



Beslisnota voor de raad

Datum 27 oktober 2020

Openbaar

Onderwerp Zero-emissie stadslogistiek in de binnenstad
Versienummer 1

Portefeuillehouder W. Dogger
Informant Dana Zijlmans
Afdeling Leefomgeving en Mobiliteit
Telefoon (038) 498 2378
Email d.zijlmans@zwolle.nl

Financiële gevolgen

Betreft doel 6.3.1 We zorgen voor een toekomstbestendige verkeersinfrastructuur met prioriteit voor schoon vervoer
Begroting wijzigen Nee
Dekking ten laste van N.v.t.

Bijlagen

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

- 1 Kennis te nemen van de ontwikkelingen met betrekking tot de invoering van zero-emissie stadslogistiek in Zwolle.
- 2 Het voornemen uit te spreken tot het instellen van het gebied binnen de stadsgrachten (incl. Noordereiland), zoals aangegeven op bijgevoegde kaart, als zero-emissiezone voor logistiek vervoer (bestel- en vrachtvervoer), met ingang van 1 januari 2025;
- 3 In te stemmen met de routekaart voor het vervolgproces en de verdere uitwerking van de voorgestelde zero-emissiezone

Datum 27 oktober 2020

Inleiding

Zwolle zet in op slimme en schone stadslogistiek. Deze doelstelling is door het college bekrachtigd met het ondertekenen van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek in 2017 (GDZES). Deze GDZES heeft geleid tot het 'Actieplan stadslogistiek Zwolle'. Dit plan is in 2018 door de gemeenteraad vastgesteld. Op basis van dit actieplan zijn enkele pilots uitgevoerd en overleggen met stakeholders geweest. In de mobiliteitsvisie die in december 2019 door uw raad is vastgesteld, wordt de inzet op schone stadslogistiek nogmaals bekrachtigd: *“Zwolle streeft naar zero-emissie van stadslogistiek in 2025 en gaat de voorbereiding daarvan ter hand nemen. We willen de bestaande proeven met kleinschalige stadsdistributie verder uitbreiden.”*

Met het Klimaatakkoord (28 juni 2019) hebben de doelstellingen van de GDZES een nieuwe impuls gekregen door de afspraak dat vanaf 2025 in dertig tot veertig grotere gemeenten middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek worden ingevoerd. Daar behoort Zwolle ook toe. Belanghebbenden hebben 4 jaar de tijd om zich op de invoering voor te bereiden. Vervoerders moeten investeren in schone voertuigen en het anders inrichten van hun logistieke processen. Ondernemers in de binnenstad moeten mogelijk anders omgaan met hun bestelgedrag. Dit betekent dat het raadsbesluit over de aankondiging 4 jaar vóór de daadwerkelijke invoering genomen moet worden.

Het gaat daarbij om:

- de geografische omvang van de zone;
- een beschrijving van de stappen die in de jaren tot 2025 worden genomen (routekaart);

In deze nota kijken we terug op de stappen die de gemeente Zwolle gezet heeft in het kader van zero-emissie stadslogistiek en kijken we vooruit. We presenteren in deze nota de omvang van de zero-emissiezone en de route naar 2025. Deze maatregelen sluiten aan op landelijke ontwikkelingen en zijn besproken met onze stakeholders.

Beoogd effect

We werken toe naar de invoering van zero-emissie stadslogistiek met ingang van 2025. De invoering van een zero-emissiezone is daarbij een belangrijke basis. Onze inzet moet leiden tot een meer efficiënte en duurzame aanpak van alle bestel- en vrachtverkeer dat in de binnenstad moet zijn. Dit zorgt voor diverse voordelen waaronder een betere luchtkwaliteit, minder geluid, minder overlast, een betere bereikbaarheid en het beperken van de klimaatverandering. Zero-emissie stadslogistiek levert daarmee een concrete bijdrage aan een toekomstbestendige, aantrekkelijke en economisch vitale binnenstad.

Argumenten

1.1 Zwolle heeft belangrijke stappen gezet voor zero-emissie stadslogistiek

Zwolle streeft naar zero-emissie stadslogistiek in 2025. De afgelopen jaren zijn er belangrijke stappen gezet om deze ambitie te realiseren en in verschillende actuele beleidsstukken bekrachtigd:

- De Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES) werd in juni 2017 in Zwolle ondertekend. Zwolle en andere steden, het Rijk en partijen uit het bedrijfsleven spraken zich uit voor zero-emissie stadslogistiek in 2025.
- De GDZES is aanleiding geweest voor het schrijven van een startnotitie voor stadslogistiek (juni 2017) die samen met betrokken stakeholders (zie Communicatie) is opgesteld.

Datum 27 oktober 2020

- In 2018 heeft u het 'Actieplan stadslogistiek Zwolle' vastgesteld waarin twee hoofddoelen zijn opgenomen: schoner en minder logistiek vervoer. Samen met logistieke partners en belanghebbenden in de binnenstad heeft de gemeente een aantal pilots in gang gezet als eerste stappen op weg naar een volledig schone stadslogistiek. Deze pilots worden begin 2021 geëvalueerd.
- Startdocument mobiliteitsvisie gemeente Zwolle (feb. 2018): *"We zullen daarom gericht inzetten op schone vormen van stadslogistiek"*
- De Mobiliteitsvisie, vastgesteld in december 2019, bekrachtigt de ambities voor stadslogistiek: *"Aanvullend willen we toe naar minder, kleinschaliger en schoner vrachtvervoer in de stad. Deze aanpak sluit aan bij ons bestaande actieplan Stadslogistiek en de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (kortweg: ZES): Zwolle streeft naar zero emissie van stadslogistiek in 2025 en gaat de voorbereiding daarvan ter hand nemen. We willen de bestaande proeven met kleinschalige stadsdistributie verder uitbreiden. We denken daarbij aan het faciliteren van elektrische bestelbusjes, cargo e-bikes, fietsbezorgexperimenten vanuit diverse bedrijven en een overslagpunt voor stadslogistiek: een stadshub om de distributie te vergemakkelijken. De gemeente is in deze ontwikkeling niet initiatiefnemer, maar helpt de markt graag wanneer er een sluitende business case is. Onze ambitie is dat in 2022, samen met vervoerders en ondernemers, de eerste stadshub is gerealiseerd."*

1.2 Het instellen van een zero-emissiezone is een belangrijke vervolgstap

Met het Klimaatakkoord (28 juni 2019) hebben de doelstellingen die Zwolle ondertekend heeft in de GDZES een concretere uitwerking gekregen. Dit door de afspraak dat 30-40 gemeenten - waaronder Zwolle - in 2025 beschikken over een zero-emissiezone voor logistiek verkeer. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft in dit kader experts ter beschikking gesteld om gemeenten te ondersteunen bij het voorbereiden van besluiten over zero-emissiezones voor stadslogistiek. Dit staat bekend als het 'Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek' (SPES).

Om aan de uitvoering van de afspraken in het Klimaatakkoord gehoor te geven, hebben we met ondersteuning van het SPES in 2020 verkennende gesprekken gevoerd met betrokkenen (zie Communicatie) om te inventariseren of er draagvlak is voor de plannen van zero-emissie stadslogistiek en het invoeren van een zero-emissiezone in 2025. Tijdens deze gesprekken zijn bestaande initiatieven geïnterviewd en de mogelijke omvang van de zero-emissiezone en de route daar naartoe getoetst. Op basis van deze gesprekken en een inventarisatie van het huidige beleid, zijn uitgangspunten opgesteld. Er is draagvlak voor de plannen (zie argument 2.2).

1.3 We volgen landelijke en regionale kaders en plannen

We werken op landelijk en regionaal niveau samen aan uniforme afspraken voor zero-emissie stadslogistiek, uiteraard altijd vanuit onze lokale context bekeken. De staatssecretaris van IenW heeft in een [brief](#) aan de Tweede Kamer (5 oktober 2020) de afspraken over landelijk geharmoniseerde zero-emissiezones voor stadslogistiek met geleidelijke ingroei van emissieloze bestel- en vrachtauto's met ruimte voor lokaal maatwerk bevestigd.

Rijk en regio werken gezamenlijk aan het opstellen van de 'Nationale uitvoeringsagenda Stadslogistiek' voor de periode 2020-2025. Naar verwachting wordt deze dit najaar vastgesteld. Vanuit SPES werken we in Oost-Nederland samen met de gemeenten Deventer, Enschede, Nijmegen, Arnhem, Ede, Apeldoorn, provincie Gelderland en provincie Overijssel. Veel van de problematiek die in steden speelt is vergelijkbaar en kennis wordt zoveel mogelijk gedeeld.

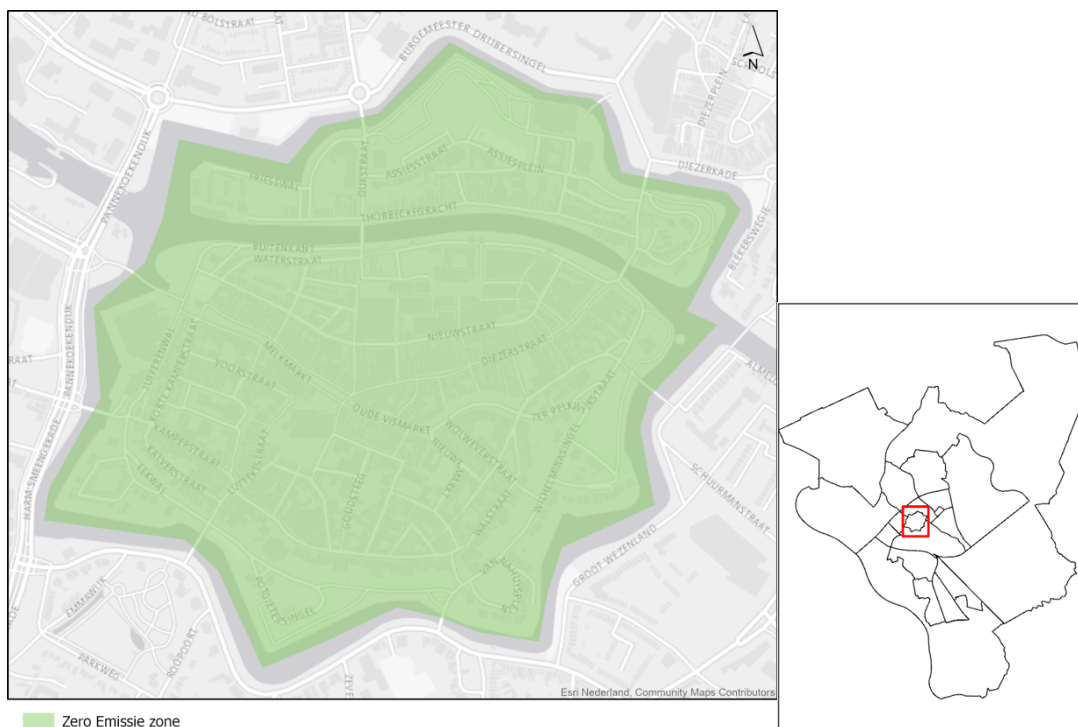
Datum 27 oktober 2020

2.1. Duidelijke kaders zijn noodzakelijk om de inhoudelijke ambitie te realiseren

Zwolle streeft ernaar dat de bevoorrading van de binnenstad uiterlijk in 2025 uitsluitend emissieloos (waterstof, elektrisch, per fiets) zal zijn. Het invoeren van een zero-emissiezone is een belangrijk onderdeel in de omslag naar duurzame en efficiënte stadslogistiek. Ondernemers, vervoerders en inwoners geven aan dat ze behoefte hebben aan duidelijke kaders. In overleg met onze stakeholders zijn we tot de volgende uitgangspunten gekomen over de omvang van de zero-emissiezone en de route naar 2025:

Gebiedsaanduiding

We hebben het voornemen om het gebied binnen de grachten (incl. Noordereiland) met ingang van 1 januari 2025 aan te wijzen als zero-emissie zone. Het gebied binnen de grachten is een helder afgebakend en handhaafbaar gebied. De voorgestelde gebiedsomvang van de zero-emissiezone sluit aan bij de ontwikkelingen van een autoluwe binnenstad en de strategische agenda binnenstad waarbij ruimte voor wonen, werken, winkelen, ondernemen, recreëren en ontmoeten centraal staat.



Reikwijdte

Dit voorstel richt zich op logistiek vervoer (bestel- en vrachvervoer). Voor zwaar vrachtverkeer geldt een landelijk afgesproken overgangperiode tot 2030, waarbij tot 2030 alleen de schoonste diesel (Euro VI) is toegestaan. Voor bestelauto's is een overgangstermijn voorzien tot 2027 (voor EuroV) en tot 2028 (voor EuroVI).

2.2. Er is draagvlak voor een zero-emissiezone

Uit de gesprekken met de stakeholders blijkt dat:

- ondernemers, inwoners, vervoerders en brancheorganisaties de plannen voor schone stadslogistiek en het stappenplan daar naartoe in zijn algemeenheid onderschrijven. Ze zijn blij met de duidelijkheid die met de routekaart en uitgangspunten gerealiseerd worden;

Datum 27 oktober 2020

- ondernemers de geformuleerde stappen om tot slimme en schone stadslogistiek te komen zien als kans om de (overlast van) logistieke vervoersbewegingen te verminderen en de aantrekkelijkheid van de binnenstad te vergroten. Ze vragen op korte termijn om extra communicatie en handhaving op de venstertijden;
- het gebied binnen de grachten het meest voor de hand ligt en helder afgebakend is. Dit sluit ook aan bij de horecavisie die cateraars en bezorgers stimuleert om zich buiten de grachten te vestigen;
- voor vervoerders andere regelgeving noodzakelijk is om andere wijze van bevoorrading te realiseren. Zonder scherper toegangsbeleid zullen succesvolle initiatieven niet van de grond komen; Voordelen voor schone bevoorrading zijn nodig voor nieuwe concepten en het stimuleren van zero-emissie vervoer;
- zowel ondernemers, vervoerders als inwoners graag meepraten over de invulling van de plannen voor een zero-emissie zone en de geformuleerde stappen daarnaartoe. Ze zijn blij met de aandacht voor maatwerkoplossingen en benadrukken het belang van tijdige en positieve communicatie vanuit de gemeente.

2.3. Zero-emissie zone stimuleert nieuwe logistieke concepten

Tijdens de gesprekken met stakeholders zijn bestaande initiatieven geïnventariseerd. In de binnenstad en omliggende wijken zijn veel mooie initiatieven aanwezig. Zoals samenwerking tussen vervoerders, ondernemers en fietskoeriers, initiatieven voor slimme bevoorrading van de horeca, thuisbezorging van boodschappen met de bakfiets of elektrisch voertuig, pakketkluizen, duurzame afvalinzameling. Diverse partijen zetten zich in voor schone stadslogistiek. Ondernemers en bedrijven uit de logistieke sector geven aan behoefte te hebben aan duidelijkheid over de gezamenlijke ambitie, een routekaart voor de komende jaren en bijpassend beleid en regelgeving. Ook spreken zij uit beleidsmatig de ruimte te willen krijgen om te experimenteren met nieuwe, schonere logistieke concepten. Met de aanwijzing van de zero-emissiezone bieden we duidelijkheid aan de stad en markt met betrekking tot investeringen in schoon vervoer, stimuleren we duurzame alternatieven en zorgen voor een gelijk speelveld voor ondernemers. Zo krijgen bijvoorbeeld (micro) hubs aan de rand van de (binnen)stad in combinatie met cargo bike bezorging een betere kans van slagen. Dit draagt bij aan de innovatieve vitale stad die Zwolle wil zijn (één van de pijlers van de mobiliteitsvisie).

2.4. Met de voorgestelde zero-emissiezone geven we invulling aan afspraken uit het Klimaatakkoord

Het voorgestelde gebied voor de zero-emissiezone, alles binnen de grachten incl. Noordereiland, sluit aan bij de ambitie uit het Klimaatakkoord van een middelgrote zero-emissiezone.

Met 'middelgroot' wordt bedoeld dat de zero-emissiezone voor stadslogistiek minimaal het centrum (binnenstad en/of het centrale winkelgebied) omvat.

3.1 De komende jaren geven we nadere invulling aan de routekaart tot 2025

In het proces richting zero-emissie stadslogistiek in 2025 wordt onderstaande routekaart gebruikt. De wijze waarop deze punten gerealiseerd worden, zal onderdeel zijn van gesprekken met ondernemers, inwoners, vervoerders, brancheorganisaties en andere betrokkenen. Daarbij is het creëren van draagvlak in de binnenstad van essentieel belang. Tijdens de aankomende gesprekken kan er op sommige uitgangspunten nog een verschuiving van inzicht plaatsvinden.

Jaar	Activiteit
2020	• Vaststellen uitgangspunten zero-emissiezone 2025 en routekaart door de

Datum 27 oktober 2020

	gemeenteraad
2021	• Start verscherpt toezicht op verkeer buiten venstertijden (uitrijden voor 12 uur en evt. aanscherpen ontheffingenbeleid) • Start monitoring (logistieke) voertuigbewegingen op toegangswegen (bruggen) binnenstad. We doen onderzoek naar het inzetten van camera's en de privacy. Hierover informeren we de raad separaat. • Opstellen randvoorwaarden en maatwerkoplossingen voor schonere bevoorrading (maatwerk) • Beperkt toelaten van nieuwe schone initiatieven op basis van pilots • Proef maatwerkoplossingen voor schonere bevoorrading (= bijvoorbeeld ruimere tijden voor max. aantal ontheffingen) • Update actieplan Stadslogistiek
2022	• Evaluatiemoment routekaart en haalbaarheid met alle partijen (ondernemers, inwoners, vervoerders, brancheorganisaties en andere betrokkenen) • Landelijk evaluatiemoment. Op landelijk niveau wordt beantwoord in hoeverre 2025 realistisch is. Deze landelijke evaluatie zal (nieuwe) kaders bieden.
2023	• Evaluatie proef maatwerkoplossingen voor schonere bevoorrading
2024	• Besluitvorming definitieve invoering zero-emissiezone door de gemeenteraad • Opstellen verkeersbesluit
2025	• Invoering zero-emissiezone

3.2 We stellen randvoorwaarden aan voordelen voor schone bevoorrading

De huidige venstertijden in het voetgangersgebied voor de toegang van het logistiek vervoer aan onze binnenstad blijven in stand. Er wordt duidelijk gecommuniceerd en scherper toezicht gehouden op verkeer buiten de venstertijden. In de vorm van pilots kunnen op maat voordelen - zoals ontheffingen - verleend worden voor schone bevoorrading en nieuwe initiatieven. Hiermee stimuleren we de markt om met schone bevoorrading en innovaties aan de slag te gaan. We houden hierin de regie door vooraf duidelijke randvoorwaarden op te stellen. We doen dit in overleg met vervoerders, ondernemers en vertegenwoordigers van de bewoners van de binnenstad. Vanaf 2025 is de binnenstad binnen de zero-emissiezone alleen nog maar toegankelijk voor schoon logistiek vervoer. De venstertijden voor de zero-emissiezone worden nader onderzocht en bepaald.

3.3 We gaan monitoren en evalueren

Om het doel van zero-emissie stadslogistiek in 2025 te bereiken is het nodig om inzicht te krijgen in het aandeel, gedrag (routes en verblijfsduur) en de vervoerswijze van het logistieke (vracht)verkeer van en naar de binnenstad van Zwolle. We willen dit doen door stadslogistiek tot aan de invoering van de zero-emissiezone te monitoren. Op basis van deze inzichten kunnen we een bevoorradingsprofiel opstellen en onderzoeken welke type maatregelen effectief zijn. Op basis van de gestelde randvoorwaarden gaan we pilots monitoren en evalueren. Over de wijze van monitoring informeren we de raad apart. Na invoering van de zero-emissiezone in 2025 zal tot handhaving overgegaan worden.

Datum 27 oktober 2020

3.4 We onderzoeken flankerende maatregelen en beleid.

De zero-emissiezone is niet de enige maatregel die ingezet wordt om zero-emissie stadslogistiek te bereiken. De komende jaren onderzoeken we welk flankerend beleid ingezet moet worden voor schoon en minder logistiek verkeer. Bij de keuze voor maatregelen worden de belangen van de verschillende partijen tegen elkaar en ten opzichte van het doel afgewogen. Voorbeelden van flankerend of aanvullend beleid zijn aangepaste laad- en lostijden, subsidie voor zero-emissie bestelbussen, het eigen inkoopbeleid van de gemeente, een autoluwe binnenstad en de ontwikkeling van logistieke hubs. We werken op dit punt samen in landsdeel Oost met andere steden en de provincie Overijssel en Gelderland. De landsdelige aanpak zero-emissie stadslogistiek Oost Nederland richt zich de komende tijd op vier actielijnen, te weten: het ondersteunen van gemeenten bij de invoering van de zero-emissiezone, het versnellen en opschalen van innovatieve concepten, onderzoek, kennisdeling en monitoring en de beschikbaarheid van laadinfrastructuur waarvan de uitwerking plaatsvindt in de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL).

3.5 Definitieve besluitvorming en verkeersbesluit in 2024

Om in 2025 in Zwolle een zero-emissiezone in te kunnen voeren voor bestel- en vrachtverkeer moet in 2024 een verkeersbesluit worden genomen. Daarmee wordt al het transport (bestel- en vrachtverkeer) dat schadelijke stoffen uitstoot voor milieu en gezondheid de toegang tot de vastgestelde zone ontzegd (uitgezonderd de voertuigen waarvoor de overgangsperiode geldt). Om te komen tot die regelgeving zijn er diverse keuzes die gemaakt moeten worden. Het gaat hierbij om keuzes in gebiedsaanduiding, voordelen (venstertijden & ontheffingen), handhaving en reikwijdte. Dit gebeurt overigens ook voor een belangrijk deel op landelijk niveau. Gemeenten, bedrijfsleven en rijksoverheid maken in het kader van de landelijke "Uitvoeringsagenda Stadslogistiek" afspraken over landelijke ontheffingen en zo uniform mogelijke toegangsregels. Ook is er een landelijk evaluatiemoment gepland in 2022: dan wordt bepaald hoe het toegangsbeleid en ontheffingenregime er precies uit komen te zien. Uiteindelijk bepaalt de gemeenteraad in 2024 definitief de invoering van de zero-emissiezone en de voorwaarden daarvan.

Risico's

Een algemeen risico is dat uitstootvrije vrachtwagens en bestelauto's in 2025 nog te duur blijken. Dit risico is landelijk onderkend en wordt ook landelijk "beheerst" door de volgende maatregelen:

- Er zijn landelijke afspraken gemaakt (ook met bedrijfsleven, o.a. MKB-Nederland, RAI-Vereniging, TLN en Evofenedex) voor overgangsregelingen.
- Er is een landelijke evaluatie voorzien in 2022.
- Er komt vanuit het Rijk subsidie beschikbaar voor uitstootvrije vracht én bestelauto's per 2021.

Na 2025 zijn landelijke maatregelen en wetgeving uitgangspunt. Lokaal gaan we de haalbaarheid hiervan monitoren.

Financiën

Het besluit GDZES 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'. Van daaruit liggen er kansen om voor de komende jaren subsidie op te halen bij het ministerie van IenW. De benodigde middelen worden in kaart gebracht en opgenomen in de PPN voor 2021 en verder. De financiën van het lopende project zijn gedekt met de SPES subsidie van het Rijk. In 2021 kunnen we een projectvoorstel indienen voor een tweede SPES ronde.



Datum 27 oktober 2020

Communicatie

De uitgangspunten voor zero-emissie stadslogistiek tot 2025 zijn besproken met en mede vormgegeven door diverse stakeholders. De gemeente Zwolle heeft verkennende gesprekken gevoerd met ondernemers (Zwolle Fonds, Citycentrum, Koninklijke Horeca Nederland en enkele koplopers), inwoners (BBZwolle), vervoerders (Retail, horeca, pakketbezorging) en brancheorganisaties (Transport en Logistiek Nederland, Evofenedex). Na besluitvorming door de raad worden de voorgestelde zero-emissiezone en de route naar 2025 bekrachtigd door een bijeenkomst voor de stakeholders, waarin ondernemers en vervoerders die met innovatieve plannen bijdragen aan een aantrekkelijkere stad een podium krijgen. Wanneer en in welke vorm is afhankelijk van de geldende coronamaatregelen.

Om de juiste keuzes te maken in de verdere ontwikkeling van bijvoorbeeld de venstertijden en het ontheffingenbeleid blijven we belanghebbende ondernemers, vervoerders en bewoners intensief betrekken. We vinden het belangrijk dat iedereen zich goed bewust is van de invoering van de zero-emissiezone. Via verschillende kanalen willen we alle relevante stakeholders bereiken.

Vervolg

In het vervolgproces gaan we (conform de planning in de routekaart):

- de regels voor schone stadslogistiek vast leggen in beleid- en regelgeving.
- de uitgangspunten om tot schone stadslogistiek te komen samen met ondernemers, vervoerders en andere betrokkenen uitwerken.
- flankerend beleid onderzoeken
- fungeren als aanjager en communiceren met betrokken partijen over genomen besluiten.
- een communicatiestrategie opstellen.
- het huidige actieplan stadslogistiek updaten en concretiseren aan de hand van de routekaart tot 2025, de opgehaalde initiatieven en de inzichten uit het monitoren van stadlogistiek.

Openbaarheid

Dit voorstel is openbaar

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

voorzitter, Peter Snijders

secretaris, Ingrid Geveke