Gemeente Enschede

# Voorstel Gemeenteraad F

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Onderwerp** | Zero Emissie Stadslogistiek en toegangsbeleid stadserf | | |
| **Portefeuillehouder** | Jurgen van Houdt agendaletter (F) | | |
| | | | |
| **Organisatieonderdeel** | Cluster Strategie & Beleid Fysiek | Aangeboden aan Raad | 7 april 2021 |
| **Stuknummer** (invulling door Griffie) | | Corsanummer | 2100014789 |

**Wij stellen u voor te besluiten om:**

1. In te stemmen met het invoeren van een zero-emissiezone voor logistiek verkeer op het stadserf per 1 juli 2025.
2. De ambitie uit te spreken voor het invoeren van een zero-emissiezone voor alle verkeer in het stadserf per 1 januari 2030.
3. De ambitie uit te spreken voor het zo snel mogelijk invoeren van een zero-emissiezone voor logistiek verkeer in het binnensingelgebied, uiterlijk per 1 januari 2030.
4. Kennis te nemen van het pakket aan flankerende maatregelen (bijlage 2).
5. In te stemmen met de uitgangspunten voor herziening toegangsbeleid tot het stadserf (zie bijlage 3) met als doel het verminderen van het aantal voertuigen op het stadserf.
6. Conform de motie “Zero Emissie Binnenstad Distributie” (2019) de hiervoor benodigde middelen voor invoering van de zone stadserf (voorstel 1) en uitvoering van het flankerende pakket (voorstel 4) te betrekken bij de integrale afweging zomernota.

**Inleiding**
Enschede wil een leefbare en aantrekkelijke stad zijn. Het verduurzamen van logistieke stromen in de binnenstad levert een grote bijdrage aan het bereiken van dat doel. Hiervoor is in 2017 de Green Deal ZES (Zero Emissie Stadslogistiek) ondertekend . En de wens om hiervoor de mogelijkheden nader te onderzoeken is opnieuw uitgesproken in het coalitieakkoord, de mobiliteitsvisie en de motie “Zero Emissie Binnenstad Distributie” uit juli 2019. Daarnaast is in het landelijke klimaatakkoord de verplichting afgesproken dat de 30 tot 40 grootste gemeentes van het land overgaan tot invoering van een zero-emissiezone voor logistiek verkeer in 2025.

In lijn met de landelijke opgave vanuit het klimaatakkoord en de wens vanuit de motie is er een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor het invoeren van een zero-emissiezone met als resultaat het Actieplan Zero Emissie zone Stadslogistiek Enschede (bijlage 1). Dit is opgesteld in overleg met diverse stakeholders en in mei/juni 2020 met de gemeenteraad besproken in een technische sessie en een randprogramma. Vervolgens is het voorkeursscenario uit dit onderzoek nader uitgewerkt in een pakket flankerend beleid (bijlage 2) en uitgangspunten voor het toegangsbeleid (bijlage 3) en ligt in dit raadvoorstel het vervolg ter goedkeuring voor.

In het voortraject kwam niet alleen de wens naar voren om de uitstoot door aanwezige voertuigen te verminderen door zero-emissievoertuigen, maar ging het ook over het reduceren van het aantal voertuigen dat op het stadserf rijdt. Een vermindering van het aantal voertuigen is net zo belangrijk en leidt tot minder uitstoot en overlast en sluit ook aan bij de ambities vanuit de mobiliteitsvisie, namelijk: “De openbare ruimte [in de binnenstad] is bedoeld voor verblijven, voetgangers en fietsers.” De evaluatie van het huidige toegangsbeleid geeft aan dat er ruimte is voor verbetering om zo het leefklimaat ook op korte termijn nog aantrekkelijker te maken, zodat we de binnenstad bruisend houden voor ondernemers.

De opgave vanuit het klimaatakkoord geldt niet enkel voor Enschede. Veertien andere, vergelijkbare steden in het land hebben al besloten tot invoering van een zero-emissiezone (zoals Deventer, Zwolle, Tilburg, Gouda, Haarlem). We werken nauw samen met de provincie Overijssel en andere steden in Oost Nederland, zoals Almelo, Hengelo, Deventer en Zwolle.

Wanneer het gaat over logistiek verkeer, gaat het om bestelbussen ingericht voor goederenvervoer, kleine vrachtwagens en grote vrachtwagens (voertuigklassen N1, N2 en N3). Met een zero-emissievoertuig bedoelen we een voertuig dat uitstootvrij is aan de uitlaat (bv elektrisch, waterstof). Het stadserf is het gedeelte van de binnenstad dat is ingericht als voetgangerszone en waar met kentekencamera's het toegangsbeleid wordt gehandhaafd.

**Publieksvriendelijke samenvatting**
Enschede wil een duurzame stad zijn met een aangenaam leefklimaat. Zeker in de binnenstad waar we vele bezoekers ontvangen en waar efficiënte bevoorrading van de winkels en horeca belangrijk is voor de centrumondernemers leidt dat soms tot overlast. De voertuigen die nodig zijn om activiteiten in de stad plaats te laten vinden, zorgen ook voor luchtvervuiling, geluidsoverlast en verkeersonveiligheid in datzelfde gebied. Om ervoor te zorgen dat we aantrekkelijke bestemming voor bezoekers blijven, kiezen we voor minder én schoner autoverkeer in de binnenstad. Dit is in lijn met de landelijke opgave van het klimaatakkoord waarin is vastgelegd dat de 30-40 grootste gemeentes van Nederland een zero-emissiezone invoeren. In Enschede doen we dit in vier stappen.

1. Het aanscherpen van het toegangsbeleid van het stadserf. We kijken daarbij welke voertuigen daar echt moeten zijn en hoe we deze zo min mogelijk kunnen laten rijden tijdens winkeltijden. Daarmee geven we ruimte aan het winkelend publiek en verminderen we de overlast.
2. Vanaf 1 mei 2025 geldt dat alle bestel- en vrachtverkeer op het stadserf uitstootvrij moet zijn; het stadserf wordt een Zero-emissiezone. Dit betekent bijvoorbeeld dat bestel- en vrachtwagens zullen gaan rijden op elektriciteit en waterstof of meer gebruik maken van (bak)fietsen en hubs. Met deze eerste twee stappen gaan we direct aan de slag.

3. We hebben de ambitie om zo snel mogelijk, maar zeker vanaf 2030 de Zero-emissiezone uit te breiden naar het hele gebied binnen de singels. Op die manier creëren we een middelgrote zone conform de landelijke afspraken, wat er ook toe leidt dat het verkeer in de woonwijken schoner en duurzamer wordt.
4. We spreken de ambitie uit om vanaf 2030 op het stadserf ook een Zero-emissiezone in te voeren voor personenauto's.

Voor deze laatste twee stappen geldt dat we nu de ambitie uitspreken en de komende tijd verder gaan met het onderzoeken van de mogelijkheden. Het besluit tot invoering zal op een later moment genomen worden, waarbij we afspreken om een eventueel besluit tenminste vier jaar van tevoren aan te kondigen. Zodat iedereen zich er op kan voorbereiden.

**Beoogd effect**
We verbeteren het verblijfklimaat in de binnenstad door het realiseren van schonere lucht en minder overlast door gemotoriseerd verkeer. Een neveneffect is dat de transitie naar Zero Emissie Stadslogistiek ook kansen biedt voor het verder bundelen van goederenstromen, waardoor er (nog) minder voertuigen op het stadserf aanwezig hoeven te zijn.

Voor wat betreft de ontheffing-verlening realiseren we een eerlijk en gelijk speelveld.

**Argumenten**
*1.1 Enschede heeft al belangrijke stappen gezet voor Zero Emissie Stadslogistiek*
De wens voor Zero Emissie Stadslogistiek is meerdere malen kenbaar gemaakt:.

- We hebben de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (GDZES) in 2017 ondertekend. Enschede en andere steden, het Rijk en partijen uit het bedrijfsleven spraken zich toen al uit voor zero-emissie stadslogistiek in 2025.
- In de motie "Zero Emissie Binnenstad Distributie" (2019) wordt opgeroepen om met een voorstel te komen om over te gaan tot invoering in 2025.
- Er is op verzoek van de gemeenteraad (conform dezelfde motie) een actieplan opgesteld voor invoering (bijlage 1) dat met een grote groep stakeholders is besproken. Zowel lokaal als bovenlokaal.
- In het coalitieakkoord staat dat we verder onderzoek doen naar invoering van de zone, geen eigen beleid ontwikkelen en committeren we ons aan de landelijke ontwikkelingen op dit dossier.
- In de door de raad vastgestelde mobiliteitsvisie staat dat we de aantrekkelijkheid van de binnenstad willen vergroten door invoering van een zero-emissiezone.
- We hebben eerder dit jaar de landelijke uitvoeringsagenda Zero Emissie Stadslogistiek: op weg naar ZES ondertekend.

*1.2 We volgen landelijke en regionale spelregels, kaders en plannen*
In het coalitieakkoord is afgesproken dat we geen eigen beleid, maar de ontwikkelingen van landelijk beleid volgen. In het klimaatakkoord is afgesproken dat er per 2025 middelgrote zero-emissiezones komen in de 30 tot 40 grootste gemeentes van Nederland. Met dit raadsvoorstel geven we hier in een voor Enschede haalbaar tempo invulling aan.

In de uitvoering werken we op landelijk en regionaal niveau samen aan uniforme afspraken voor Zero Emissie Stadslogistiek, waarbij we wel lokale beleidsvrijheid houden. Rijk en regio's hebben gezamenlijk de 'Nationale uitvoeringsagenda Stadslogistiek' opgesteld, die wij ook hebben ondertekend. Hierin committeren we ons aan de uniforme afspraken, waaronder het tijdig besluiten (tenminste vier jaar) tot invoering van de zone.

*1.3 Deze aankondiging van invoering is een belangrijke volgende stap*
Conform de nationale uitvoeringsagenda schept de gemeente nu duidelijkheid qua normstelling en bepaalt hiermee heldere spelregels naar de markt, zodat marktpartijen zich in vier jaar kunnen voorbereiden op invoering van deze zone. Daarnaast presenteren we ook de volgende stappen, zodat we de komende jaren samen met partners in de stad kunnen toewerken naar de stip op de horizon.

*1.4 De keuze voor het stadserf is een logische eerste stap*
De keuze voor zonering is pragmatisch ingesteld. Ten eerste doordat vanwege het geldende toegangsbeleid de systemen (met name de kentekencamera's) al aanwezig zijn. Hierdoor zijn investeringskosten beperkt en kunnen we snel stappen zetten. Ten tweede is het gebied voor de weggebruiker heel herkenbaar en voorkomen we hiermee zoveel als mogelijk boetes door onoplettendheid. Ten derde zijn er direct buiten dit gebied een aantal complexe locaties die veel stadslogistiek "aantrekken" waardoor we nu meer tijd hebben om een goede oplossing voor te bereiden (o.a. theater, ziekenhuis).

*1.5 Invoering van de zone is een trigger voor nieuwe logistieke concepten*
Het inzetten van deze transitie in het stadserf biedt goede kansen voor nieuwe logistieke concepten, anders dan een één op één vervanging van bestaande voertuigen door elektrische voertuigen. Denk hierbij aan meer bundeling of vervoer per fiets. Hiermee neemt de overlast die het logistieke verkeer soms geeft verder af.

*2.1 Vanwege de leefbaarheid willen we een stap verder zetten*
De zero-emissiezone zoals benoemd in het klimaatakkoord is van toepassing op logistiek vervoer (bestel- en vrachtvervoer); personenverkeer valt hier vooralsnog buiten. In het kader van de leefbaarheid gaat het niet alleen om logistiek verkeer; ook personenauto's en taxi(busje)s moeten op termijn uitstootvrij zijn. Dit geeft een helder signaal aan partners in de stad en geeft ook richting aan onze visie op de binnenstad en welke concrete stappen we zien om de leefbaarheid verder te versterken. Enschede is hierin niet uniek; ook steden als Amsterdam, Utrecht en Eindhoven hebben deze bredere ambitie al vastgesteld.

*3.1 De opgave vanuit klimaatakkoord vraagt om een grotere zone dan alleen het Stadserf*
Wanneer we een zone invoeren met de omvang van het stadserf zetten we een stap in de goede richting, maar voldoen we nog niet aan de afspraak uit het klimaatakkoord. Die afspraak betreft de invoering van een middelgrote zone per 2025, waarbij middelgroot wordt geconcretiseerd in het centrumgebied plus de omliggende woonwijken. Uit het voorkeursscenario lijkt daarbij het binnensingelgebied (exclusief de singel zelf) de meest logische vervolgstap om verder te onderzoeken en per uiterlijk 2030 ook in te voeren.

*3.2 Nu uitspreken van ambitie geeft stip op de horizon voor partners in de stad*
Uit de stakeholderbijeenkomsten en gesprekken die met partners in de stad gevoerd zijn komt naar voren dat er behoefte is aan een ambitieuze stip op de horizon. Een zero-emissiezone voor het hele binnensingelgebied in 2025 is echter een stap te ver volgens verschillende stakeholders, omdat er nog een stap gemaakt moet worden voor goede handhaving en de zone een grote impact heeft op bewoners en zelfstandigen. Tegelijk benoemen belanghebbenden wel dat een groot gebied goed is voor de business case voor zero-emissievervoer.

Stakeholders gaven daarom aan om wel nu al de ambitie uit te spreken voor een zero-emissiezone voor stadslogistiek per 2030 binnen het binnensingelgebied, en de komende jaren afhankelijk van de ontwikkelingen later te besluiten voor definitieve invoering. Dit geeft ons en partners in de stad meer tijd om voor te bereiden op grotere zone per uiterlijk 2030. Als de gemeente deze stap besluit te zetten, zal dit wederom vier jaar van tevoren worden aangekondigd.

*4.1 Een grote transitie vraagt meer van de overheid dan alleen regelgeving*
Flankerende maatregelen om slimme en schone stadslogistiek te faciliteren en te stimuleren zijn randvoorwaardelijk voor succesvolle implementatie van een zero-emissiezone. Waar de zone zich in eerste instantie richt op schone kilometers, richt het flankerend pakket zich vooral op slimme logistiek. Het flankerend pakket: (1) ondersteunt ondernemers bij de transitie naar emissievrije logistiek, (2) geeft richting aan laadinfrastructuur voor de stadslogistiek en (3) stimuleert samenwerking en kennisdeling op dit dossier.

Genoemde bedragen en planning in bijlage 2 zijn geüpdatet in het financiële voorstel bij dit raadsbesluit.

*5.1 De evaluatie van het toegangsbeleid laat zien dat het huidige beleid geactualiseerd moet worden*
De huidige beleidsregels voldoen niet en een herziening van zowel de regels als de manier waarop we die hanteren zorgt ervoor dat we een eerste stap zetten in het verbeteren van de leefbaarheid op het stadserf.

*5.2 Gedragen uitgangspunten zorgen voor een goede discussie met belanghebbenden*
Het verbeteren van het toegangsbeleid is een eerste stap om leefbaarheid in het stadserf te verbeteren, waarbij we in gesprek zijn met de diverse partijen hierover. Het vastleggen van deze uitgangspunten maakt deze gesprekken helder en zorgt ervoor dat het collectief belang (betere leefbaarheid, aantrekkelijkheid) niet ondersneeuwt bij het individuele belang (zoveel mogelijk vrijheid).

*5.3 De huidige corona-situatie vraagt ons nu nog niet een nieuw toegangsbeleid vast te stellen*
Op dit moment hebben veel ondernemers op het stadserf het zwaar. Daarbij ontstaan nieuwe bedrijfsactiviteiten (catering vanuit restaurants, meer webverkopen vanuit winkels), waar we op dit moment meer ruimte geven voor toegang tot het stadserf. Hierover zijn we in gesprek met stakeholders hoe we hier in de toekomst mee omgaan.

Vanwege deze situatie kiezen we er voor om nu nog geen concrete ingangsdatum voor het nieuwe toegangsbeleid te benoemen. We gaan de komende tijd verder met de voorbereiding en blijven daarvoor in gesprek met de diverse stakeholders. Zodra er weer meer voetgangers op het stadserf zijn en de overlast door voertuigen daardoor toeneemt, zijn we klaar om het nieuwe beleid vast te stellen.

Deze vaststelling is een collegebevoegdheid, waarvoor we hier de uitgangspunten presenteren.

*6.1 De middelen zijn op dit moment niet direct beschikbaar*
Om de positieve effecten van Zero Emissie Stadslogistiek te behalen zijn investeringen nodig. Dit zijn zowel publieke als en private investeringen. De gemeente draagt de kosten voor de voorbereiding en realisatie van de zero-emissiezone en de investeringen voor het flankerend pakket. Private partijen (zoals logistiek diensterverleners) zullen zich moeten voorbereiden op de nieuwe toegangseisen en zullen daar ook op moeten investeren. Vanuit het rijk zijn er op dit moment al subsidieregelingen voor ondernemers beschikbaar.

Voor de raming van de kosten en dekking voor de gemeente: zie financiële paragraaf.

**Risico's**
*1.1 De landelijke afspraken zijn op de korte termijn onvoldoende ambitieus voor transitie*
Vanwege verschillende overgangsregelingen wordt het positieve effect van Zero Emissie Stadslogistiek op klimaat en milieu pas later gerealiseerd. Mede daarom is de flankerende actieagenda opgesteld om duurzame mobiliteit en bundeling op korte termijn te stimuleren en daarmee al eerder effect te realiseren.

*2.1 Juridisch nog niet mogelijk om dit nu al in te voeren*
Juridisch is het nog niet mogelijk om nu al een zone in te voeren voor andere voertuigcategorieen. Reden hiervoor is dat er nog geen landelijk verkeersbord is. Hierover worden voor uiterlijk medio 2022 afspraken gemaakt. Gesprekken hierover tussen Rijk en gemeenten worden gevoerd in het kader van de harmonisatie van milieuzones. Wél is het zeer goed mogelijk om een ambitie nu al uit te spreken. dat is in lijn met o.a. Amsterdam (2030 gehele stad uitstootvrij) en Eindhoven (2030 uitstootvrij centrum).

*3.1 Met een bredere scope zijn er meer doelgroepen die mee moeten doen aan de transitie*
Het binnensingelgebied is een groter gebied, waarbij inwoners niet zijn gewend aan toegangsbeleid. Daarnaast is er een aantal specifieke locaties die aandacht vergen, zoals de belevering van het ziekenhuis, het theater en de relatie met de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Hiervoor zal de komende jaren nader onderzoek/gesprekken worden uitgevoerd.

*3.2 Technische beschikbaarheid van voertuigen is in 2025 nog niet voldoende*
Ontwikkeling van voertuigen gaat de goede kant op. Landelijk is de afspraak om het aanbod van voldoende betaalbare voertuigen te monitoren en in 2023 een evaluatie uit te voeren. Op dat moment wordt bepaald of de geplande termijnen reëel zijn. Overgangsregelingen zijn op dit moment dusdanig ingericht dat dit voor de

invoering in 2025 in het stadserf geen probleem is (Euro5 bestelauto's mogen tot 2027 de zone in; Euro6 bestelauto's tot 2028; Euro6 vrachtauto's tot 2030). Voor het besluit voor vergroten van de zone naar het binnensingelgebied wordt deze ontwikkeling en landelijke evaluatie meegewogen in het besluit voor een zero-emissiezone binnen het binnensingelgebied.

*5.1 Verandering van het toegangsbeleid kan tot weerstand leiden*
Om te komen tot minder voertuigen in het stadserf moet er wat veranderen en zullen er voertuigen zijn die straks niet meer welkom zijn. We zijn hiervoor zoveel mogelijk met diverse partijen in gesprek om zo het draagvlak zo groot mogelijk te maken en waar mogelijk samen met partijen te kijken naar alternatieven.

**Financiële dekking van het voorstel**
Aanscherping van het toegangsbeleid valt incidenteel voor 20.000 euro uit te voeren ten laste van het product verkeersinfrastructuur en beleid, post onvoorzien.

Conform de motie "Zero Emissie Binnenstad Distributie" (2019) betrekken we financiële consequenties bij de zomernota; dit gaat om twee investeringen. Als eerste de kosten voor de voorbereiding van de zone (software, bebording, communicatie, organisatie) in 2024: € 215.000,-. Als tweede de kosten voor het pakket aan flankerende maatregelen ter voorbereiding, incidenteel € 175.000. In totaal gaat het om een incidenteel bedrag van €390.000 voor de komende jaren. Besluitvorming op dit voorstel betekent niet direct honorering bij de discussie omtrent de zomernota.

Na invoering van de zone houden we, door de verandering in de regels, rekening met een (beperkte) stijging in beheerkosten voor ontheffingverlening en automatische handhaving . Deze kostenposten liggen in lijn met het huidige beheer van het toegangsbeleid op het stadserf en kunnen opgevangen worden binnen bestaande budgetten. Insteek is dat leges kostendekkend zijn en dat eventuele meerkosten in leges worden opgevangen.

De reeks voor de investeringsmiddelen voor de zomernota ziet er daarmee als volgt uit:

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|---|---|---|---|---|
| Voorbereiding | - | - | € 215.000 | - | - |
| Flankerende maatregelen | € 105.000 | € 50.000 | € 20.000 | - | - |
| Totaal | € 105.000 | € 50.000 | € 235.000 | - | - |

We reserveren nu dus nog geen budget voor een mogelijk besluit voor uitbreiding van de zone naar het binnensingelgebied. Als op basis van de ontwikkelingen en landelijke evaluatie blijkt dat uitbreiding naar dit gebied haalbaar is en op draagvlak kan rekenen, komen we hiervoor apart bij u voor terug.

*Kansen op (co)financiering*
We zien de komende jaren veel kansen voor financiering op dit dossier. Door zelf cofinanciering beschikbaar te hebben, kunnen we deze kansen optimaal benutten en zo besparen op onze eigen bijdrage of bijvoorbeeld het beschikbare budget voor flankerende maatregelen vergroten.

Het besluit Green Deal ZES is onderdeel geworden van de Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) tussen Regio en Rijk. Daarnaast is Zero Emissie Stadslogistiek opgenomen in het programma 'Slim Duurzaam Veilig'. Door deze inbedding liggen er kansen voor de gemeente om voor de komende jaren subsidie op te halen bij het ministerie van IenW.

Ook de Provincie Overijssel is vanuit de landsdelige aanpak Oost Nederland (opgesteld samen met provincie Gelderland) bezig met het opzetten van een subsidieregeling om zowel gemeentes als ondernemers te ondersteunen bij de invoering van zero-emissiezones.

Daarnaast loopt er een bredere lobby voor middelen vanuit Den Haag Voor de uitvoering van de diverse gemeentelijke taken uit het klimaatakkoord. Hier wordt later dit jaar de uitkomst van verwacht.

**Alternatieven**
Wanneer we niet overgaan tot invoering van een zone voldoen we niet aan de afspraken vanuit het klimaatakkoord en kan er op termijn dwingende wetgeving komen. Daarnaast kiezen bedrijven die schone en slimme innovatieve logistieke oplossingen ontwikkelen eerder voor andere steden om hun diensten in te ontwikkelen.

Het kiezen voor een zero emissie-zone in het binnensingelgebied 2025 is overwogen om zo volledig te voldoen aan de landelijke afspraak (een middelgrote zone per 2025). Op dit moment is hiervoor minder draagvlak bij stakeholders (onzekerheid transitie) en zijn de investeringskosten hoger.

**Participatie**
In het proces is een aantal grote stakeholderbijeenkomsten geweest met partijen op het stadserf (o.a. Wijkraad, VHSE, Winkelhart), vervoerders (o.a. retail, horeca, pakketbezorgers, dienstverleners) en brancheorganisaties (Transport en Logistiek Nederland, Evofenedex, Koninklijke Horeca Nederland). Daarnaast is met een aantal specifieke groepen een verdiepend gesprek geweest over mogelijke aanpassingen van het toegangsbeleid en de gevolgen daarvan. Dit zal richting invoering/bij de verdere uitwerking van het toegangsbeleid en de zero-emissiezones nog vaker plaatsvinden.

Uit de gesprekken komen de volgende punten naar voren:
- De wens voor minder overlast door voertuigen op het stadserf op zich wordt gedeeld door VHSE, Winkelhart en de wijkraad Binnenstad. De inzichten verschillen op de vraag welke voertuigen de meeste overlast veroorzaken.
- Partijen geven aan graag de stip op de horizon van de gemeente te krijgen, zodat er hier naartoe gewerkt kan worden en investeringen kunnen worden gedaan.
- Ondernemers op het stadserf geven aan dat regelgeving noodzakelijk is om de huidige manier van werken te veranderen. Er is wel begrip voor het hogere doel, maar keuzes worden vooral op korte termijn en gemak gemaakt. Zowel wat betreft het aantal vervoersbewegingen als de transitie naar duurzaam vervoer.
- Vervoerders vragen om een grotere zero-emissiezone dan het stadserf, zodat voor hen de business case sneller aantrekkelijk wordt.

**Communicatie**
De door de raad vastgestelde ambitie voor invoering van de zero-emissiezone zal in de stad bekend gemaakt worden via diverse kanalen. Daarvoor wordt een overzichtelijke infographic ontwikkeld.

*Communicatie met direct betrokkenen*
Bij invoering van een nieuw toegangsbeleid zal expliciet communicatie plaatsvinden met huidige ontheffinghouders. Daarin wordt ook de aankondiging van de zero-emissiezone opgenomen.

*PR over het besluit*
Ja, persbericht.

**Vervolg**
De volgende acties volgen na besluitvorming, in overleg met stakeholders
- Uitwerking beleidsregel toegangsbeleid stadserf op basis van uitgangspuntennotitie
- Uitvoeren acties flankerend beleid
- Voorbereiden verkeersbesluit zero-emissiezone stadserf
- Uitwerking beleidsregel ontheffing ZE-zone
- Nader onderzoek zero-emissiezone binnensingelgebied

**Bijlagen**
1. Actieplan Zero Emissie zone Stadslogistiek Enschede
2. Lokale Actieagenda Slimme & Schone Stadslogistiek Enschede: flankerend maatregelenpakket
3. Uitgangspuntennotitie toegangsbeleid

---

**Burgemeester en Wethouders van Enschede,** _____
**de loco-Secretaris,** **de Burgemeester,**

E.A. Smit dr. G.O. van Veldhuizen

---