



Raadsvoorstel

afdeling
Ruimtelijk beleid en advies

steller
M. Corsel

gouda
26 januari 2021

dossiernummer
4722

telefoon
0182588532

onderwerp
Zero Emissie Stadslogistiek (ZES)

Gevraagd besluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad van de gemeente Gouda voor te besluiten tot:

1. Het nemen van een principebesluit voor invoering van de Zero Emissie zone Stadslogistiek binnen de historische binnenstad per 1/1/2025 en de verdere voorbereiding daarvoor op te starten. Hiervoor wordt gebruikt van het beschikbare budget van € 50.000 in 2021.
2. De dekking van de geprognosticeerde kosten 2022 en verder mee te nemen bij de afwegingen Kadernota 2022.

1 Nadere uitleg op gevraagd besluit

In 2017 heeft de gemeente Gouda haar Mobiliteitsplan 2017-2026 “Stad in Beweging” vastgesteld. Eén van de opgaven is om het beeld en de beleving van de historische binnenstad te borgen en te versterken. In het coalitieakkoord van 2018 is college aangegeven dat er in de historische binnenstad diverse kansen, ambities en opgaven samenkomen. Enerzijds is het doel om de gastvrijheid en de bereikbaarheid van het centrum te verbeteren, anderzijds wordt ook geconstateerd dat er problemen zijn met verzakkingen en de effecten van trillingen door zwaar goederenvervoer. Deze opgave is de afgelopen jaren niet minder geworden.

Om aan deze opgave invulling te geven heeft de gemeente in 2018 een uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2018-2020 opgesteld met diverse maatregelen en projecten t.b.v. duurzame mobiliteit. Om de problemen van zwaar vrachtverkeer aan te pakken richt de gemeente zich op het slimmer en duurzamer maken van de stadslogistiek.

In 2019 heeft het college ingestemd met de notitie ‘Quickscan Duurzame en slimme stadslogistiek’ en besloten toe te werken naar een onderbouwd implementatiebesluit voor het instellen van een Zero Emissie Zone Stadslogistiek in de historische binnenstad. In 2019 is hiervoor een stappenplan opgesteld.

Het stappenplan heeft betrekking op Zero Emissie Stadslogistiek (ZES). Het is daarnaast van belang om ook te kijken naar vormen van slimme stadslogistiek die zorgen voor minder en minder zware vervoersbewegingen in de binnenstad. In 2020 is daarom aanvullend op het stappenplan nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor de realisatie van stadsdistributiehubs. Landelijk is in 2020 een ‘Uitvoeringsagenda Stadslogistiek’ opgesteld met het ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&W), samen met gemeenten (VNG, GNMI, Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Tilburg) en de sector (TLN, evofenedex, RAI Vereniging, BOVAG, Stichting Natuur & Milieu).

Hiermee geeft het college invulling aan de afspraak in het coalitieakkoord om te onderzoeken hoe de gemeente de luchtkwaliteit in de stad kan verbeteren door emissies vanuit het verkeer terug te brengen.

Nu de onderzoeken zijn afgerond en een landelijke uitvoeringsagenda is opgesteld, is het zaak om als gemeente Gouda een besluit te nemen en met de aanpak voor de Zero Emissie zone Stadslogistiek de invoering van stedelijke distributie te bevorderen, zoals in het coalitieakkoord is afgesproken. Hierbij moet rekening worden gehouden met de bezuinigingen die bij de begroting 2021-2024 zijn afgesproken.

2 Argumenten

2.1 Het voorstel is in lijn met het coalitieakkoord.

In het coalitieakkoord van 2018 staat dat er in de historische binnenstad diverse kansen, ambities en opgaven samenkomen. Enerzijds is het doel om de gastvrijheid en de bereikbaarheid van het centrum te verbeteren met het oog op 1 miljoen bezoekers en de bewoners van Gouda. Anderzijds constateert de gemeente ook dat er problemen zijn met verzakkingen en de effecten van trillingen door zwaar goederenvervoer. Daarom wil het college gaan onderzoeken hoe de gemeente de luchtkwaliteit in de stad kan verbeteren door emissies vanuit het verkeer terug te brengen. Elementen die het college onder meer in het onderzoek meenemen zijn het autoluw maken van de binnenstad en haar randen, het uitbreiden van 30 km-zones en het terugdringen van vervuilende voertuigen, alsmede het stimuleren van schone vormen van vervoer door bijvoorbeeld betere laadinfrastructuur. De invoering van een stedelijke distributie (centrum) moet bevorderd worden met als doel om de bevoorrading van winkels en bedrijven zo te organiseren dat het leidt tot een vermindering van verkeersbewegingen en luchtvervuiling. Voorliggend voorstel ligt hiermee in lijn met het coalitieakkoord.

2.2 De invoering van een Zero Emissie zone stadslogistiek heeft een sterk positief maatschappelijk rendement.

Onderdeel van het stappenplan is een uitgebreide uitgevoerde effectanalyse naar de economische impact van het invoeren van een nul emissie zone. De analyse, uitgevoerd volgens Kosten-Baten Analyse (KBA) systematiek, concludeert dat het invoeren van een Zero Emissie zone Stadslogistiek een sterk positief maatschappelijk rendement heeft. Met andere woorden: de collectieve baten op het gebied van luchtkwaliteit en klimaat zijn groter dan de private én publieke kosten.

2.3 Uit de omgevingsanalyse is gebleken dat er steun voor de invoering

Als onderdeel van het Stappenplan is een omgevingsanalyse uitgevoerd. Daarbij is via een ronde tafel bijeenkomst een reactie van stakeholders opgehaald. Vervolgens heeft op basis van het concept stappenplan een schriftelijke reactieronde plaatsgevonden. De reactienota en verwerking heeft daarna plaatsgevonden. Als onderdeel van de aanvullende studies naar de mogelijkheden van de realisatie van stadsdistributiehubs heeft in september 2020 een ontbijtbijeenkomst met centrumondernemers plaatsgevonden. Tijdens deze interactieve bijeenkomst zijn ondernemers geïnformeerd over de plannen voor zero emissie stadslogistiek en is met hen naar mogelijkheden voor bundeling gezocht. Op de website www.gouda.nl/zes is een projectpagina ingericht om ondernemers en bewoners te informeren over zero emissie stadslogistiek. Tot slot is recent vanuit de Economische Agenda Midden Holland een initiatief gestart vanuit ondernemers om de mogelijkheden van een stadsdistributiehub te verkennen. Dit initiatief is nog pril (kwartiermakersfase).

Uit de uitgevoerde omgevingsanalyse wordt geconcludeerd dat belanghebbenden (m.n. ondernemers en belangenorganisaties) steun geven aan de ambitie van de gemeente en de stappen die de gemeente voornemens is te gaan zetten. Belangrijke notie daarbij is dat de gemeente snel duidelijkheid moet

geven over de scope van de zero emissie zone. Dat wil zeggen: duidelijkheid geven over de norm, de zonering, de manier waarop ontheffingen/vrijstellingen worden verleend. Ondernemers vragen om een flankerend pakket met stimulerende en faciliterende maatregelen. Voorliggend stappenplan concentreert zich op schone en duurzame logistiek. Maar een flankerend pakket moet ook gericht zijn op minder ritten en lagere belasting van de meest kwetsbare straten in het centrum (bijv. via gewichtsbepanking). Dit is randvoorwaardelijk voor het welslagen van zero-emissie stadslogistiek.

Ook is een nadrukkelijk signaal dat de aanwezigheid van een stadsdistributiehubs voor ondernemers een voorwaarde is om de logistiek op een andere manier te kunnen regelen. Uit het onderzoek naar de mogelijkheden voor de realisatie van een stadsdistributiehubs in en voor Gouda, blijkt dat dat er kansen zijn voor bundeling via hubs en vervoer over water en dat zowel bundeling als vervoer over water een bijdrage kunnen leveren aan het ontlasten van de kwetsbare binnenstad en daarmee voor het welslagen van de transitie naar zero-emissie stadslogistiek.

2.4 Duurzame logistiek past goed in de triple-helix agenda

De gemeente wil meer met bedrijfsleven en onderwijs gezamenlijk werken aan innovatie. Vanuit die ambitie wordt in de regio Midden-Holland, op basis van maatschappelijke uitdagingen, zoals rondom stadslogistiek, met bedrijfsleven en onderwijs gewerkt aan innovatie en vernieuwing van onderwijs. Dit wordt onder andere samen vormgegeven met het Centrum voor Innovatief Vakmanschap (CIV) Smart Technology. Ook het eerder genoemde regionale initiatief van ondernemers rondom de mogelijkheden van een hub is zo'n voorbeeld van triple helix samenwerking.

2.5 De gemeente bepaalt heldere spelregels, zodat marktpartijen zich kunnen voorbereiden.

De gemeente stelt een duidelijke norm naar de toekomst toe waaraan voldaan moet gaan worden. Tot invoering van de zero emissie norm per 2025 hebben ondernemers minimaal 4 jaar om zich voor te bereiden. Dit is ook één van de uitgangspunten van de landelijke Uitvoeringsagenda. Parallel aan de voorbereiding is gemeente Gouda, samen met het Rijk, provincie en het bedrijfsleven, bereid om stimulerende en faciliterende maatregelen te nemen om de transitie naar zero emissie stadslogistiek te versnellen. Hiervoor wordt een flankerende actieagenda opgesteld. Ook willen overheden werken aan een regionaal landsdelig programma i.s.m. provincie Zuid- Holland, ministerie van I&W en de MRDH regio.

2.6 Hubexploitanten zien potentie in het aanbieden van diensten in Gouda.

Uit de marktverkenning blijkt dat hubexploitanten breder kijken dan alleen facilitaire logistiek voor Gouda. Zij zien zowel kansen in andere logistieke segmenten, zoals goederenstromen van centrumondernemers (zowel van horeca als detailhandel) en servicelogistiek, als een regionale aanpak. Als vertrekpunt zien exploitanten het als meest haalbaar om te starten vanuit de huidige hubstructuren in omliggende gemeenten (Alphen a/d Rijn, Rijswijk, Rotterdam, Delft) en van daaruit klanten (ontvangers) in Gouda te beleveren. Op termijn is een 'eigen hub in Gouda' voor Gouda denkbaar.

2.7 De zero-emissie-zone sluit goed aan bij het toekomstige verkeerscirculatieplan

Het, in ontwikkeling zijnde, verkeerscirculatieplan gaat ook uit van de binnenstad binnen de singels als apart te benaderen gebied, waarbij gekeken wordt naar strategieën om de binnenstad meer autoluw te krijgen. Hierbij is een voorwaarde om de binnenstad bereikbaar te houden. De benodigde camera'systemen voor selectieve toegang voor de zero emissiezone kunnen ook worden ingezet voor een mogelijk scenario voor het bereiken van een autoluwe binnenstad.

2.8 Een stimulans om bouwlogistiek te verduurzamen en voor vervoer over water.

Het stappenplan richt zich primair op wegvervoer en stadslogistiek, maar biedt ook een impuls voor multimodaal vervoer (vervoer over water) en duurzame bouwlogistiek. Als onderdeel van het

flankerend pakket en regionale samenwerking worden de kansen hiervoor verder verkend. Voor bouwlogistiek wordt daarbij specifiek gekeken naar de rol van de gemeente publiek en/of privaatrechtelijk kan spelen.

3 Kanttekeningen

3.1 De landelijke uitvoeringsagenda Stadslogistiek is vrijblijvend

De uitvoeringsagenda is een convenant dat niet in rechte afdwingbaar is. Mede daarom heeft het Rijk aangegeven om de afspraken, waar relevant, in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV, 1990) vast te leggen. Dit is voorzien in het voorjaar van 2021.

3.2 De landelijke afspraken zijn op de korte termijn onvoldoende ambitieus voor transitie naar zero emissie stadslogistiek

De landelijke afspraken zijn een onderhandelingsresultaat tussen het ministerie van I&W, gemeenten en de sector. Vanwege verschillende overgangsregelingen wordt het positieve effect van zero emissie stadslogistiek op klimaat en milieu pas later gerealiseerd. Mede daarom wordt voorgesteld een flankerende actieagenda te ontwikkelen voor duurzame mobiliteit en bundeling om daarmee op korte termijn al incentives te bieden voor het stimuleren van zero emissie stadslogistiek en daarmee al eerder effect te realiseren.

3.3 Invoering heeft mogelijk negatieve economische impact

In het stappenplan zijn de effecten van invoering van de zero-emissie zone voor stadslogistiek voor verschillende typen op hoofdlijnen in kaart gebracht. De grootste zorg die door stakeholders is geuit is dat eenmanszaken (ZZP-ers) en kleine mkb bedrijven niet over de benodigde investeringsmiddelen beschikken om een zero-emissie bestel- of vrachtwagen aan te schaffen. Om deze reden heeft het Rijk een uitgebreide overgangsregeling voor bestel- en vrachtwagens geïntroduceerd en is een landelijke subsidieregeling aangekondigd. Daarnaast is het van belang om handelingsperspectief te bieden en met behulp van faciliterende of stimulerende maatregelen eventuele resterende negatieve effecten te mitigeren. Het uitbesteden van vervoer aan een stadsdistributiespecialist of hub kan ook een oplossing zijn. In de flankerende actieagenda voor duurzame mobiliteit wil de gemeente kijken hoe zij eventuele negatieve impact kan mitigeren.

3.4 De beoogde omvang van de zone is te klein om als Gouda een 'eigen' stadsdistributiehubs te ontwikkelen

De omvang van de beoogde zone is afgewogen en in het stappenplan beschreven. Er is een aantal partijen die liever een grotere zone willen, zodat zij dan hun voertuigen 'dedicated' op het grotere gebied kunnen inzetten en dat dit mogelijkheden biedt voor de ontwikkeling van een stadsdistributiehubs. Een grotere omvang van de zone betekent dat (delen van) woonwijken en kantoorlocaties ook binnen de zone komen te vallen en dat logistieke partijen ook voor deze gebieden (gebundelde) Zero Emissie oplossingen moeten ontwikkelen. De nadelen van een grotere zone zijn o.a. de beperkte meekoppelkansen met de handhavingsmiddelen die worden ontwikkeld in het kader van het Verkeerscirculatieplan en in dat geval zullen doorgaande routes binnen de zone vallen wat een negatief effect heeft op de bereikbaarheid. Mogelijk kan op termijn de omvang van de zone bij positieve resultaten uitgebreid worden.

3.5 De toekomstige afvalinzameling in de binnenstad is nog een nader uit te werken punt.

Cyclus neemt deel aan de gesprekken die met ondernemers in de binnenstad plaatsvinden over de zero-emissiezone in de binnenstad. Cyclus heeft inmiddels geïnvesteerd in een aantal elektrische voertuigen

die bij de reiniging worden ingezet. Voor een zero emissie afvalinzameling zijn echter nadere investeringen nodig, waarbij niet uit te sluiten valt dat dit tot een stijging van de kosten van afvalinzameling leidt. In overleg met Cyclus wordt daarom gezocht naar (subsidie)mogelijkheden. Een inschatting van de kosten is nog niet te geven en daarom niet meegenomen in dit voorstel.

Gemeente en Cyclus moeten nieuwe afspraken maken, en dat heeft mogelijk gevolgen voor:

- De wijze waarop bewoners afval moeten aanbieden. Ondergrondse container in de binnenstad kunnen dan niet meer worden gebruikt omdat hiervoor zware vrachtwagens nodig zijn. Er is een ander inzamelsysteem nodig. Financieel betekent dit niet alleen investeren in een nieuw systeem, maar er is (mogelijk) ook sprake van een versnelde afschrijving van de bestaande voorzieningen. Overigens is het binnen de huidige regels nog mogelijk om met vrachtwagens met euro 6 norm tot 2030 te blijven rijden. Voor grotere vrachtwagens (zoals een bakwagen die nodig is voor het ledigen van een ondergrondse afvalcontainer) duurt elektrificering wat langer dan 2025, vandaar dat hiervoor een overgangsregeling geldt.
- De prijs die de gemeente moet betalen voor het inzamelen van afval en dus ook de hoogte van de afvalstoffenheffing die bewoners aan de gemeente moeten betalen. Hoe meer service de gemeente de bewoners wil (blijven) bieden, hoe meer het gaat kosten.

Het vervoer van afval over water blijkt een mogelijkheid die verder onderzocht moet worden. Op grond van afspraken met andere gemeenten in de regio wordt al het ingezamelde afval wordt door Cyclus verzameld bij het zogenaamde overslagstation in de Goudse Poort. Dat is al redelijk dichtbij de binnenstad. Op dat overslagstation verzamelt Cyclus huishoudelijk afval. Niet alleen van Gouda maar ook van andere gemeenten waar Cyclus inzamelt. Vanaf dat punt zou gemeente in overleg met die andere gemeenten en/Cyclus vervoer over water kunnen overwegen.

4 Juridische- / financiële gevolgen

De gemeente Gouda heeft als een van de eerste gemeenten een indicatie van de kosten en opbrengsten van een zero emissie zone stadslogistiek. Voor veel gemeenten geldt dat het in de huidige financiële situatie niet lukt om dekking te vinden voor deze ambitie die door alle overheden wordt gedeeld.

De publieke business case voor Gouda die gebaseerd is op de kosten-batenanalyse komt uit op + € 7,4 miljoen. Daarmee is er dus sprake van een positief maatschappelijk rendement.

De kosten voor de voorbereiding van de invoering van de zero-emissie-zone tot 1 januari 2025 bedragen circa € 636.800. De incidentele kosten voor het flankerend pakket zijn geraamd op € 80.000. De jaarlijkse operationele kosten van de zone (na 1/1/2025) bedragen circa ca. € 263.000 voor de eerste vijf jaar en nemen daarna met ca 50% af tot jaarlijks € 130.000.

Voor deze kosten is nog geen financiële dekking. Met dit raadsvoorstel wordt, samen met het vaststellen van de zero emissie zone stadslogistiek, gevraagd de benodigde financiële middelen mee te nemen in de afweging van financiële middelen bij de Kadernota 2022.

De kosten voor de zero-emissie zone Stadslogistiek vallen uiteen in:

- Voorbereidingskosten voor realisatie van de zone (2021-2024); en
- Jaarlijkse operationele kosten vanaf 2025 als de zone gehandhaafd gaat worden; en
- Raming voor Flankerende maatregelen ZES ter ondersteuning van transitie naar ZES. Maatregelen na 2021 (zoals duurzame bouwlogistiek en vervoer over water) worden in samenhang met de landsdelige aanpak ZESnader uitgewerkt;

Tabel 1 - Voorbereidingskosten voor realisatie van de zone (2021-2024)

	Tarief	Eenheid	Aantal	Totaal 2021-2024	w.v. 2021	w.v. 2022	w.v. 2023	w.v. 2024
Investerings fysieke domein				€ 86.800				
Aanschaf en plaatsing camera's	€ 12.000	Stelpost	7	€ 84.000				€ 84.000
Plaatsing borden	200	Stelpost	14	€2.800				€ 2.800
Investerings niet fysiek				€ 200.000				
Ontheffingenloket inrichten	€ 100.000	Stelpost	1	€ 100.000		€ 33.333	€ 33.333	€ 33.333
Communicatie (out-of-pocket)	€ 100.000	Stelpost	1	€ 100.000		€ 33.000	€ 33.333	€ 33.333
Additionele personele kosten invoering				€ 350.000				
Project- en procesmanagement (t.b.v. opstellen verkeersbesluit, ontheffingen-beleid, legesverordening etc.)	€ 100.000	Stelpost	1 FTE	€ 100.000		€ 33.333	€ 33.333	€ 33.333
Juridische ondersteuning	€ 100.000	Stelpost	0,5 FTE	€ 50.000		€ 16.667	€ 16.667	€ 16.667
Ontheffingenloket inrichten	€ 100.000	Stelpost	1 FTE	€ 100.000		€ 33.333	€ 33.333	€ 33.333
Communicatie	€ 100.000	Stelpost	1 FTE	€ 100.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000
Totaal				€ 636.800	€25.000	€175.000	€175.000	€261.800

*Kosten exclusief BTW

**Ureninzet, ook geraamd inzet in-house juridische expertise en communicatie-inzet en geen rekening gehouden met meekoppelkansen met invoering VCP.

**** Stelposten inschatting o.b.v. marktexpertise en landelijke inzichten voorbereiding Milieu- en zero emissie zones.

Tabel 2 - Operationele kosten vanaf invoeringsdatum ZES (1/1/2025)

Handhaving software/hardware	Tarief	Eenheid	Aantal	€ 38.000
Licentiekosten camera's (incl. onderhoud service etc.)	€ 4.000	Marktinformatie	7	28.000
Licentiekosten ontheffingenloket	€ 10.000	Stelpost	1	€ 10.000
Additionele personele kosten invoering				€ 225.000
Beheer ontheffingenloket	€ 75.000	In FTE	1	€ 75.000
Beheer handhaving	€ 75.000	In FTE	1	€ 75.000
Dagelijks projectmanagement handhaving	€ 100.000	In FTE	0,5	€ 50.000
Communicatie	€ 100.000	In FTE	0,25	€ 25.000
Totaal				€ 263.000

*Kosten exclusief BTW

***Uurtarieven zijn stelposten. Nader te verfijnen.

**** Inschatting operationele kosten voor eerste vijf jaar. Leerervaringen vanuit realisatie milieuzones uit andere steden laten zien dat reductie van operationele kosten mogelijk is tot 50% na de eerste vijf jaar vanwege 'inverdieneffecten'.

Tabel 3 – Raming van kosten voor flankerend pakket (eenmalige middelen)

	Kosten
Slimme Stadslogistiek	
Verduurzamen eigen inkoop gemeentelijke organisatie d.m.v. aanscherpen inkooppeisen.	€5.000
Inzet Stadslogistiek makelaar voor creëren 'coalition of the willing' bedrijfsleven	€ 50.000
Ondersteunen projectidee marktpartijen realisatie stadsdistributiehuis	€ 25.000
Totaal	€ 80.000

Na besluitvorming worden aanvullende mogelijkheden bekeken, onder andere bij het Rijk en Provincie Zuid-Holland voor aanvullende dekking/subsidie voor na 2021. In ieder geval wordt, door aan te sluiten bij de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek en het expertiseprogramma SPES, de kans vergroot op een regionale/landelijke bijdrage. Ook wordt in 2021 een Landsdelige Aanpak Zero Emissie Stadslogistiek opgesteld door de MRDH regio in samenwerking met provincie Zuid-Holland en ministerie van I&W. Er liggen mogelijkheden voor gemeente Gouda om projecten voor deze landsdelige agenda aan te dragen.

In de begroting van 2021 is € 50.000 opgenomen voor onderzoek naar zero-emissie stadslogistiek. Een keuze die is gemaakt op basis van het bijgestelde meerjarenperspectief. Dit betekent dat de inzet zich vanaf nu richt op procesbegeleiding om aanvullende dekking en cofinanciering te organiseren en communicatie met stakeholders. In samenspraak met ondernemers worden eerste stappen gezet om een flankerende actieagenda op te stellen en wordt verkend welke aanvullende ondersteuning nodig is om de invoering van zero-emissie stadslogistiek voor ondernemers te vergemakkelijken. Voor de dekking van de geprognosticeerde kosten 2022 en verder wordt voorgesteld deze claim mee te nemen bij de afwegingen Kadernota 2022.

5 Personele- / organisatorische gevolgen / duurzaamheid / positie mensen met een beperking

Zero emissie stadslogistiek is één van de belangrijkste maatregelen uit het Klimaatakkoord om de CO₂-uitstoot te reduceren. In 2030 moet ZES landelijk jaarlijks 1 miljoen ton CO₂ besparen. Met dagelijks 1.000 bestel- en vrachtwagenbewegingen naar de historische binnenstad is de potentiële besparing voor de zero-emissiezone stadslogistiek voor Gouda in 2030 ca. 6,2 kiloton. De gemeente levert daarmee een betekenisvolle bijdrage aan het Klimaatakkoord.

Meer in het algemeen heeft instemmen met dit voorstel positieve gevolgen voor de duurzaamheid. Het reduceren van zwaar vrachtverkeer en verschoning van de stedelijke distributie heeft een positieve invloed op de luchtkwaliteit en leefbaarheid in de binnenstad. Bovendien is het een eerste mijlpaal om te komen tot een verdere verduurzaming van het wagenpark in de rest van Gouda door het creëren van de urgentie om de bestaande logistiek op een andere manier te gaan organiseren. Denk hierbij aan bouwlogistiek. Daarnaast zet het invoeren van een zero-emissiezone ook de gemeentelijke organisatie in beweging: ook de gemeente zal zelf het goede voorbeeld moeten geven met de levering van bijvoorbeeld facilitaire goederen en aanbestedingen in de openbare ruimte.

6 Communicatie / interactiviteit

Als onderdeel van het Stappenplan is een omgevingsanalyse uitgevoerd, waarbij stakeholders betrokken zijn door middel van bijeenkomsten, zie ook paragraaf 2.3. Deze input is gebruikt om het stappenplan te verfijnen en de wensen en zorgen van de stakeholders op te halen, zodat hier in het vervolgproces nadrukkelijk aandacht voor is. Zo wordt een logistiek makelaar aangesteld die ondernemers helpt in de transitiefase. Het participatietraject is doorlopen volgens trede 2 “raadplegen”.

Met dit advies en het stappenplan voor de zero-emissie-zone voor de stadslogistiek in Gouda kan de raad een onderbouwd besluit nemen voor implementatie van de zero-emissie-zone voor de stadslogistiek per 2025. De planvorming is nauw verweven met het opstellen van het verkeerscirculatieplan. Indien de raad instemt met het principebesluit worden de volgende activiteiten (indicatief in de tijd) voorzien:

Activiteit / mijlpaal	Deadline
Principebesluit College/Raad over invoering ZE zone Stadslogistiek	Q1 2021
Vorbereiding uitvoeringsfase	2021 – 2024
<i>Waaronder:</i>	
Nadere uitwerking investeringskosten en operationele kosten ZE zone i.r.t. VCP. En verkennen aanvullende dekking in samenspraak met Rijk en Provincie	Q2-Q3 2021
Besluit Raad dekking ZE zone	Q1 2021
Uitwerken (strategische) communicatie aanpak	Q3 2021
Uitvoering communicatie-omgevingsmanagement	2022-2024
Opstellen verkeersbesluit	Q1 2022
Opstellen ontheffingenbeleid	Q1 2022
Opstellen legesverordening	Q1 2022
Uitwerken flankerend maatregelenpakket en opname via Landsdelige aanpak Zuid West	Q1 2022
Vaststelling verkeersbesluit, ontheffingenbeleid en legesverordening	Q4 2022
<i>Potentieel: bezwaar en beroepsperiode RvS</i>	2023
Evaluatie RvV harmonisatie milieuzones	2022
Eventuele bijstelling ontheffingenbeleid obv aanpassingen RvV	2022-2023
Invoering Zero Emissie zone Stadslogistiek	1 januari 2025

Bijlagen:

1. Stappenplan (en de bijbehorende bijlagen)
2. Stadsdistributiehubs Gouda: inventarisatie en conceptontwikkeling als voorbereiding op een business case voor de realisatie van een stadsdistributiehub voor Gouda
3. Notitie markttoets
4. Haalbaarheidsstudie vervoer over water