Technische vragen

Stappenplan Nul Emissie zone stadslogistiek Gouda

“Op basis van de uitgevoerde goederenvervoertelling wordt de omvang van de stadslogistiek in 2025 in de historische binnenstad van Gouda inschat op ca. 5,7 miljoen kilometers gereden door vrachtauto’s. Dit aantal loopt op naar 6,1 miljoen jaarlijkse kilometers in 2030. Voor bestelvoertuigen wordt de omvang in 2025 ingeschat op 19,2 miljoen kilometers en in 2030 neemt dit toe tot 20,2 miljoen.” (blz. 35)

1. **Waar is deze enorme groei op gebaseerd?**

Het gaat om een relatief bescheiden groei (7% voor vrachtauto’s en 5% voor bestelvoertuigen). Deze gegevens zijn gebaseerd op de verwachte landelijke ontwikkeling van de omvang van de stadslogistiek (topsector Logistiek, Outlook City Logistics).

“In 2019 bedraagt de jaarlijkse CO2-uitstoot van Goudse Stadslogistiek ca. 7,7 Kiloton. **De uitstoot in de historische binnenstad zelf is beperkt (0,4 Kiloton)** door het relatief lage aantal voertuigkilometers dat hier gereden wordt. De meeste CO2 wordt buiten de zone uitgestoten.” (blz 83)

2. **Hoe kan op basis hiervan gelden dat er in 2025 een maximale besparingspotentie is van 7,0 Kiloton bij invoering van Nul Emissie in de binnenstad?**

Door invoering van een zero emissie zone in de binnenstad zijn de vervoersbewegingen van en naar de binnenstad ook zero emissie. De verlaging van de CO2 uitstoot heeft dus een veel groter gebied dan de binnenstad.

Totaal overzicht kosten en baten	C.W. 2019 (in mln. €)	Effect (zichtjaar 2025)
Investeringen gemeente	**-5,4**	
● Investeringskosten	-0,7	Eenmalig € 742K investering in realisatie Nul Emissie zone
● Operationele kosten	-4,7	Jaarlijks € 306K t.b.v. licenties, handhaving, B&O etc.
Investeringen bedrijfsleven	**-1,0**	
● Investeringen wagenpark 2025	-1,0	Meerkosten transport per km, TCO-nadeel E-trucks 2025

3. **Wat zijn op basis van dit overzicht de daadwerkelijke lasten voor Gouda? Anders gezegd welke externe middelen (subsidies) worden hierbij verwacht?**

In het raadsvoorstel zijn de kosten en mogelijke externe middelen opgesomd.

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.

Wat betreft de (externe) financieringsmogelijkheden:

1. De gemeente participeert in het traject van I&W en provincie Zuid-Holland om te komen tot een landsdelige aanpak ZES en dat de gemeente hoopt om vanuit die aanpak projecten voor dekking in te kunnen brengen
2. De gemeente voornemens is om dit ZES project in te brengen voor dekking via het Schone Lucht Akkoord aangezien deze maatregel is opgenomen in de decentrale uitvoeringsagenda.
3. De geprognotiseerde investerings- en operationele kosten nog geen rekening houden met meekoppelkansen als het VCP ook wordt uitgevoerd. Er zijn immers maar 1x investeringen benodigd voor de handhaving van het gebied.

Deze 3 ontwikkelingen maken dat de gemeente nog niet precies weet wat de daadwerkelijke lasten voor Gouda zijn voor ZES. Bij de afweging van financiële middelen bij de Kadernota 2022 neemt het college een voorstel voor ZES op. In de aanloop naar de begroting is er waarschijnlijk meer zicht op cofinanciering.

“Haalbaarheidsstudie stimuleren goederenvervoer over water van/naar Zero Emissie stadslogistieke hubs”

4. **In hoeverre wordt deze optie meegenomen in het verdere traject?**

Uit het onderzoek naar de mogelijkheden voor de realisatie van een stadsdistributiehub 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. 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.

5. **In hoeverre is er getoetst op draagvlak bij Goudse ondernemers hiervoor?**

Juist in de gesprekken met stakeholders is een nadrukkelijk signaal afgegeven dat de aanwezigheid van een stadsdistributiehub voor ondernemers een voorwaarde is om de logistiek op een andere manier te kunnen regelen

Raadsvoorstel

“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**.”

6. **Wat betekent dat concreet voor de ambitie om te komen tot een Zero Emissie zone Stadslogistiek in de binnenstad van Gouda?**

Dat in de huidige begroting geen geld is opgenomen voor de invoering van deze zone.

7. **Hoe verhoudt deze ambitie zich tot de ambities van het VCP? In hoeverre is de Zero Emissie in de binnenstad randvoorwaardelijk?**

Zero emissie is niet randvoorwaardelijk voor het VCP maar levert wel ook een bijdrage aan leefbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid.
Het ontwerp 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 camerasystemen voor selectieve toegang voor de zero emissiezone kunnen ook worden ingezet voor een mogelijk scenario voor het bereiken van een autoluwe binnenstad. Indien de Zero Emissie Zone niet doorgaat, kunnen de camerasystemen nog steeds worden aangeschaft, alleen dan niet voor een dubbel doel. Er hoeft dus niet 2x geïnvesteerd te worden.

“Als onderdeel van het Stappenplan is een omgevingsanalyse uitgevoerd. Daarbij is via een ronde tafel bijeenkomst een reactie van stakeholders opgehaald.”

8. **Wie waren de stakeholders en wat waren de resultaten?**

Dit waren vertegenwoordigers van de volgende organisaties/partijen

- Technische unie
- TLN
- Evofenedex
- Technische Unie
- Post NL
- Gouda Schoon
- Gouda Onderneemt met diverse ondernemers uit de binnenstad
- Albert Heijn
- Bouwend Nederland
- Koninklijke Horeca Nederland
- Vodafone/Ziggo
- Cyclus
- Jumbo Supermarkten
- Feenstra
- Techniek Nederland
- Heijmans
- DPD
- DHL
- Picnic

In aanvulling op dit overzicht zijn in bijlage 4 van het stappenplan de schriftelijke reacties van de stakeholders op het stappenplan opgenomen. De belangrijkste bevindingen uit het stakeholderproces zijn in hst 3 van het stappenplan beschreven (p. 21-p22) en samen gevat in onderstaand figuur



9. **In hoeverre is bij de uitwerking het ook een optie om een hub tevens een transferium te laten zijn teneinde in te zetten op minder verkeersbewegingen van auto's richting de binnenstad?**

De combinatie van een stadsdistributiehub en een transferium (P&R) komt nog niet voor in Nederland. In het kader van het verkeerscirculatieplan is ook het idee van een transferium besproken bij de rijkswegen, maar dit voegt weinig toe voor Gouda als het puur voor autoverkeer is. Immers, het is eenvoudiger om als automobilist even door te rijden naar de parkeergelegenheid rond de binnenstad, dan om aan de rand van de stad over te stappen op de fiets om het laatste stuk te fietsen. In combinatie met een treinstation worden wel mogelijkheden gezien.

Wel houden we als gemeente deze ontwikkelingen nauw in de gaten. Overigens zien we wel dat P&R locaties (informeel) worden gebruikt door logistieke om bijvoorbeeld Lange-Zware-Voertuigen (LZVs) te ontkoppelen. Ook zijn er initiatieven waarbij pakketkluizen worden geplaatst bij P&R locaties, zoals: https://www.reisviahub.nl/hub-vol-voorzieningen/.