het ontwikkeltempo (**figuur 4**). Zo groeide het kennisintensieve en dienstverlenende gedeelte van de logistiek de afgelopen jaren vooral in de binnenstad sterk. Daarbij is in zekere zin echter wel sprake van een remmende voorsprong: in absolute termen vond de grootste groei van de logistieke sector – zowel in smalle als brede zin – nog altijd in het havengebied plaats (**figuur 5**).

Meer inzoomend op de ontwikkeling van de verschillende activiteiten per (type) gebied valt op dat ook in veel woonwijken buiten het centrum het kennisintensieve en dienstverlenende gedeelte van de logistiek groeit. In de afgelopen vijf jaar vond de sterkste groei in Feijenoord plaats, maar ook in Delfshaven en Kralingen-Crooswijk groeide de werkgelegenheid in de logistieke dienstverlening sterk. Deze plekken vormden tevens hotspots als het gaat om de groei van de verhuur en lease van voertuigen (deelmobiliteit) en het technisch R&D. Illustratief daarbij is ook de ontwikkeling van het deelautoproject Lev; primair vanuit een kleine vestiging in Katendrecht, maar met een functie voor de hele stad (**zie box 5**).

Box 5: De ontwikkeling van deelmobiliteit – het succesverhaal van Lev

Eén van de belangrijkste punten waarmee in Rotterdam ruimtewinst kan worden bereikt, is het delen van voertuigen. Belangrijk is uiteraard de balans. Deelvoertuigen moeten daadwerkelijk gebruikt worden. Anders slokken de voertuigen alleen maar ruimte op. Vandaar dat inzicht in het gedrag van mensen belangrijk is. Slaat een concept aan en zo ja, hoe gebruiken mensen het deelvoertuig? Waar moeten de voertuigen worden aangeboden en hoeveel moeten het er zijn?

Allerlei vragen die centraal staan bij de initiatieven die op het vlak van deelmobiliteit worden ontplooid. En dat zijn er in Rotterdam veel. Zo zijn er de bekende Greenwheels en OV-fietsen bij stations, maar in de Rotterdamse binnenstad bijvoorbeeld ook de elektrische deelauto's van Share'ngo, de deelscooters van Felyx en de deelfietsen van onder andere Gobike, Mobike, Flickbike en Donkey Republic. Was er dan nog wel ruimte voor een nieuw initiatief als Lev; een elektrische brommobiel om te delen? Ytzen Zeilstra, directeur van Lev is duidelijk: 'Ja, natuurlijk. We zitten nu nog slechts in een adaptatiefase. Veel mensen moeten nog wennen aan het concept van deelmobiliteit. Voor een snelle adaptatie is massa nodig. En daarvoor is het belangrijk dat er veel initiatieven worden ontplooid.'

Ook is het zoals gezegd belangrijk om meer inzicht te krijgen in het gedrag van mensen. 'Door steeds meer op de behoeften van mensen in te spelen, neemt automatisch de populariteit toe. Nu zijn er soms nog initiatieven die weliswaar vanuit een helder plan en goede motivatie zijn gestart, maar niet aanslaan. Maar ook dat is goed om te weten. Want op basis daarvan kun je gericht investeren', zegt Zeilstra.

Speelt dit risico ook bij de Lev? 'Ja, natuurlijk is er altijd sprake van een risico. Maar wij geloven in ons concept. Wij richten ons namelijk op een brede doelgroep; niet alleen op jonge mensen als early adopters, maar ook op bijvoorbeeld ouderen die moeite hebben met mobiliteit. Daarnaast hebben wij ervoor gekozen om gelijk fors te investeren. Er rijden nu al 115 Lev's in Rotterdam', vertelt Zeilstra. Daarmee wint het concept snel aan bekendheid en neemt het gebruik snel toe.

Waarom is er gekozen om deze forse investering in Rotterdam te doen? Zeilstra: 'De eerste ideeën voor de Lev stammen eigenlijk pas van november 2018. Wij zijn toen met een presentatie onder de arm naar diverse steden gegaan: Hamburg, Berlijn, München, Londen en dus Rotterdam. Rotterdam was het meest slagvaardig.

De stad wil mobiliteit echt verduurzamen en ziet de potentie van deelmobiliteit in. Wat ook meespeelt: Rotterdam is qua infrastructuur een vrij gemiddelde stad. Een stad die ook een beetje lijkt op een Amerikaanse stad. Dat maakt dat we de lessen die we in Rotterdam leren ook in de VS kunnen gaan toepassen.'

Duidelijk is dat de ontwikkelingen snel gaan. Waar denkt Lev over vijf jaar te staan? 'Wij hopen in Rotterdam al op korte termijn te groeien naar 300 voertuigen. En we zijn met diverse steden in gesprek om daar een soortgelijke pilot te starten', zegt Zeilstra.

Opvallend is ten slotte ook de ontwikkeling van de werkgelegenheid op stedelijke bedrijventerreinen. Die blijken vooral een functie te vervullen voor bedrijven die actief zijn in de bouw van vervoersinfrastructuur en de (groot)handel in voertuigen. Meer in het algemeen blijken haven- en industriegebieden voornamelijk een functie te hebben voor de grotere bedrijven in de logistiek. Dit bevestigt het beeld van het centrum en de woonwijken als locatie voor de meer kennisintensieve en dienstverlenende onderdelen van de logistiek en de haven- en industriegebieden als locaties voor de meer ruimte-extensieve onderdelen van deze sector.

Conclusies

De analyse van het Rotterdamse vestigingsklimaat voor de mobiliteitssector geeft overall een positief beeld. De logistieke sector biedt een belangrijk fundament en maakt nog altijd een positieve ontwikkeling door. Zoals wij enkele jaren geleden al in de EVR concludeerden, is er daarbij wel sprake van een transitie. De sterkste groei van de logistieke sector vindt plaats in het kennisintensieve en dienstverlenende gedeelte van de logistiek en niet vanzelfsprekend in de haven. Hoewel de logistiek ook in de haven nog groeit, vindt de sterkste groei in de binnenstad en woonwijken plaats.

De ontwikkeling van nieuwe mobiliteit is moeilijk in statistieken te vangen. De opkomst van elektrische voertuigen en deelmobiliteit is onmiskenbaar, maar is niet altijd (direct) verbonden aan Rotterdamse bedrijvigheid. Wel trekt Rotterdam veel bedrijven en initiatieven op het vlak van nieuwe mobiliteit aan. De belangrijkste redenen daarvoor zijn de open houding ten aanzien van innovatie en de fysieke kenmerken van de stad. Bij dit laatste gaat het vooral om de ligging, de aanwezigheid van alle vervoersmodaliteiten en de omvang (niet te klein, niet te groot). Ook de sterke groei die de stad de afgelopen vijf jaar heeft doorgemaakt (+26.300 inwoners, +39.000 banen, +465.000 extra hotelgasten) trekt nieuwe initiatieven aan. Dit zorgt immers voor nog grotere mobiliteitsuitdagingen en daarmee voor een gunstig klimaat voor partijen die mobiliteitsoplossingen voor steden willen bedenken en ontwikkelen.

De Mobility Innovation Campus kan in de toekomst een mooie koepel voor alle initiatieven op het vlak van nieuwe mobiliteit gaan vormen. Zowel startups als meer traditionele spelers zijn enthousiast over het initiatief. De kennis die volgens de plannen op de campus gaat worden samengebracht, kan over heel Europa een uitstraling hebben en niet alleen bijdragen aan de benodigde mobiliteitsoplossingen in een sterk groeiende stad, maar ook aan de benodigde, continue vernieuwing in bijvoorbeeld de haven en luchthaven.

Geraadpleegde bronnen

De inhoud van dit essay is gebaseerd op diverse data- en literatuurbronnen en gesprekken met vertegenwoordigers van de gemeente Rotterdam, de Mobility Innovation Campus, Hardt Hyperloop, BMWi, RHIA en Lev. Voor een totaaloverzicht van de geraadpleegde bronnen, raadpleeg het achtergrondartikel op de website van de EVR. Hierin valt ook meer te lezen over de gehanteerde afbakening van de mobiliteitssector en de diverse mobiliteitsinitiatieven die in dit essay aan de orde zijn gekomen.

