



**METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG**

REALISEREN ZERO EMISSIE ZONES¹⁾ IN DE MRDH

Bijlage

.....
18 februari 2019

.....
¹⁾ Met de benaming Zero Emissie zones volgen we de benaming zoals staatssecretaris van Veldhoven die hanteert in de Kamerbrief over harmonisering milieuzones van 29 juni 2018 tenzij de letterlijke titel van een stuk een andere benaming bevat zoals de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek.

REALISEREN ZERO EMISSION ZONES IN DE MRDH

Bijlage

18 februari 2019



SAMENVATTING

ZE-zones zijn een gevoelig onderwerp, daarom pakken de 23 gemeenten en de MRDH het onderwerp samen op en bepalen samen voldoende zones om regionaal ZE emissie stadslogistiek in 2025 te bewerkstelligen. Dit doen ze door het opstellen van een intentieverklaring in het verlengde van de Green Deal ZES. In die intentieverklaring kondigen de gemeenten begin 2020 het instellen van een of meer ze-zones in 2025 aan, en leggen vast aan welke randvoorwaarden moet worden voldaan om daadwerkelijk tot het instellen van de gekozen zones over te gaan.

Voor een tijdig begin is het gewenst dat de BC Va van 10 april 2019 groen licht geeft voor het onderzoek ten behoeve van het opstellen van de intentieverklaring.

Door de intentieverklaring, bij voorkeur uiterlijk Q1 2020, tonen de 23 gemeenten zich een betrouwbare overheid door het bedrijfsleven investeringszekerheid voor de aanschaf van nieuwe auto's te bieden.

Met deze maatregel kiezen we nu voor degelijk onderzoek en samenwerking om te komen tot de inhoud van de intentieverklaring. De vervolgstappen zijn om

- te besluiten tot ondertekening van de intentieverklaring (bij voorkeur uiterlijk Q1 2020) in de raden van betreffende gemeenten;
- het aansluitend uit (laten) voeren van de intentieverklaring (voldoen aan de randvoorwaarden) en
- als er geen onoverkomelijke bezwaren zijn gebleken, zoals het niet tijd beschikbaar komen van voldoende ZE voertuigen, het besluiten tot instellen van de ZE-zones.

INHOUD

.....
Inleiding **4**
.....

Doel van de maatregel **5**
.....

Bijdrage aan overkoepelende doelstelling **6**
.....

Samenhang met andere programma's **7**
.....

Scope **8**
.....

Kosten en dekking **9**
.....

Gevraagde inspanning en besluiten **9**
.....

Planning **10**
.....

Bijlage 1: Opzet intentieverklaring op hoofdlijnen **11**
.....

Bijlage 2: ZE-zones staan niet op zichzelf **12**
.....

Bijlage 3: lokale aanknopingspunten **15**
.....

INLEIDING

Uit het onderzoek “CO₂-reductie mobiliteit Regio Rotterdam Den Haag”, dd. 11 januari 2018, opgesteld door CE Delft in opdracht van de MRDH, blijkt dat de mogelijke CO₂-reductie van Zero Emissie stadslogistiek met 108 kiloton in 2025 een significante bijdrage levert aan de regionale ambitie om de totale CO₂-uitstoot terug te brengen met 30% in 2025 ten opzichte van 2018. Naast de reductie is ook het bestuurlijk draagvlak onderzocht en hieruit blijkt dat Zero Emissie (stads)logistiek kan rekenen op een breed bestuurlijk draagvlak.

De maatregelen uit het onderzoek die kunnen rekenen op voldoende bestuurlijk draagvlak vormen de basis voor de Aanpak CO₂-reductie verkeer MRDH zoals dat medio het eerste kwartaal van 2019 zal worden vastgesteld. Eind 2018 is daarom onderzocht in welke vorm we een stap verder kunnen komen met de invulling van de maatregelen. Voor Zero Emissie (stads)logistiek ligt het voor de hand om aan te sluiten bij de “Aanpak goederenvervoer MRDH” en de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES) die inmiddels door 22 gemeenten in de MRDH is ondertekend. Dit maakt de MRDH één groot living lab Zero Emissie (stads)logistiek waar we invulling aan geven met de Aanpak CO₂-reductie door samen te werken aan voldoende Zero Emissie zones in de regio.

ZERO EMISSIE ZONE LOGISTIEK

Een Zero Emissie zone (ZE-zone) voor logistiek is een bepaald gebied waarbinnen alleen ZE-vrachtwagens en bestelbussen worden toegestaan. Dit kan een oude binnenstad of een stadscentrum zijn, maar ook een kernwinkelgebied, een dorpskern of zelfs een enkele (doorgaande) straat. Een Zero Emissie zone logistiek heeft geen gevolgen voor het personenvervoer.

ZE-zones kunnen per 2025 ingesteld worden met een regulier verkeersbesluit en het plaatsen van de hiervoor nog door I&W in het RVV 1990 op te nemen verkeersborden (vergelijkbaar met de milieuzone bebording). Bij het instellen van een zone hoort ook het organiseren van de handhaving. Bij voorkeur met een sluitend camerasysteem, maar het is ook mogelijk dit met reguliere BOA's te verzorgen. Voor het verlenen van ontheffingen is een ontheffingssysteem nodig. Het heeft de voorkeur van de meeste partijen om dit centraal te organiseren zoals ook aangegeven door de staatsecretaris.

De implicaties van een ZE-zone zijn niet gering. Zo zijn er nog de nodige technische uitdagingen en onzekerheden met betrekking tot de beschikbaarheid van ZE-voertuigen voor de logistiek. ZE-bestelbussen zijn er al wel, maar meer modellen zijn nodig om de markt te kunnen bedienen. ZE-vrachtwagens zijn alleen nog mogelijk als ombouw, maar enkele fabrikanten hebben al wel productiemodellen aangekondigd. Hoe deze voertuigen in de praktijk zullen presteren is onduidelijk, bijvoorbeeld wat de actieradius zal zijn of het laadvermogen. Bijzondere voertuigen zijn nog een groot vraagteken, maar daar kan juist weer de markt van ombouwers een belangrijke rol spelen.

Naast de generieke technische implicaties zijn er ook de nodige locatie specifieke implicaties bij de invoering van een ZE-zone. Hierbij kan gedacht worden aan de gevolgen voor de economische vitaliteit van een gebied of de draagkracht van de betrokkenen, maar ook de financiële en organisatorische gevolgen voor het bevoegd gezag. Ook politiek kunnen er de nodige zaken spelen die van invloed zijn op de beslissing om een ZE-zone in te stellen.

Om te komen tot voldoende ZE-zones in de MRDH kan niet zomaar gevraagd worden aan een aantal gemeenten om te besluiten tot het instellen van een ZE-zone (zie kader). Er zal een proces aan ten grondslag moeten liggen waarin ruimte is om implicaties te onderzoeken en op basis daarvan te komen tot een gedragen selectie van ZE-zones in de regio. Het concreet maken van dit proces vormt de maatregel die we opnemen in de Aanpak CO2-reductie verkeer. Het resultaat is een door de 23 gemeenten ondertekende intentieverklaring om het proces te doorlopen teneinde de overeengekomen ZE-zones daadwerkelijk in te stellen.

DOEL VAN DE MAATREGEL

Het doel van de maatregel is om te komen tot een intentieverklaring van de 23 gemeenten om voldoende ZE-zones in te voeren waarmee:

- een significant effect wordt bereikt op de CO2-reductie doelstellingen,
- alle gemeenten profiteren van de effecten van de ZE-zones in de regio,
- de gemeenten met ZE-zones geen nadeel ondervinden tov. nabijgelegen gebieden zonder ZE-zone,
- we zorgen voor een betrouwbare overheid om bedrijven investeringszekerheid te bieden,
- we zorgen voor een duidelijk signaal naar voertuigfabrikanten door een concrete afzetmarkt,
- we invulling geven aan de ambities uit de Green Deal ZES zoals ondertekend door de gemeenten in de MRDH, het “Living Lab ZES MRDH”,
- we de kans vergroten op afspraken over financiële middelen met het Rijk.

BIJDRAGE AAN OVERKOEPELENDE DOELSTELLING

ZE-zones leveren een significante bijdrage aan de overkoepelende doelstelling indien er sprake is van voldoende ZE-zones in de regio. Er zal dan sprake zijn van een uitstralende werking van de ZE-zones waardoor ook effect wordt bereikt in de gebieden zonder ZE-zones. Dit geldt zowel voor de CO2 uitstoot als de uitstoot van schadelijke stoffen voor de luchtkwaliteit.

De maatregel maakt onderdeel uit van de bredere aanpak goederenvervoer MRDH waarin de 23 gemeenten afgesproken hebben te werken aan slimme en schone logistiek. De eerste stap hierin is de recente ondertekening van de Green Deal ZES door de resterende gemeenten in de regio (Delft, Rotterdam en Den Haag hebben al getekend).

GREEN DEAL ZES: DE UITGANGSPUNTEN (LETTERLIJKE TEKST)

1. Het bereiken van Zero Emission Stadslogistiek door middel van de combinatie van betere technologie en efficiëntere logistiek vraagt organisatorische, technologische, sociale, financiële en juridische aanpassingen. Deze veelheid van te overwinnen factoren in combinatie met veel verschillende belangen bij stakeholders, vraagt een vernieuwende aanpak waarbij draagvlak, innovatie en daadkracht door de direct betrokken partijen, gemeenten en bedrijven met logistieke belangen, cruciaal zijn.
2. De diversiteit vraagt om veel parallel lopende ontwikkelingen in regionale pilots (Living Labs) en een evolutionaire aanpak in twee fasen. De eerste fase start met de inwerkingtreding van de Green Deal en loopt tot 1 januari 2020. In deze eerste fase richt de Green Deal zich op het via Living Labs aantonen of aannemelijk maken dat Zero Emission Stadslogistiek voor een specifieke logistieke

stroom haalbaar is vanuit technisch, economisch en handhavingsperspectief. In de tweede fase die loopt tot 1 januari 2025 richt de Green Deal zich op het opschalen van de aangetoonde concepten.

3. Voor het bedrijfsleven is het van groot belang dat stabiliteit, duidelijkheid en zekerheid geboden wordt voor het bepalen van de bedrijfsstrategie en investeringsbeslissingen. De lokale overheden streven ernaar om vanaf 1 januari 2025 de toegelaten Stadslogistiek in de binnenstad tot Zero Emission Stadslogistiek te beperken, indien uit de Green Deal activiteiten is gebleken dat dit vanuit technisch, economisch, juridisch, veiligheids- en handhavingsperspectief mogelijk is.

Met de intentieverklaring geven we invulling aan de uitgangspunten van de Green Deal ZES (zie bovenstaand kader). Door de intentieverklaring te ondertekenen met alle 23 gemeenten geven ook de gemeenten waarin uiteindelijk geen ZE-zone benodigd is invulling aan de afspraken uit de GDZES en verdere uitrol van de aanpak goederenvervoer. Een gezamenlijke aanpak vergroot de kansen op middelen voor de uitvoering van de aanpak, vanuit de MRDH, maar bijvoorbeeld ook vanuit de GDZES¹⁾. Tot slot zal de aanpak ook leiden tot investeringszekerheid zodra duidelijk is waar de ZE-zones zullen komen in de regio en maakt een dekkende zonering de regio aantrekkelijk als afzetmarkt voor ZE-voertuigen.

¹⁾ De GDZES heeft middelen beschikbaar om experts in te zetten op het dossier. Tevens heeft de GDZES voor 2019 al subsidie verleend aan diverse gemeenten die de GDZES hebben ondertekend. Bij monde van de secretaris van de GDZES is de samenwerking in de MRDH een zeer wenselijke ontwikkeling die kan rekenen op de nodige aandacht.

SAMENHANG MET ANDERE PROGRAMMA'S

Staatssecretaris van Veldhoven van I&W is gestart met het uniformeren van de milieuzones. Eind juni 2018 heeft zij in een brief aan de Tweede Kamer de volgende voorstellen gedaan:

- een geharmoniseerd toegangsregiem voor milieuzones voor personen- en bestelauto's;
- aanscherping van de toegangseis voor vrachtauto's vanaf 2022 naar minimaal EuroVI;
- mogelijk maken van ZE- zones vanaf 2025 (alleen voor bestel- en vrachtauto's).

Deze voorstellen worden momenteel omgezet in een wettelijk kader door het aanpassen van het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens (RVV). Het gewijzigde RVV wordt vanaf 2020 van kracht.

In 2019 stimuleert het rijk het onderzoek naar ZE-zones zoals hier wordt voorgesteld in de 40 grootste gemeenten. Als de MRDH-gemeenten dit onderzoek in het voorjaar van 2019 uitvoeren kunnen zij gebruik maken van de slagkracht van de nationale aanpak en de expertise en ervaringen elders. Dit nationale onderzoek is een van de maatregelen in het concept Klimaatakkoord.

Zoals ook vermeld in de vorige paragraaf geven we met de maatregel invulling aan de aanpak goederenvervoer van de MRDH en opvolging aan de eerste stap uit die aanpak, namelijk de ondertekening van de Green Deal ZES door alle MRDH-gemeenten. We zijn dan een regionaal living lab zoals benoemd in punt 8 van de Green Deal ZES.

Er zal daarnaast sprake zijn van minder directe samenhang met en bijdrage aan veel andere programma's zoals de klimaattafels, het realiseren van laadinfrastructuur, Stad van de toekomst, Cittaslow, Global Goals raamwerk.

SCOPE

We zetten in op ZE-zones per 01-01-2025 voor bestelwagens en vrachtwagens. Dit doen we via gedegen onderzoek naar de consequenties, het draagvlak en de haalbaarheid zowel generiek als lokaal. In de toekomst kijken is echter niet mogelijk dus zetten we in op een proces waarbij we aan de voorkant de intentie uitspreken om voldoende ZE-zones in te voeren in de regio en de stappen en voorwaarden vastleggen die we moeten doorlopen om te komen te de daadwerkelijke besluitvorming voor de in te stellen ZE-zones. Deze stappen en de voorwaarden bepalen we gezamenlijk.

VOLDOENDE ZE-ZONES

Voor de berekening van het effect van ZE-zones op de CO₂-uitstoot is CE Delft uitgegaan van ZE-zones in de binnensteden van Den Haag, Rotterdam, Delft, Vlaardingen en Schiedam met een aandeel vrachtverkeer van 10%. Ook worden Zoetermeer en Capelle aan den IJssel als potentiële gemeenten genoemd, maar deze zijn niet meegenomen in de berekeningen.

Met voldoende zones wordt in principe aangesloten bij het onderzoek van CE Delft, maar omdat daarin geen rekening is gehouden met de lokale situatie zal verder onderzoek gedaan worden naar de randvoorwaarden die nodig zijn om in deze gemeenten een ZE-zones in te kunnen stellen. Het gevolg kan zijn dat er dan een afwijkende set ZE-zones uitkomt. Deze set zal dan door CE Delft worden doorgerekend om het effect te bepalen. Is dit significant, dan is er sprake van voldoende zones voor de intentieverklaring. Blijkt het effect niet significant dan zullen er aanvullende ZE-zones gezocht moeten worden.

Behalve de intentie om regulering in te stellen waarmee ZE logistiek wordt afgedwongen valt ook (het stimuleren van) slimmere logistiek binnen de scope van de maatregel. CE Delft gaat hierbij zelfs uit van een 10% volumereductie door verbeteringen logistieke efficiency, afvalophaalbeleid, bouwlogistiek, facilitaire logistiek gemeente, ... Vooral in de bouwlogistiek en facilitaire logistiek liggen hiervoor kansen. De beschikbaarheid van stadslogistieke centra of HUBs helpt hierbij. Met onze eigen facilitaire logistiek kunnen we het goede voorbeeld geven voor het gebruik ervan. De marktpartijen die dergelijke diensten verlenen zullen dan zelf zoveel mogelijk bedrijven proberen aan te laten haken met extra efficiëncywinst tot gevolg. Dergelijke HUBs kunnen ook een belangrijke rol vervullen in het mogelijk maken van ZE-logistiek omdat vooruitlopend op de technische ontwikkeling van de voertuigen te voorspellen is dat de elektrische actieradius van vrachtwagens zal vragen om overslagpunten in de regio om de ZE-afstand van de voertuigen te kunnen beperken tot praktische afstanden.

Stimuleren van ZE-zones doen we bovendien door het tijdig duidelijkheid geven aan de markt over de komst van de ZE-zones. Dit geeft investeringszekerheid aan bedrijven en zorgt voor market pull waarmee we de kans vergroten op voldoende aanbod van ZE-voertuigen.

Stimulerende maatregelen vormen integraal onderdeel van de intentieverklaring. We bepalen gezamenlijk hoe de set van stimulerende maatregelen eruit komt te zien. Naast het bepalen van de gemeenten met een beoogde ZE-zone zullen we in de intentieverklaring ook opnemen welke gemeenten stimulerende maatregelen op zullen pakken of er aan deel zullen nemen en welke maatregelen dit dan zijn.

KOSTEN EN DEKKING

Om te komen tot een intentieverklaring zijn er voor de gemeenten geen directe kosten voorzien omdat de MRDH dit proces zal faciliteren. Uitvoering van de intentieverklaring kost echter wel geld en capaciteit. Deze kosten hebben vooral betrekking op het verrichten van onderzoek en het instellen van de ZE-zone. Aan de stimulerende maatregelen zijn geen directe kosten verbonden, maar volstaat de inzet van tijd.

Hoe de dekking van de middelen wordt vormgegeven wordt bepaald door de regiogemeenten, maar voorgesteld wordt om hiervoor in de intentieverklaring op te nemen dat tijd en expertise zo veel mogelijk beschikbaar worden gesteld door de MRDH omdat dit werk voor veel gemeenten gelijk zal zijn. Voor dekking van de kosten is een subsidie mogelijk uit de BDU. Aanvullende dekking van middelen ligt in het verschiet via de Green Deal ZES en de collectieve aanpak. Het uitgangspunt is dat we zoveel mogelijk gezamenlijk zorgdragen voor de middelen die nodig zijn voor de uitvoering van de maatregel ongeacht of in een gemeente een ZE-zone is beoogd.

GEVRAAGDE INSPANNING EN BESLUITEN

Voor het starten met de intentieverklaring wordt uitgegaan van groen licht in de BCVa bij de besluitvorming over de Aanpak CO2-reductie verkeer MRDH in april 2019. Na dit moment is de medewerking van de gemeenten nodig om input te leveren op de inhoud van de intentieverklaring. Dit begint met het bepalen van de ZE-zones die we willen onderzoeken. Bij voorkeur doen we dit zoveel mogelijk gezamenlijk, in de regionale werkgroep goederenvervoer. Met de randvoorwaarden gaan we vervolgens aan de slag, evenals parallel met de algemene randvoorwaarden. Voor de gemeente met de 'voorkeurslocaties' betekent dit diverse interviews met de toekomstige projectleider, al dan niet in de vorm van een bredere sessie met betrokkenen. Voor de algemene randvoorwaarden volstaat het leveren van input per email of tijdens de reguliere updates die worden gegeven in de werkgroep goederenvervoer.

Uit de lokale randvoorwaarden volgen mogelijk nieuwe zones in nabijgelegen gemeenten. Deze zones worden ook onderzocht en hiermee doorlopen we hetzelfde proces. Net zo lang tot het plaatje compleet is. Zodra dat zover is maken we de verklaring definitief. Hierop volgt voor de gemeenten de besluitvorming waarmee de bestuurder wordt gemandateerd om de verklaring te ondertekenen.

Met de intentieverklaring van kracht wordt gestart met de uitvoering ervan. Het is nu nog koffiedik kijken hoeveel tijd dit zal kosten, dat is afhankelijk van de inhoud. Van belang voor dit proces is vooral om te beseffen dat ondertekening van de intentieverklaring

betekent dat zodra deze inhoudelijk is uitgevoerd de gevraagde besluiten conform afspraak dienen te worden genomen. (instellen ZE-zone en de overige maatregelen die we afspreken, eg. over HUBs) Uiteraard geldt hierbij wel het voorbehoud dat er geen onoverkomelijke bezwaren blijken uit de uitvoering van de intentieverklaring. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het niet tijdig beschikbaar komen van voldoende elektrische vrachtwagens.

PLANNING

We streven naar ondertekening van de intentieverklaring in Q1 van 2020.

BIJLAGE 1: OPZET INTENTIEVERKLARING OP HOOFDLIJNEN

Intentie

Realiseren van voldoende ZE-zones in de regio om een significante CO2-reductie te realiseren.

Overwegingen

Waarom deze intentieverklaring

In te stellen ZE-zones

Te bepalen met verder onderzoek en in overleg.

Stimulerende maatregelen

Wat doen we om zero emissie logistiek mogelijk te maken?

- Regionale ondertekening van de Green Deal ZES,
- deze intentieverklaring,
- zorgen voor voldoende overslagpunten,
- werken aan ZE-oplossingen bijzondere voertuigen,
- goede voorbeeld geven met eigen facilitaire logistiek,
- stimuleren logistieke efficiency,
- ...

Een toelichting op de stimulerende maatregelen en de gemeenten die de stimulerende maatregelen uitvoeren of eraan deelnemen is opgenomen in de bijlage

Algemene afwegingen

- Voertuigtechniek
- Beschikbaarheid voertuigen
- Beschikbaarheid van overslagpunten
- Dekking van de kosten
- Ongewenste effecten voorkomen

Lokale afwegingen

In overleg te bepalen in Q1 en Q2 2019

Besluitvorming

De in deze intentieverklaring opgenomen ZE-zones zullen door de betreffende gemeenten uiterlijk 01-01-2025 ingesteld indien er wordt voldaan aan de afwegingen uit deze intentieverklaring. Zodra duidelijk is dat er geen lokale bezwaren meer zijn voor de invoering kan het besluit worden voorbereid. In principe is het niet nodig het besluit eerder te nemen dan er duidelijkheid is over de generieke afwegingen met in het bijzonder de beschikbaarheid van de voertuigen omdat de besluitvorming al vastligt met de ondertekening van de intentieverklaring. Het besluit volgt uiteindelijk als formaliteit om daadwerkelijk over te gaan tot invoering van de ZE-zones omdat dan al duidelijk is dat aan de afwegingen wordt voldaan.

Bijlagen bij intentieverklaring

- Overzicht ZE-zones op de kaart
- Beschrijving stimulerende maatregelen
- Overzicht gemeenten die stimulerende maatregelen zullen treffen

BIJLAGE 2: ZE-ZONES STAAN NIET OP ZICHZELF

Landelijke aanpak

Meerdere gemeenten hebben ambities om strengere regels om (vervuilend) verkeer uit bepaalde gebieden (ie. De binnenstad) te weren. Het huidige milieuzone regime met een geharmoniseerde toegangseis voor vrachtauto's van minimaal Euro IV is hiervoor niet toereikend dus wordt er gezocht naar andere oplossingen. Hierdoor dreigt een wildgroei van regelgeving. Het mag duidelijk zijn dat dit een onwenselijke situatie is. De staatssecretaris van I&W heeft daarom een voorstel gedaan gemaakt om milieuzones en toekomstige ZE-zones te uniformeren.

In haar brief dd. 29 juni 2018²⁾ aan de tweede kamer staat een voorstel voor:

- een geharmoniseerd toegangsregime als een gemeente een milieuzone voor personen- en bestelauto's wil invoeren;
- aanscherping van de toegangseis voor vrachtauto's vanaf 2022 naar minimaal Euro VI;
- het mogelijk maken van zero emissie zones vanaf 2025.

Een ZE-zone kan worden ingesteld voor vracht- en bestelwagen. Er kan met de zones geen onderscheid worden gemaakt naar type dienstverlening (uitgezonderd via ontheffingen) dus vallen alle bestelbussen en vrachtwagens onder het regime als voor die voertuigen een zone wordt ingesteld.

²⁾ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/06/29/contouren-harmonisatie-milieuzones>

Interne belanghebbenden

Een ZE-zone is van invloed op verschillende afdelingen (met name verkeer en vervoer, economie en ruimtelijke ontwikkeling) binnen een gemeente. Het is belangrijk deze afdelingen te raadplegen en het voornemen tot het instellen van een zone af te stemmen. In eerste instantie gaat het dan vooral om de portefeuille duurzaamheid en/of verkeer, maar economische zaken is eveneens van belang. De belangrijkste vraag is misschien wel of het economisch wenselijk is voor een gebied om een ZE-zone in te stellen. Wat betekent het voor de vitaliteit van een gebied en hoort er eventueel een nabijgelegen ZE-zone bij om te zorgen voor een gelijk speelveld en het voorkomen van nadelige effecten?

Als het voornemen bij deze portefeuillehouders standhoudt en er een voorstel voorbereid kan worden voor besluitvorming komen de ondersteunende afdelingen in beeld. Er zal communicatie nodig zijn (collectief?), de bebording moet worden geplaatst en de handhaving worden ingericht.

Stand der techniek

Voor ZE-zones zijn ZE-voertuigen nodig. Voor logistiek zijn deze voertuigen nog niet breed beschikbaar. De verwachting is dat anno 2025 ZE-bestelbussen voldoende verkrijgbaar zijn, maar voor vrachtwagens is die kans een stuk kleiner, laat staan voor bijzondere voertuigen. Aan de beschikbaarheid wordt hard gewerkt, mede door tijdig duidelijkheid te verschaffen over de aankomende ZE-zones, maar de actieradius zal voorlopig nog een uitdaging blijven voor vrachtwagens. Om de logistiek in steden dan toch zero emissie uit te kunnen voeren zijn locaties nodig waar van modaliteit of aandrijving gewisseld kan worden voor de "last mile" de zone

in en het vervolg van de route de zone uit. Op deze locaties zal ook de bundeling en overslag van goederen mogelijk moeten zijn om te kunnen functioneren als volwaardig alternatief voor de logistiek van de last mile.

Hoewel een overslagpunt, ook wel LOP of HUB genaamd, bijdraagt aan de zero emissie mogelijkheden voor de logistiek blijft de ontwikkeling van de techniek onzeker. Er zal daarom altijd rekening gehouden moeten worden met het niet tijdig beschikbaar komen van voldoende zero emissie voertuigen.

Externe belanghebbenden

Er zijn heel veel vormen van logistiek. Dit betekent dat er een grote groep belanghebbenden is waarvoor een ZE-zone gevolgen zal hebben. Om de gevolgen zo aanvaardbaar mogelijk te maken is de aanpak gefaseerd en geven we duidelijkheid over de termijn. Er zal echter altijd een groep belanghebbenden zijn waarvoor de maatregel om verschillende bezwaren onacceptabel lijkt. Deels kan dit opgelost worden met ontheffingen of via het gebruik van een overslagpunt, maar soms zijn andere uitdagingen zo groot dat er geen ruimte is voor een dergelijke maatregel. Het is van belang deze uitdagingen te onderkennen en niet blind te staren op de ambitie.

Bijzondere voertuigen

Bijzondere voertuigen zijn een geval apart. Het instellen van ZE-zones zal uiteindelijk zorgen voor steeds meer zero emissie varianten, maar je hoeft geen deskundige te zijn om te snappen dat dergelijke kostbare voertuigen niet zomaar vervangen worden en de ontwikkeling ervan nog veel kleinschaliger is dan de ontwikkeling van elektrische vrachtwagens.

Als er op korte termijn geen zero emissie voertuig is te verwachten van een bepaald type kan ook gekeken worden naar het veranderen van de uitvoering van het werk. Is het voertuig er wel echt voor nodig? Een branche waarvoor het antwoord hierop “nee” lijkt te zijn is de afvalinzameling. De inzameling doen de afvalverwerkers nu zelf, maar als de inzameling benaderd wordt als een logistiek systeem waarbij afval van de ontdoener gebracht wordt naar de inzamelaar, dan blijken er heel andere concepten mogelijk die geen zware knijpwagens vereisen.

Het verbeteren en verschonen van de afvalinzameling komt ook breed terug in de ambities van de regiogemeenten en biedt mogelijkheden voor de gewenste social return. De verschoning maakt ontheffingen voor afvalvoertuigen in ZE-zones overbodig dus draagt het bij aan de verantwoording en totstandkoming van ZE-zones. Een goed logistiek systeem in de binnenstad kan tevens in de toekomst een bredere rol gaan vervullen voor de logistiek in het gebied.

Green Deal ZES

Actueel is de instemming van alle gemeenten in de regio om de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek te ondertekenen. Hiermee laten we zien dat we streven naar het realiseren van zero emissie stadslogistiek. De Green Deal ZES is echter niet dwingend opgesteld waardoor de effecten ervan nog gering zijn. Door de inspanningen van het ministerie lijkt hier sinds kort verandering in te komen en zijn er wat middelen vanuit overheidswege beschikbaar voor uitvoering van de GDZES door de gemeenten die deze ondertekend hebben. De collectieve ondertekening van de GDZES door de gemeenten in de MRDH is daarmee in natuurlijk moment om door te pakken naar het instellen van ZE-zones in de regio en als collectief aanspraak te maken op dergelijke gelden.

Overwegende bezwaren

Het is duidelijk dat een ZE-zone niet op zichzelf staat. Uit de overleggen met de regio gemeenten is dan ook de nodige zorg gebleken over de gevolgen van het invoeren van ZE-zones. Dit zijn niet persé negatieve gevolgen, maar het is meer de onduidelijkheid over diverse zaken waardoor er ambtelijk twijfel bestaat of de invoering van een ZE-zone haalbaar is en past bij de actuele situatie in de gemeente. Met het voornemen om een ZE-zone in te stellen per 2025 zouden we voor het wegnemen van de twijfels in de toekomst moeten kunnen kijken. Helaas is dat niet mogelijk en zullen de twijfels pas in aanloop naar 2025 al dan niet weggenomen kunnen worden. Als dit niet lukt is er sprake van overwegende bezwaren en moet de vrijheid bestaan om het voornemen af te blazen.

BIJLAGE 3: LOKALE AANKNOPINGSPUNTEN

Overzicht aanknopingspunten ZE-zones en zero emissie logistiek coalitieakkoorden MRDH:

G2 – Rotterdam, 640.000: Werk voor die al te lang zonder zitten. Verduurzaming en schone lucht maken Rotterdam nog aantrekkelijker voor bewoners en bedrijven. Direct aan de slag met schone lucht en economische kansen die de energietransitie biedt. Roadmap Next Economy benoemd als leidraad. 2030 49% reductie (doelen van Parijs). Milieuzones PA worden afgeschaft, VA blijft van kracht. Stimuleren afvalscheiding (hoe financieel aantrekkelijker?) en overal slim en duurzaam opgehaald. De tevredenheid over bereikbaarheid van de stad neemt toe.

G3 – Den Haag, 530.000: Het verbeteren van de luchtkwaliteit blijft een prioriteit. Er wordt samen met ondernemers actief gewerkt aan schone manieren van bevoorrading van winkels en het bezorgen van pakketten. We stimuleren het gezamenlijk op laten halen van bedrijfsafval in het centrum. We werken mee aan een duurzaam distributiecentrum aan de rand van de stad ter versnelling van de doelen die in het Convenant Stedelijke Distributie Den Haag zijn vastgelegd, klimaat neutrale stad in 2030, minder zwerfafval en afval als grondstof uit de stad, circulair koploper.

G20 – Zoetermeer, 125.000: Schoon, leefbaar, aantrekkelijk, schone lucht. Willen tot de top behoren van duurzame gemeenten. Meer afvalscheiding. Ambitie best bereikbare en meest verkeersveilige stad van Nederland.

G29 – Westland, 106.000: Aantrekkelijke dorpen, bereikbaar ondernemen, verbeteren afvalscheiding, robuuste en duurzame ontsluiting ABC Westland waarbij de gevolgen van de extra verkeersbewegingen buiten de dorpen worden opgelost. Aanpak overlast geparkeerde vrachtwagens. Samenwerking cruciaal.

G30 – Delft, 102.000: duurzaamheid, de Global Goals als sterk raamwerk (<https://www.globalgoals.org/>), verder verschonen eigen wagenpark, energietransitie, betere luchtkwaliteit, afval als grondstof, kwaliteit van het inzamelen, samenwerken in de regio.

G39 – Nissewaard, 86.000: Nissewaard energieneutraal in 2040. Ondersteunen bedrijven Halfweg-Molenwatering om energieneutraal te worden. Medewerking aan plan CO₂-reductie MRDH 30% tov. 2015 -> meer oplaadpunten auto en fiets. Verbeteren afvalscheiding zodat meer grondstoffen en beter voor de portemonnee. Hart van Spijkenisse aantrekkelijker, bereikbaar.

G44 – Schiedam, 78.000: Ambitie om een Global Goal gemeente te worden (zie Delft). 2040 energieneutraal. Luchtkwaliteit kent geen grenzen, stimuleren initiatieven om luchtkwaliteit (en geluidhinder) te verbeteren. Ambitie om verkozen te worden tot groenste stad van Nederland. Bevorderen circulaire economie. Samen met ondernemers onderzoek naar stedelijk distributiecentrum, alternatieve routes onderzoeken voor doorgaand vrachtverkeer.

G47 – Leidschendam-Voorburg, 75.000: Duurzaam, bereikbaar, samenwerken in de regio en over de gemeentegrenzen, 2050 energieneutraal met mijlpalen in 2022, 2026 en 2030. Luchtkwaliteit

wordt genoemd alsmede milieu en klantvriendelijke efficiënte afvalinzameling, komt "Mall of the Netherlands" (voorheen winkelcentrum Leidschenhage). Julianalaan, Damcentrum en Huygenskwartier zijn woon/winkel/leefgebieden die expliciet genoemd worden om aantrekkelijker te maken.

G50 - Vlaardingen - 72.000: Optimaliseren bovengemeentelijke samenwerking met bv. de MRDH. Werken aan een sterke verbetering van de luchtkwaliteit. Duurzaam afvalbeleid en stimuleren circulaire economie. Klimaatbestendig in 2025, klimaatneutraal in 2050. Voor alle wegen in Vlaardingen is er veel aandacht voor doorstroming, luchtkwaliteit en geluidhinder.

G54 - Capelle aan den IJssel, 67.000: Een goed bereikbare stad met een aantrekkelijk centrum, duurzame groene en schone stad, 2050 bijna nul en we werken samen met de partners in de regio, duurzaamheidsfonds (beperkt), afvaltoerisme en zwerfafval

G61 - Lansingerland, 62.000: Duurzaam aanpakken, goede distributiemogelijkheden bij bereikbaarheid, logistieke hotspot Bleizo, vrachtwagenparkeren, CO2 besparen vooral in de glastuinbouw, visie duurzaamheid in de maak met aandacht voor circulaire economie, A-kwaliteit buitenruimte voor de kernen. Beleid voor duurzame inkoop en aanbesteding, onderzoek afvalscheiding.

G74 - Pijnacker-Nootdorp, 53.000: Verduurzaming als een van de hoofdambities, behalen van klimaatdoelstellingen, de energietransitie en circulaire grondstoffenstromen. Een heldere en gedragen marsroute en meetbare tussenresultaten. Uitstoot van CO₂ terugbrengen, halen Parijs. Afvalstroom moet ecologisch verantwoord worden, inzameling praktisch verbeteren. Bereikbaarheid op peil houden.

G78 - Rijswijk, 52.000: Duurzaam als een van de drie pijlers. 2030 voldoen aan WHO luchtkwaliteitsnormen. Energie neutrale gemeente in 2040. Circulaire economie in 2050. Mobiliteit passend bij leefbaarheid, geluidhinder en luchtkwaliteit. We stimuleren en faciliteren innovatieve mobiliteit en elektrisch vervoer. Oud-Rijswijk bijvoorbeeld autoluw.

G84 - Barendrecht, 49.000: Duurzaamheid, zelf het goede voorbeeld geven, circulaire economie, betere afvalscheiding. Wat bereikbaarheidsuitdagingen, ook met lucht en geluid. Alle voertuigen van de gemeente die worden aangeschaft zijn elektrisch

G96 - Ridderkerk (15,96) 46.000: Inzet om verdere reductie van het geluid van de A15, A16 en de Rotterdamseweg te realiseren en onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om fijnstof af te vangen. Inzameling van restafval opnieuw bekijken.

G122 - Hellevoetsluis, 39.000: Leefbaar en aantrekkelijk Voorne-Putten. Minder vrachtverkeer door aanleg "Patatweg". Voortvarend blijven werken aan de ontsluiting van de stad. Uitvoering geven aan "Duurzaam Voorne-Putten 20240".

G152 - Maassluis, 33.000: Enthousiasme voor duurzaamheid vergroten en maatregelen stimuleren en ondersteunen. Het stimuleren van vervoer dat vriendelijk is voor de omgeving. Knooppunt bij de Oude Veiling oa. met de MRDH zo snel mogelijk oplossen. Schoon vervoer stimuleren en moderne vervoersconcepten de ruimte geven. Aantrekkelijke stad en onderzoek naar verkeersvrije Markt in de zomer. Echt duurzamer maken met oa. luchtkwaliteit en schone wijken. Vol inzetten en concreet actie ondernemen, 2040 CO₂ neutraal. Inzetten op circulaire economie.

G174 - Krimpen aan den IJssel, 30.000: Samenwerking met gemeenten in de regio, de bereikbaarheid sterk verbeteren, bewust van een achterstand op duurzaamheid, 2050 energieneutraal en streven hoge mate in 2030, ambitieuze duurzaamheidsvisie opstellen waarbij vooral aandacht voor luchtkwaliteit en geluidhinder, stimuleren lokale circulaire economie, hoofdstuk regionale samenwerking met bullit voor bereikbaarheid en mobiliteit.

G204 – Wassenaar, 27.000: Verduurzaming integraal onderdeel, zelf en in de samenwerking. Doorstroming, luchtkwaliteit en sluipverkeer N44. In overleg met Avalex en andere Avalex gemeenten onderzoeken mogelijkheden verbeteren dienstverlening.

G217 – Albrandswaard, 26.000: Duurzaamheid, zelf het goede voorbeeld geven en verbetering afvalinzameling/scheiding.

G279 - Midden-Delfland, 20.000: Cittaslow keurmerk, onderzoek CO2 belasting eigen organisatie, waar mogelijk verbeteringen, inzetten op circulaire economie, afval bestaat niet, samen met Avalex. Onderzoekt mogelijkheden om het autoverkeer terug te dringen. Het zo duurzaam en passend mogelijk realiseren vervoersmogelijkheden.

G298 – Brielle, 17.000: “Samen bouwen aan een duurzaam Brielle”, investeren in aantrekkelijkheid en bereikbaarheid, investeren in duurzaamheid, noodzaak circulariteit, we werken samen in de MRDH en twijfelen niet om in de regio Voorne-Putten het initiatief te nemen. Energieneutraal en circulair Voorne-Putten in 2040. Anticiperen op klimaat, ook met mobiliteit, eigen wagenpark zo mogelijk elektrisch, optimaal mogelijk inzamelen van afval en hergebruik, substantiële stijging op de duurzaamheidsladder. Nadrukkelijke aansluiting bij de ambities MRDH en als trekker van de regio Voorne-Putten. Compact aantrekkelijk winkelgebied, het gebruik van duurzame vervoerswijzen zo veel mogelijk stimuleren

G320 – Westvoorne, 15.000: Schone industrie moet veel meer de ruimte krijgen en gestimuleerd worden.