

Zero-emissie stadslogistiek in Arnhem

- van papier naar praktijk -

Luchtkwaliteit en gezondheid

Om de kwaliteit van de lucht te bepalen worden de concentraties stikstofdioxide en fijnstof jaarlijks op 320.000 locaties in Nederland berekend. Dit gebeurt voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Voor gezondheidseffecten wordt vaak naar stoffen als roet en (de fijne fractie van) fijnstof gekeken. Roet wordt vooral door verkeer uitgestoten. Voor elke 0,5 microgram roet per kubieke meter lucht extra waar mensen langdurig bloot aan staan leven zij gemiddeld drie maanden korter. Langs grote wegen en in stadscentra zijn de roetconcentraties hoog.

Bron: www.rivm.nl/media/milieu-en-leefomgeving/hoeschoonisonzelucht/

Inhoudsopgave

Inleiding

- 1 Opgave zero-emissie stadslogistiek
- 2 Opgave ZES-team Arnhem
- 3 Opgave voor communicatie
- 4 Rol ZES-team in communicatie
- 5 Speelveld

5.1 Bewoners van binnenstad

5.2 Centrumondernemers

5.3 Ondernemers Stadslogistiek

5.4 Niet-logistieke ondernemers (mkb/zzp)

5.5 Diensten

Inleiding

We staan voor een onvermijdelijke klimaatopgave: in 2050 moet Nederland 95% minder broeikasgassen uitstoten vergeleken met 1990. Volledig uitstootvrij wegverkeer in 2050 is onderdeel van die klimaatopgave. Een belangrijke stap op weg naar volledig uitstootvrij wegverkeer wordt binnenkort gezet: 30 tot 40 grootste gemeenten in Nederland voeren per 1 januari 2025 een zero-emissiezone (ZE-zone) in. Deze zones zijn alleen toegankelijk voor schone (emissievrije) bestelbussen en vrachtwagens.

Minder uitstoot: betere leefbaarheid en veiligheid

Het instellen van ZE-zones scheelt in 2030 naar schatting 1,0 megaton CO₂-uitstoot per jaar. Dat is vergelijkbaar met de totale jaarlijkse uitstoot door aardgasgebruik van alle huishoudens in Den Haag en Rotterdam samen. ZE-zones leveren daarmee een belangrijke bijdrage aan de klimaatdoelen. Ook zorgen ZE-zones voor een betere leefbaarheid en veiligheid in steden. Door groeiende economische activiteit wordt het steeds drukker in steden en wordt de luchtkwaliteit er slechter. Verkeer is in de stad de belangrijkste bron van luchtverontreiniging die mensen direct inademen. Door ZE-zones gaat de uitstoot van schadelijke gassen, roet en fijnstof naar beneden en worden steden gezonder en prettiger om in te wonen en te werken.

Alle mobiliteit in onze gemeente zorgt op dit moment voor circa 41% van de totale CO₂-uitstoot van Arnhem (386 kT). Wanneer de inspanningen worden uitgevoerd en de doelstellingen voor 2030 worden gehaald verwachten wij een CO₂-reductie binnen de mobiliteitssector van 42 kT.

Elektrisch vervoer kent een ongekende opmars en elektrische voertuigen nemen richting 2030 een steeds groter marktaandeel voor hun rekening op de Nederlandse wegen. [...] De aanleg van voldoende laadinfrastructuur is randvoorwaardelijk om deze ontwikkeling mogelijk te maken en daarmee de reductie te behalen.

Actieprogramma NemiA

We zien een druk op de leefomgeving en bereikbaarheid ontstaan met de toename van stadslogistieke distributie, busjes die bestellingen afleveren. De beschikbaarheid van schonere bestelbussen en vrachtvoertuigen neemt toe. Om onze stad leefbaar te houden zijn deze duurzame vervoermiddelen nodig moeten mobiliteitsbewegingen beperkt worden. Hiervoor is intensieve samenwerking (platform logistiek Arnhem) mét en tússeen distributeurs/vervoerders (aanbodkant) en hun klandizie (vraagkant; Arnhemse ondernemers) nodig. We doen een haalbaarheidsonderzoek naar duurzame stadslogistiek in 2025 om vanuit de resultaten regie hierop te voeren als presterende overheid. Dit doen we onder andere door de vraag- en aanbodkant op het gebied van stadsdistributie samen te brengen. Een constante dialoog met de betrokken stakeholders is nodig omdat de belangen voor (kleine) ondernemers, inwoners en gemeente groot zijn. We gaan verder op de maatregelen die we op dit gebied al in gang hebben gezet: de grenzen van de milieuzone voor stadslogistiek zullen bijvoorbeeld minimaal de grootte krijgen van de huidige milieuzone. Hiermee dwingen we distributeurs om stappen te zetten.

Actieprogramma NemiA

De binnenstad van Arnhem is het bruisende brandpunt van de stad en de regio. Het kernwinkelgebied blijft een belangrijke trekker, samen met de horeca en cultuur. Daarnaast is de binnenstad [...] een belangrijke woon- en werklocatie. Om al deze functies te huisvesten, ontwikkelt het centrum zich steeds meer tot een stedelijk multifunctioneel gebied met hoge dichtheden. De binnenstad transformeert daarbij van een place to buy naar een place to meet, waarbij het winkelhart compacter wordt en de kernwaarden groen, creatief vrij nadrukkelijker aanwezig zijn. De binnenstad wordt daarmee ook aantrekkelijker voor bezoekers en toeristen die natuur, cultuur en ontmoeting willen combineren.

Arnhem is een bovenregionaal dienstencentrum. De aanwezigheid van onder andere de branches juridisch en accountancy en ingenieurs- en adviesbureaus zorgt voor een sterke mix aan zakelijke diensten in de stad. Daarnaast huisvest het Bestuurskwartier diverse overheidsdiensten van provincie, gemeente, politie en openbaar ministerie.

Omgevingsvisie Arnhem 2040

De bevoorrading van winkels, bedrijven en huishoudens is straks schoon. Logistiek is een belangrijk onderdeel van de mobiliteit en is essentieel voor een goed functionerende stad. Het zorgt echter ook voor de nodige uitdagingen, omdat het aantal bezorgvoertuigen groeit, zowel in het stadscentrum als in de wijken. We streven naar zowel efficiënte als schone stadslogistiek. Daarom stimuleren we logistieke knooppunten (hubs). Leveringen verzamelen zich op deze hubs en worden met volle en schone voertuigen naar de eindbestemming gebracht. De markt is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van deze concepten, het werven van klanten en het rond krijgen van de business cases. We maken op- of overslagpunten en realiseren openbare oplaadinfrastructuur. We stellen randvoorwaarden (zoals het opstellen en uitvoeren van een mobiliteitsplan) bij bouwprojecten met een grotere mobiliteitsimpact.

Omgevingsvisie Arnhem 2040

1 Opgave zero-emissie stadslogistiek (ZES)

Geen uitlaatgassen van vrachtwagens of bedrijfsbusjes meer in de stad: Arnhem voert per 2026 een zero-emissiezone (ZE-zone) in. Een groot deel van de binnenstad is dan alleen nog toegankelijk voor schone (emissievrije) bestelbussen en vrachtwagens. Daarmee wordt een belangrijke stap gezet op weg naar volledig uitstootvrij wegverkeer in 2050.

Thema's

De zero-emissie opgave is een landelijke opgave die op stedelijk niveau moet worden uitgevoerd. Voor Arnhem raakt deze opgave aan tal van (beleids)thema's uit het actieprogramma New energy made in Arnhem Programma 2020-2030 (NemiA) uit oktober 2019 en de Omgevingsvisie Arnhem 2040 (nov 2022), maar ook aan (beleids)thema's als handhaving, (laad)infrastructuur en (het stimuleren en faciliteren van) de realisatie van logistieke knooppunten (hubs).

Actieprogramma New energy made in Arnhem

De ZE-zone in Arnhem zal onder meer het huidige voetgangersgebied en het Bestuurskwartier omvatten en krijgt minimaal de grootte van de huidige milieuzone. De precieze grenzen van de zone worden in overleg met belanghebbenden nader bepaald. Invoering van de ZE-zone sluit aan bij het Actieprogramma NemiA. Daarin wordt uiteengezet hoe de gemeente met een set aan concrete maatregelen de energietransitie inzet op weg naar een klimaatneutraal en duurzaam Arnhem dat in 2050 onafhankelijk is van fossiele brandstoffen. Een van de onderwerpen in het actieprogramma is duurzame mobiliteit. Binnen dat kader is het verduurzamen en verminderen van mobiliteitsbewegingen in de stadslogistiek een van de actiepunten.

Omgevingsvisie Arnhem 2040

De invoering van een ZE-zone sluit ook aan bij de Omgevingsvisie Arnhem 2040 (nov 2022). Daarin wordt een toekomstbeeld van de stad geschetst en worden inspanningen, ingrepen en ambities geformuleerd om dit perspectief te bereiken. In deze visie wordt schone mobiliteit een belangrijke voorwaarde genoemd voor de ontwikkeling van Arnhem.

Actieplan ZES (Zero-Emissie Stadslogistiek)

Ook buiten NemiA en Omgevingsvisie is er over ZE-zones en de impact van invoering daarvan op stadslogistiek veel nagedacht en geschreven. Een en ander is samengepakt in het document Actieplan NES 1.0. Veel van de daarin genoemde onderzoeken en beleidsstukken eindigen met de aanbeveling om stakeholders en bestaande initiatieven inzake zero-emissie stadlogistiek te inventariseren en op basis daarvan een plan van aanpak te maken. Dat is waar communicatie begint.

Stappenplan SPES

Het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2019 voor gemeenten een stappenplan ontwikkeld richting een succesvolle invoering van een zero-emissiezone. Het stappenplan van SPES is vertaald naar de situatie in Arnhem. Dat levert de volgende actiepunten op:

Stap 1 - Politieke dekking voor stadslogistiek en participatieproces

- Collegebesluit aankondigen zero-emissiezone en vaststellen aanpak Stappenplan ZES Q2 2023

Stap 2 - Ontwikkelen actieprogramma met de logistieke sector

- Opzetten ZES-team (bestaande uit beleids- en communicatieadviseurs) en kick off organiseren voor de interne organisatie. Een belangrijke taak van het ZES-team is Community Building (het op- en uitbouwen van een (online) gemeenschap van belanghebbenden waarin men met elkaar in gesprek gaat over het thema). Het is dus zaak zo snel mogelijk (verkennd) contact te leggen met stakeholders en best practices op te sporen, die een centrale rol krijgen in de communicatie.
- Visie op de ontwikkeling van de (binnen)-stad richting 2026
 - kwaliteit van de leefomgeving (geluid/emissies, verkeersveiligheid);
 - kwaliteit en economische potentie van de binnenstad;
 - verwachte trends;
 - aanpalende maatregelen (bijv. parkeertarieven)

De visie besteedt aandacht aan de leefomgevingskwaliteit, met specifieke focus op bereikbaarheid, luchtverontreinigende emissies, CO2- en klimaatneutraal, veiligheid en geluid. Ook de gewenste kwaliteit en economische potentie van de binnenstad in 2025 zal in deze visie in beeld moeten worden gebracht, zoals verwachte trends in bijvoorbeeld bezoekersaantallen en inwoners.

- Inzicht in de materie
 - Inzicht in de structuur, efficiency en ontwikkeling van goederenstromen, stedelijke bereikbaarheid en milieueffecten.

Om de ZE-zone voor stadslogistiek de beste vorm te geven moeten onder andere de volgende vragen beantwoord worden:

- *Hoe ziet het bevoorradingsprofiel van de stad er uit?*
- *Welke stads logistieke marktsegmenten zijn belangrijk?*
- *Waar concentreren de vervoersbewegingen zich?*
- *Om hoeveel vervoersbewegingen gaat het per voertuigcategorie en marktsegment?*
- *Wat zijn de verwachtingen voor de toekomst?*
- *Wat is de huidige impact van het goederenvervoer op de leefbaarheid en luchtkwaliteit in de stad en hoe verhoudt zich dat tot andere bijdragen?*
- *Welke invloed heeft het huidige beleid op de bestaande goederenstromen?*

- Het voeren van het verkennende gesprek met stakeholders (bewoners/bedrijven/vervoerders/NGO, belangen inventariseren en draagvlak creëren;

In overleg met stakeholders wordt de huidige situatie besproken, de toekomst verkend, en in kaart gebracht wat er nodig is om een ZE-zone in te kunnen voeren en wat stakeholders zelf kunnen doen. Hierbij kan gedacht worden aan:

- *Waarom ZE?*
- *Stedelijke bereikbaarheid en leefbaarheid.*
- *Ambtelijke ideeën voor ZE-zone en aanpalende acties.*
- *Gezamenlijk inkopen door grote inkopers.*
- *Benodigde laadcapaciteit.*
- *Ruimte voor stadshubs.*
- *Ongewenste effecten (shift naar kleinere voertuigen).*
- Opstarten samenwerking, communicatie en bewustwording kleine ondernemers
 - Kleine ondernemers opzoeken om bewustwording te creëren over hun mogelijkheden.
 - Opsporen best practices van kleine ondernemers en daar een podium aan geven.
- Het ontwikkelen van een actieplan
 - Centraal in het actieplan staan:
 - de doelen van het actieplan;
 - de huidige situatie;
 - de maatregelen ZE-zone, beleidsmaatregelen gemeente, maatregelen van logistiek per segment

Belangrijke eerste stappen zijn het ontwikkelen van een plan voor de handhaving en het ontwikkelen van een plan voor het toegangs- en ontheffingenbeleid. En het bepalen van eigen rolopvatting en rolinvulling bij eigen inkoop en aanbesteding, ruimtelijk beleid, duurzaam mobiliteitsbeleid, parkeerbeleid (laad en losplekken) grondbeleid, laadbeleid, bedrijfsafvalinzameling en subsidies.

- de stappen, inclusief tijdsaanduiding.

Voorbeelden van flankerend of aanvullend beleid zijn gedifferentieerde parkeertarieven, aangepaste laad- en lostijden, het rijden op busbanen en het eigen inkoopbeleid van de gemeente. Deze bredere maatregelen zorgen ervoor dat de ZE-zone niet als enige middel ingezet wordt. De ZE-zone heeft een grotere kans van slagen als deze niet als enige maatregel gebruikt wordt om de emissies van stadslogistiek aan te pakken. Bij de keuze voor maatregelen worden de belangen van de verschillende partijen tegen elkaar en ten opzichte van het doel afgewogen. Hierbij dient ook, waar mogelijk, rekening te worden gehouden met de (kosten)-effectiviteit en doorlooptijd van de maatregelen, en maatregelen te worden getoetst op proportionaliteit, toekomstbestendigheid en uitvoerbaarheid.

Het is daarbij belangrijk om de regionale context niet uit het oog te verliezen, aangezien het stedelijke goederenvervoer vaak niet exclusief in één gemeente plaatsvindt. Coördinatie tussen (aangrenzende) gemeenten is daarbij gewenst.

Het is van belang dat de ZE-zone wordt gedragen door marktpartijen. Het moet immers voor de marktpartijen wel mogelijk en financieel haalbaar zijn om goederen te leveren. Een belangrijk gerelateerd onderwerp is de rol van de gemeente bij het faciliteren van bijvoorbeeld ontkoppelpunten, laadinfrastructuur specifiek voor stads logistieke voertuigen en het stimuleren van fietslogistiek.

- Collegebesluit of raadsbesluit actieplan Q3, 2024
Het college- of raadsbesluit betreft de definitieve aankondiging van de ZE-zone per 2026, aan de hand van het actieplan. Hierin wordt nut en noodzaak van de ZE-zone beargumenteerd. In het besluit worden ook andere maatregelen uit het actieplan voor schonere bevoorrading van de stad benoemd. Voorbeelden van aanvullende maatregelen zijn het aanpassen van de venstertijden (ontheffingenbeleid), stimulering van voertuigen en infrastructuur, het geven van privileges aan first movers in aanloop naar het jaar 2026, en toepassen van slimmere logistieke concepten. Er zal een indicatie gegeven moeten worden van de verwachte effectiviteit van de maatregelen wat betreft luchtkwaliteit, klimaat, leefbaarheid, economische effecten en ruimtelijke infrastructuur. Communicatie en voorlichting over het college- of raadsbesluit (met wie en hoe) is onderdeel van de informatiecampagne die gemeente inzet tussen het moment van het besluit en de datum van ingang.

Stap 3 - Uitvoeren actieprogramma en monitoring ontwikkelingen

- Verdiepingsfase om de uitwerking van de maatregelen nader te toetsen.

Stap 4 - Verkeersbesluit

- Collegebesluit over verkeersbesluit, ontheffingenbeleid en handhaving Q1, 2025
 - Handhaving
Een ZE-zone kan op verschillende manieren gehandhaafd worden, bijvoorbeeld met camera's, kentekenscanners of met BOA's (Buitengewoon Opsporings Ambtenaar). Op basis van kentekens kan worden gecheckt of de voertuigen aan de ZE-eis voldoen (bijvoorbeeld via een centrale database), of dat eigenaars een ontheffing hebben aangevraagd (bijvoorbeeld via de gemeentelijke database met aangevraagde ontheffingen).
 - Ontheffingen
Een ander belangrijk onderdeel van een verkeersbesluit zijn ontheffingen. Een beleidsregel ontheffingen is de basis voor het verlenen van structurele ontheffingen en incidentele dag ontheffingen. Het is hierbij aan te raden dat de beleidsregel afgestemd wordt met andere gemeenten, zodat er zo veel mogelijk uniformiteit ontstaat, zoals bij bestaande milieuzones. Daarbij is het van belang om ontheffingen liefst centraal te verlenen, om de administratieve lasten te beperken.

Stap 5 - Voorbereiding en invoering ZE-zone

Deze stap omvat alle voorbereidingen op het gebied van organisatie, bebording en IT-systemen om de invoering van de ZE-zone mogelijk te maken. De communicatie zal vanaf dit moment geïntensiveerd worden. Op 1 juni 2026 wordt de aangekondigde ZE-zone ingevoerd. Er dient goed en vroegtijdig gecommuniceerd te worden over de ZE-zone en het flankerende beleid, bijvoorbeeld via mailings, de website van de gemeente en de pers. De burgers, branche- en belangenorganisaties en lokale belanghebbenden zoals ondernemers, winkeliers en bedrijven moeten tijdig op de hoogte worden gesteld van de besluitvorming, waarin zaken als de definitieve omvang van de ZE-zone, de definitie van ZE, de invoeringsdatum en de aanvraagprocedure voor ontheffingen beschreven staan.

Stap 6 - Monitoring en evaluatie

De effectiviteit en economische impact van de ZE-zone wordt gemonitord en jaarlijks geëvalueerd. Data over en van de handhaving is daarvoor nodig. Waar nodig wordt bijgestuurd.

Planning Stappenplan Spes	
1 Politieke dekking voor stadslogistiek en participatieproces	juni 2023
- collegebesluit	
2 Ontwikkelen actieprogramma met de logistieke sector	juni 23/ mrt 24
- ontwikkelen visie van de (binnen)-stad richting 2026	
- inzicht in de materie	
- verkennende gesprekken stakeholders	
- opstarten samenwerking kleine ondernemers	
- ontwikkelen actieplan	
3 Uitvoeren actieprogramma en monitoring ontwikkelingen	mrt 24/ dec 25
4 Verkeersbesluit	nov 2024
- collegebesluit	
- ontheffingen	
5 Voorbereiding en invoering ZE-zone	jan 25/ jan 26
6 Monitoring en evaluatie	v.a. jan 2026

2 Opgave ZES-team Arnhem

Er is tot de invoering van de ZE-zone nauwelijks een prikkel om over te gaan tot emissievrij en efficiënter rijden (verschonen en verminderen). Inefficiënte bevoorrading leidt uiteindelijk tot kostenstijging van producten (door hogere vervoerskosten) en tot negatieve effecten op het leefmilieu en winkelklimaat door de concentratie van verkeer in de binnenstad. Emissievrij rijden (elektrisch of op waterstof) heeft het grootste effect op de uitstoot van CO₂, maar heeft op zichzelf geen effect op het aantal ritten. Emissievrij rijden lost dus niet alles op. Het is zaak dat mensen minder vaak nieuwe bestelauto's kopen en pakken, ook al zijn die uitstootvrij. Ander koop-, bestel- en vervoergedrag, zoals bundelen van vrachten via multi-user overslagpunten buiten de binnenstad, zijn de echte oplossingen om het distributieverkeer in de binnenstad te verminderen.

Het op te zetten ZES-team bestaat uit beleids- en communicatieadviseurs. Thema's die in het team moeten zijn vertegenwoordigd zijn: milieu (luchtkwaliteit), vastgoed, economie, ruimtelijke ordening, mobiliteit, afval, inkoop- en aanbesteding, handhaving en vergunningen, parkeerbeheer, vergunningen, juristen, binnenstadondernemers (zie ook: 4 Rol ZES-team in communicatie).

Het is van groot belang dat de gemeente straks een eenduidige visie en consequent beleid heeft hoe zij via haar verschillende rollen en instrumenten aan schone en minder stadslogistiek werkt om impact te maken:

- In **Omgevingsvisie** overslagpunten (hubs) stimuleren en faciliteren via regionaal en lokaal ruimtelijk beleid zoals kavels aanwijzen en bestemmen om in de behoefte te voorzien.
- In **Duurzaam Mobiliteitsplan** verkeerskundig integreren elektrificatie, LEVV's en vrachtfietsen en ritreductie via overslagpunten.
- In **Inkoop- en Aanbesteding** eisen opnemen voor schone en efficiënte stadslogistiek om zelf het goede voorbeeld te geven en op te treden als launching customer. Ook eisen voor social return dienstverband en opleidingsmogelijkheden.
- In **Grondbeleid** eisen opnemen voor realisatie van overslagpunten.
- Met **subsidies** bedrijven financieel belonen die aantoonbaar inzetten op elektrificatie en ritreductie.
- **Best Practices** publiceren over elektrificatie en ritreductie.
- Inzet regionaal en lokaal **logistiek makelaar** om bewustwording en actiebereidheid te vergroten.
- Duidelijke **communicatie** over gemeentelijke visie en aanpak op stadslogistiek.
- In **ontheffingenbeleid** de tijdsperiode inperken voor vracht- en bestelverkeer in de binnenstad om de aantrekkelijkheid van ander koopgedrag, bestelgedrag en vervoergedrag te vergroten. Daarnaast legeskorting voor bedrijven die aantoonbaar inzetten op elektrificatie en ritreductie.
- In **laadbeleid** visie ontwikkelen rond publiek-toegankelijk logistieke laadpalen.
- In **parkeerbeleid** visie ontwikkelen rond laad- en losplekken voor emissieloze voertuigen buiten de tijdperiode dat vracht- en bestelverkeer in de binnenstad mag rijden.
- **Toegangscontrole** effectiever organiseren met kentekenherkenning en tellingen.
- **Logistieke data** delen en inzetten voor efficiënter verkeersmanagement, bijvoorbeeld iemand toelaten op een rustig moment en voor planning samenwerkingsverbanden tussen bedrijven.
- **Afvalinzameling** collectief laten doen door gesprek aan te gaan met afvalinzamelaars.

3 Opgave voor communicatie

Invoering van een ZE-zone zorgt ervoor dat de uitstoot van schadelijke gassen, roet en fijnstof naar beneden gaat. Daarmee leveren ZE-zones een belangrijke bijdrage aan de klimaatdoelen. Ook versnelt de invoering van een ZE-zone de ontwikkeling van nieuwe logistieke concepten (zoals een hub net buiten de stad) die de bereikbaarheid van en de doorstroming in de stad verbeteren. De stad wordt kortom gezonder en prettiger om in te wonen en te werken. Echter, hoe evident de voordelen van een ZE-zone ook zijn, degenen die het aangaat krijgen te maken met een flinke verandering. Precies daar tekent de opgave voor communicatie zich af. Communicatie wordt ingericht op vier niveaus:

- **Informereren en betrekken:** begrip en draagvlak creëren - De transitie naar zero-emissie stadslogistiek is in essentie een gedragsveranderingsopgave. En gedragsverandering begint met bewustwording. De eerste belangrijke opgave voor communicatie is dan ook ervoor zorgen dat alle betrokkenen tot in detail zijn geïnformeerd over de plannen, zodat begrip ontstaat. Door vervolgens mensen actief en op hun belangen te betrekken ontstaat draagvlak.
- **Mobiliseren en faciliteren:** doelgroep zichtbaar maken, activeren en ondersteunen – Door stakeholders bij elkaar te brengen (community) organiseer je de samenwerking en worden ze geactiveerd om met elkaar, hun rol op te pakken in de gezamenlijke opgave. Het is belangrijk dat stakeholders daarbij geholpen worden bijvoorbeeld door hen te ondersteunen in het bijeenbrengen van gelijkgestemde belanghebbenden of te helpen met subsidies en/of adviezen. Met de juiste ondersteuning wordt de transitie naar emissievrije stadslogistiek toegankelijker en haalbaar/mogelijk gemaakt.
- **Motiveren en incentiveren:** bewustwording aanjagen en een positieve attitude creëren - Door de transitie bekend, acceptabel en urgent te maken en misvattingen weg te nemen, krijgen een nieuwe sociale norm en een gevoel van urgentie steeds meer gestalte. Het bewustzijn groeit en de attitude wordt positiever. En door bijvoorbeeld financiële (fiscale) regelingen, sociale waardering en/of competitie-elementen wordt de transitie haalbaarder en aantrekkelijker gemaakt.
- **Presenteren en publiceren:** behaalde successen zichtbaar maken - Door het proces, de katrekkers en behaalde successen zichtbaar te maken – online, offline en tijdens events en bijeenkomsten – krijgt de transitie promotionele waarde en wordt de nieuwe sociale norm steeds vertrouwd.

Best practices centraal

Klimaatverandering en de gevolgen daarvan beperken is een opgave voor ons allemaal en dient een breder, collectief belang. Echter, het meekrijgen van stakeholders in deze opgave begint bij het dienen van het individueel belang. Door mensen te informeren ontstaat begrip (bewustwording) voor nut en noodzaak van de verandering. Maar 'Ik snap het' is nog wat anders dan 'Goed plan, ik doe mee!'. Om mensen mee te krijgen in het proces zetten we in onze aanpak stevig in op het betrekken van stakeholders. Dat doen we met de inzet van participatieve communicatie: met, door en voor degenen die het nauwst zijn betrokken bij de invoering van de ZE-zone. Met hun belang als uitgangspunt. Door mensen actief en op hun belangen te betrekken ontstaat draagvlak.

Willen we het individueel belang raken, dan doen we dat met en bij degenen die het belang van het thema al hebben onderkend (early adapters). Het is dus belangrijk om zo snel mogelijk te starten met het vinden en bijeenbrengen van stakeholdersgroepen en hun best practices en reeds behaalde successen (hoe klein ook) op te sporen. Dit is een belangrijke taak van het ZES-team.

Daarmee staan best practices centraal in de communicatieaanpak. Personen (ondernemers en bewoners) met positieve ervaringen en hun eerste successen met zero-emissie stadslogistiek en/of emissievrij rijden krijgen de hoofdrol in de communicatie. Zij krijgen podium en worden 'ambassadeurs' in de transitie.

Vanuit het principe van 'goed voorbeeld doet goed volgen' wordt op deze manier een (verdere) gedragsverandering aangejaagd binnen de betreffende stakeholdersgroep. Zo wordt de communicatie van binnenuit georganiseerd, vanuit individueel belang, waarna de gedragsverandering waar de transitie naar zero-emissie stadslogistiek om vraagt, zich uitbreidt als een olievlek.

4 Rol ZES-team in communicatie

Eenduidigheid in aanpak en boodschap is bepalend voor het succes van het gedragsveranderingstraject. Voorkomen moet worden dat stakeholders elk met hun eigen agenda aan de slag gaan en vanuit verschillende partijen en kanalen met verschillende boodschappen worden benaderd. Daarom is een goede regie en aansturing cruciaal. Dat vraagt om een integrale samenwerking van alle betrokken partijen.

Integraal samenwerken: ZES-team

Het ZES-team (zie ook: 2 Opgave ZES-team Arnhem) bestaat uit beleids- en communicatieadviseurs van de gemeente, externe communicatieregisseur/adviseur en mobiliteitsadviseur(s). Thema's die in het team moeten zijn vertegenwoordigd zijn: milieu (luchtkwaliteit), vastgoed, economie, ruimtelijke ordening, mobiliteit, afval, inkoop- en aanbesteding, handhaving en vergunningen, parkeerbeheer, vergunningen, juristen. Agenda's, beleid, advies, support, facilitering en communicatie moeten worden afgestemd.

Vanuit het ZES-team wordt het plan van aanpak georganiseerd en uitgerold. Daarbij is het zaak de stakeholders mee te nemen in het proces en een directe dialoog met hen aan te gaan. Een belangrijke taak van het ZES-team is Community Building (het op- en uitbouwen van een (online) gemeenschap van belanghebbenden waarin men met elkaar in gesprek gaat over het thema). Best practices krijgen een centrale rol in de communicatie, dus is het van belang zo snel mogelijk (verkennend) contact te leggen met stakeholders en die best practices op te sporen. De wethouder Klimaat & Energie is nauw betrokken en heeft een belangrijke rol in het contact met stakeholders: als vooruitgeschoven post (op pad met een missie), deuropener, pr-instrument en breekijzer in het proces.

5 Speelveld

Effectieve communicatie start met een inventarisatie van stakeholdersgroepen en de mate waarin zij al met het thema aan de slag zijn. Deze groepen segmenteren we op basis van uit belangen voortkomende actieplannen, agenda's, kansrijk projecten, innovaties en ambities, kortom best practices. De best practices die je kiest ('laaghangend fruit') bepalen op welke sector (retail, bouw, food, horeca, diensten) je het eerst gaat inzoomen. Zo kunnen we snel aan de slag. De stakeholders en hun belangen leggen we vast in een belangenmatrix. Zo ontstaat per groep een actieagenda.

Stakeholdersgroepen

We onderscheiden op basis van belangen de volgende stakeholdersgroepen in de transitie naar ZE-stadslogistiek in Arnhem:

1. Bewoners van binnenstad (en parallel daaraan het brede Arnhemse publiek)
2. Centrumondernemers
3. Ondernemers in de stadslogistiek (vervoerders, verladers en logistiek dienstverleners)
4. Niet-logistieke ondernemers (mkb'ers en zzp'ers die vervoer en logistiek niet als corebusiness hebben, maar die voor hun bedrijfsvoering wel afhankelijk zijn van een vracht- of bestelauto, zoals schilders, installateurs, elektriciens, loodgieters, etc.)
5. Diensten (afvalinzamelaars en –verwerkers)
6. Lokale overheid (ZES-team en andere beleidsmedewerkers)

5.1 Bewoners binnenstad

Korte omschrijving

- Binnenstadbewoners die wonen in de ZE zone (zie sites belangenverenigingen)
- Aantal binnenstadbewoners: totaal 6.912, waarvan 0-12 (2.9%), 12-18 (1.2%), 18-25 (20,6%), 25-35 (35.5%), 35-45 (10.8%), 45-55 (8.1%), 55-65 (9.5%), 65-75 (6.9%) en 75 jaar en ouder (4.1%). <https://arnhem.incijfers.nl/dashboard/staat-van-de-stad/bevolking--buurt-wijk->
- Belang: bewoners van de binnenstad zullen over het algemeen de invoering van een ZE-zone toejuichen. Immers, hun belang – gezond en prettig wonen in de binnenstad – is gediend met het verminderen en verschonen van stadslogistiek.
- Subdoelgroep: het brede Arnhemse publiek; zij worden meegenomen in de opinievorming.

Rol in de communicatie

- Bewoners worden geïnformeerd (omgevingscommunicatie) en betrokken in de rol van dialoogpartner en ambassadeur ter promotie van de ZE-zone. Bovendien kunnen zij worden aangesproken op hun rol als klant (gedrag).
- Brede publiek meenemen in de ontwikkelingen voor de opinievorming ('de stad is van ons allemaal').

Best practices:

- bewonersinitiatieven en/of projecten waarop deze groep kan worden betrokken. (uit K+V: City hub, Compose, Groene Rijders, LastMile Fresh, Hello Fresh, Senons, OpenWaste, Inzamelhelden)

Belangrijke partijen:

- Platform 6811 - een burgerinitiatief dat is ontstaan naar aanleiding van de hinder die zij ondervinden van stadslogistiek.
- Stichting Arnhems Hart - bewonersgroep die zich inzet voor een leefbare wijk en voor participatie, cohesie en samenspraak in de binnenstad.
- de Luchtbrigade - burgerinitiatief dat is ontstaan n.a.v. de 'luchtagenda' en zich sterk maakt voor verbetering van de luchtkwaliteit.
- Platform Arnhemse centrumring - heeft 24 januari schriftelijk gereageerd op startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan en parkeerbeleid. De brief is als bijlage toegevoegd en geeft goed weer wat ze belangrijk vinden.
- Slim & Schoon Onderweg (S&SO) - programma van Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen
- <https://ehubarnhem.nl/> - verzamelplek in Arnhem waar diverse elektrische vervoermiddelen staan. Dit zijn deelvervoermiddelen die door iedereen te gebruiken zijn.
- Green Collective (zie ook: 5.5 diensten)

Plan van aanpak:

1. Afstemmen agenda's en programma's

Afstemming van agenda's in overleg met **bewonersbelangenorganisaties**, hen betrekken als belanghebbenden en als ambassadeurs bij de ontwikkelingen in de aanpak, lopende projecten en bij de uitrol van best practices van andere stakeholdersgroepen.

Mogelijke projecten:

- project
- project
- project

In beeld brengen van **werkgevers** (bedrijven) **en hun medewerkers** (forenzen) die werken in de binnenstad.

Benoemen/definiëren van **brede publiek**

2. Participatieve communicatie

Betrekken belangenorganisaties

Benoemen van projecten en best practices waarbij belangenorganisaties van binnenstadbewoners betrokken kunnen worden, over mee kunnen praten en kunnen delen in het resultaat.

Wrap-ups

Uitnodigen voorzitters belangenorganisaties voor tussentijdse wrap-up momenten die worden georganiseerd voor andere stakeholdersgroepen.

Bewonersbijeenkomsten

I.s.m. met koepel, bewoners- en/of belangenorganisaties proactief verslag doen op geplande bewonersbijeenkomsten en een update geven van het lopende ZE-programma.

Meeting werkgevers binnenstad

Benaderen binnenstad-werkgevers om het gesprek aan te gaan over hun bijdrage en afstemming hoe werknemers mee te nemen van in het ZE-programma.

3. Middelen

Promovideo's

Bewoners aan het woord laten in de videoverslaglegging en publicaties van de best practices (videomozaïek) op de gemeentelijke website.

Online communicatie

Bewoners aan het woord laten in de online campagne op de gemeentelijke website, via de Social Mediakkanalen en in de lokale media.

Publicaties

- bewoners aan het woord laten in publicaties rond het ZE-programma.
- inzet publicaties voor het informeren en bereiken van het brede publiek.

Planning 2023 / Bewoners binnenstad	
1 Afstemmen agenda's / programma	
- afstemmen agenda's en programma's bewoners belangenorganisaties	mei/juni
- in beeld brengen bedrijven en hun medewerkers binnenstad	mei/juni
- benoemen/ definiëren brede publiek	mei
2 Participatieve communicatie	
- betrekken belangenorganisaties	mei/juni
- wrap-up tussentijds	nov
- bewonersbijeenkomsten afhankelijk van agenda belangenorganisaties	najaar
- meeting werkgevers binnenstad	sept
3 Inzet Middelen	
- promovideo's	juni/sept
- online communicatie	okt/dec
- publicaties	okt/dec

5.2 Centrumondernemers

Korte omschrijving

- Klandizie van 3, 4 en 5.
- Landelijk opererende winkelbedrijven (moeten) worden geïnformeerd over de invoering van ZE-zones door 3, 4 en 5. Worden meegenomen in de aanpak van 3.
- Kleine, zelfstandige winkelbedrijven worden meegenomen in de aanpak van 4.
- Belang: voor deze groep is ZE-stadslogistiek een onvermijdelijke opgave. Schakelen op die opgave (kiezen voor emissievrije voertuigen) kan voordelen opleveren. Denk bijvoorbeeld aan privileges in toegang tot ZE-zones, een beter imago door zich te profileren als innovatief ondernemer, meer maatschappelijke relevantie (MVO) door het collectief belang te dienen.

Rol in de communicatie

- Deze groep wordt actief betrokken als partner en/of ambassadeur bij de uitrol van de best practices.

Best practices

- Anke Pollmann van Pollmann servies heeft voorraad bij het multi-user overslagpunt van De Groene Rijders staan en rijdt zelf meestal met een elektrische fiets, ook om bijv. verpakkingsmateriaal op de hub op te halen. Zit in de 7 straatjes en is een bekend ondernemersgezicht.
- Spar Arnhem Centrum rijdt met fietsen voor bezorging.

Belangrijke partijen

- Platform Binnenstad Arnhem
- Platform Steenstraat

Plan van aanpak: deze groep maakt deel uit van plan van aanpak voor 5.3 en 5.4.

5.3 Ondernemers in de stadslogistiek

Korte omschrijving

- Zijn goed geïnformeerd zijn over de invoering van ZE-zones (bijv. via Topsector Logistiek, Evofenedex)
- Zijn volop aan de slag met emissievrij rijden en innovatieve logistieke concepten zoals hub's
- Nemen hun klandizie mee in die transitie
- Belang: voor deze groep is ZE-stadslogistiek een onvermijdelijke opgave. Schakelen op die opgave (kiezen voor emissievrije voertuigen) kan voordelen opleveren. Denk bijvoorbeeld aan privileges in toegang tot ZE-zones, een beter imago door zich te profileren als innovatief ondernemer, meer maatschappelijke relevantie (MVO) door het collectief belang te dienen.

Rol in de communicatie

Deze groep wordt in de rol van ambassadeur betrokken bij de communicatie. Zij krijgen een podium voor hun best practice (case of project) in de vorm van expertmeetings en (netwerk)bijeenkomsten ter promotie van emissievrij vervoeren en verladen en voor innovatieve logistieke concepten.

Best practices

- Groene Rijders (duurzame en gebundelde stadslogistiek, in combinatie met allesoverwaterstof.nl).
- Vervoerders als picnic, dpd.
- Vervoerder TSN Groen, Andries Vlot, <https://tsngroen.nl/>. artikel in financieel dagblad. De Groene Rijders gaan contact met hem opnemen over samenwerking (artikel als bijlage toegevoegd).
- Melis Logistics in Duiven (eigenaar woont in Arnhem), heeft lean&green ster bemachtigd voor de reductie van CO2 in de logistieke sector. Ze rijden met een elektrische vrachtwagen.
- KlokGroep in Nijmegen rijdt met een elektrische vrachtwagen en wil een multi-user overslagpunt beginnen.

Belangrijke partijen

- Logistics Valley (logistiek makelaars)
- Groene Metropool Regio
- IPKW (industrieterrein oost van Arnhem, waar ook HUB van Groene Rijders is)

Plan van aanpak

1. Vaststellen kansrijke projecten

Vaststellen meest kansrijke lopende projecten, innovaties en ambities waarop partijen betrokken en georganiseerd kunnen worden. Groeperen partijen op aantoonbaar gemeenschappelijk belang en bewezen successen, aanwijzen best practices (projecten) per sector, bijvoorbeeld:

- project Groene Rijders
- project TSN Groen
- project / case multi-user overslagpunt

2. Benoemen kartrekkers en early adaptors

Benoemen doelgroep en daarbinnen kartrekkers en early adaptors, contact leggen met deze groep. Optekenen: wat is er al gerealiseerd, wat is de status van het project. Attitudepeiling van belangen, motivatie en mate van betrokkenheid en bereidheid tot samenwerking.

3. Support

Met kartrekkers de case actualiseren en afstemmen waar gefaciliteerd en/of support gegeven kan worden en wie daarbij nodig zijn.

Wat gaan we hen bieden:

- partijen bijeenbrengen in een samenwerking, expertmeetings organiseren
- advies en support bij de uitvoering door (mobiliteits)adviseurs
- voordeel (te weten: ...)
- publiceren, een podium geven aan de best practice

4. Advies op maat

I.s.m. mobiliteitsadviseurs van de provincie helpen met support en maatwerkadviezen: alle uitingen krijgen een call-to-action, een button waarbij ondernemers direct contact kunnen opnemen met de mobiliteitsadviseur. Deze biedt support, zorgt voor verbinding en het leggen van de juiste contacten lokaal, regionaal en landelijk. Deze een-op-een opvolging is bepalend voor het succes van de campagnevoering; het verstevigt de verbinding met de doelgroep en draagt bij in de positieve beïnvloeding en gedragsverandering. Bovendien zorgt het voor het verbreden van de groep ambassadeurs waarmee de communicatie wordt gevoed.

5. Publiceren

Zichtbaar maken projecten en successen: een podium door:

Expertmeeting op locatie

I.s.m. met koepel, ondernemer- en/of belangenorganisaties, partijen bijeenbrengen in een meeting op locatie bij een kartrekker van het eerste uur (early adaptor) om de case te presenteren en verder vlot te trekken.

Promovideo's

Video-verslag van deze meeting met interviews met betrokkenen, early adaptors zichtbaar maken en publiceren best practices (videomozaïek) op de gemeentelijke website via de Social Mediakanal en in de lokale media.

Online communicatie

Ondersteunen met een online campagne (meetbaar en stuurbaar) via Social Mediakanal van de gemeente en partnerorganisaties, branche- en belangenverenigingen om de doelgroep te triggeren om de video's te bekijken, de verhalen te lezen en ze te activeren tot meedoen in het project.

Wrap-ups

Tussentijdse wrap-up momenten i.s.m. belangenorganisaties en/of ondernemersverenigingen.

Publicaties

Publiceren in vak- en businessbladen.

Slotevent

I.s.m. de ondernemersvereniging, netwerkorganisatie, belangenorganisaties waar kartrekkers en best practices een podium krijgen.

Planning 2023 / Ondernemers in de stadslogistiek	
1 Vaststellen kansrijke projecten	
- vaststellen (lopende) kansrijke projecten /best practices programma's	mei/juni
- groeperen partijen op gemeenschappelijk belang	mei/juni
- benoemen best practices	mei
2 Benoemen kartrekkers en early adaptors	
- opsporen en mobiliseren kartrekkers / early adaptors	mei/juni
- attitudepeiling bereidheid tot samenwerking	mei/juni
- voorbereiden expertmeeting als kick-off	mei/juni
3 / 4 Kick off en advies op maat	
- kick off met expertmeeting op locatie bij kartrekkende ondernemer	sept
- start maatwerkadviezen en support door mobiliteitsadviseur	sept/dec
- publicaties rond expertmeeting	okt/nov
5 Publiceren	
- expertmeeting op locatie 1	sept
- expertmeeting op locatie 2	nov
- expertmeeting op locatie 3	mrt (2023)
- promovideo's	sept/mei (2023)
- online communicatie	okt/mei (2023)
- publicaties	okt/mei (2023)
- slotevent	juni (2023)
Planning 2024 / 2025	

5.4 Niet-logistieke ondernemers (mkb en zzp)

Korte omschrijving

- Velen van hen maken nu nog gebruik van fossiele brandstofvoertuigen en zullen de overstap moeten maken naar schone bestelbussen en vrachtwagens om toegang tot de ZE-zone te krijgen/behouden
- Uit onderzoek¹ blijkt dat deze ondernemers zich weinig tot niet bewust zijn van de transitie en de mogelijkheden. Ze zijn (na uitleg) in de basis best positief over maatregelen om de uitstoot te verminderen, maar voelen ongeloof of weerstand tegen het plan van zero-emissie stadslogistiek vanaf 2025. Uit hetzelfde onderzoek blijkt bovendien dat duurzaamheid voor deze groep vrijwel geen rol speelt bij de keuze van een bedrijfsauto
- extra aandacht en ondersteuning is noodzakelijk om deze ondernemers mee te krijgen in de transitie
- belang: voor deze groep is ZE-stadslogistiek een onvermijdelijke opgave. Schakelen op die opgave (kiezen voor emissievrije voertuigen) kan voordelen opleveren. Denk bijvoorbeeld aan privileges in toegang tot ZE-zones, een beter imago door zich te profileren als innovatief ondernemer, meer maatschappelijke relevantie (MVO) door het collectief belang te dienen.

Speciaal voor deze stakeholdersgroep hebben Sprangers Communicatie en ISG Consultancy een integrale aanpak ontwikkeld die mobiliteitsadvies en participatieve communicatie combineert. Belangrijkste kenmerk: de zzp'er en mkb'er worden actief meegenomen in het proces en de mogelijkheden. Door voor- en nadelen inzichtelijk te maken en te sturen op de gedragsverandering die nodig is om de ambitie en transitie waar te maken. Deze aanpak wordt thans met succes uitgerold in Tilburg (zie presentatie).

Plan van aanpak

1. Nulmeting

Analyse per sector/branche van type eigenaar, type bestel- en vrachtwagen en de vervoersbewegingen in de binnenstad d.m.v. een nulmeting door een mobiliteitsadviseur

2. Benoemen kartrekkers / early adaptors

Contact leggen met doelgroep en inventarisatie early adaptors die al gekozen hebben voor emissievrij rijden. Early adaptors (best practices) worden ambassadeur.

3. Podium best practices

Early adaptors (best practices) interviewen. Publicatie best practices (video-mozaïek) op de gemeentelijke website via de social media kanalen en in de lokale media.

4. Online campagne

Support met online campagne (meetbaar) via social media kanalen van de gemeente en/of van partnerorganisaties, branche- en belangenverenigingen om doelgroep te triggeren om de video's te bekijken, de verhalen te lezen en ze te activeren tot het aanvragen van meer informatie.

¹ Transitie mkb naar zero-emissie: kwalitatief onderzoek naar 8 narratieven, Ferro Explore Amsterdam in opdracht van Topsector Logistiek, Stuurgroep Steden

5. Maatwerkadviezen

Maatwerkadviezen: alle uitingen krijgen een call-to-action, een button waarbij ondernemers direct contact kunnen opnemen met de mobiliteitsadviseur. Deze biedt onafhankelijk gratis maatwerkadviezen. Deze een-op-een opvolging is bepalend voor het succes van de campagnevoering: het verstevigt de verbinding met de doelgroep en draagt bij in de positieve beïnvloeding en gedragsverandering. Bovendien zorgt het voor het verbreden van de groep ambassadeurs waarmee de communicatie wordt gevoed.

6. **Publiciteit:** de lokale media worden van content, video en foto's voorzien en aangemoedigd te publiceren over dit actuele thema.

Planning 2023 / Niet-logistiek ondernemers (mkb en zzp)	
1 Nulmeting	
- analyse per sector/ branche type bestel- en vrachtwagen	mei/juli
- analyse vervoersbewegingen	mei/juli
2 Benoemen kartrekkers en early adaptors	
- opsporen en mobiliseren kartrekkers / early adaptors	mei/juni
3 Podium best practices	
- inrichten landingspagina op gemeentelijke site	juni/juli
- publiceren ondernemerssuccessen op landingspagina in videomozaïek	sept
4 Online campagne	
- inzet promovideo's	sept2023
- online communicatie / social media campagne	sept2023
- publicaties lokale media	sept2023
5 Maatwerkadviezen	
- een-op-een opvolging respons campagne met advies op maat	sept 2023
- verbreden groep ambassadeurs	sept 2023
6 Publiceren	
- achtergrondverhalen op gemeentelijke site	sept ... 2023
- op media online kanalen van belangenorganisaties en partners	sept ... 2023

5.5 Diensten

Korte omschrijving

- Afvalinzameling en –verwerking (bedrijfs- en huishoudelijk afval)
- Zijn goed geïnformeerd zijn over de invoering van ZE-zones
- Zijn in meer of minder mate aan de slag met emissievrij rijden en innovatieve logistieke concepten
- In de Arnhemse binnenstad zijn zeker zes partijen (landelijke en regionale spelers) actief op dit gebied
- Belang: voor deze groep is ZE-stadslogistiek een onvermijdelijke opgave. Schakelen op die opgave (kiezen voor emissievrije voertuigen, ontwikkelen innovatieve logistieke concepten) kan voordelen opleveren. Denk bijvoorbeeld aan privileges in toegang tot ZE-zones, een beter imago door zich te profileren als innovatief ondernemer, meer maatschappelijke relevantie (MVO) door het collectief belang te dienen.

Rol in de communicatie

Deze groep wordt in de rol van ambassadeur betrokken bij de communicatie met de stakeholdersgroepen. Zij krijgen een podium voor hun best practice (case of project) in de expertmeetings en (netwerk)bijeenkomsten ter promotie van en ter inspiratie voor emissievrij rijden.

Best practices

- <https://prezero.nl/> - “We halen afval op en maken er nieuwe grondstoffen van. We werken aan een duurzaam wagenpark. In 2030 rijden wij volledig emissievrij. Naast waterstoftrucks die in 2021 zijn gaan rijden, gaan we vanaf 2022 op grotere schaal emissievrije elektrische trucks gebruiken.”
- <https://www.renewi.com/nl-nl/> - “Wij streven ernaar het meest toonaangevende waste-to-productbedrijf (het verkrijgen van waarde uit afval in plaats van het verbranden of storten van afval) te zijn door bij te dragen aan een duurzame samenleving voor onze belangrijkste stakeholders: klanten, medewerkers, lokale gemeenschappen en onze aandeelhouders.” Uit duurzaamheidsrapport: “60,9% Aandeel van vrachtwagens met schone uitstoot (% Euro 6-vrachtwagens van totale vloot) (boekjaar 2020: 48,5%) En: Onze vloot bestaat uit zero-emissievrachtwagens en emissiearme vrachtwagens. Wij optimaliseren routes om de emissies en het brandstofverbruik te beperken.”

Voornoemde partijen zijn bezig met <https://www.green-collective.nl/> - Een initiatief dat afvalinzamelaars verenigt om samen bedrijfsafval in te zamelen in binnensteden. Met gezamenlijke wagens, via gecombineerde inzamelroutes.

Belangrijke partij

- Green Collective (actief in de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Venlo, Bergen op Zoom, Gouda, Roosendaal) - Een schonere, veiligere binnenstad, door minder vrachtwagenverkeer. Dat is het doel van Green Collective. Een initiatief dat afvalinzamelaars verenigt om samen bedrijfsafval in te zamelen in binnensteden. Met gezamenlijke wagens, via gecombineerde inzamelroutes. Door met elkaar bedrijfsafval in te zamelen in de binnenstad, ondersteunen we gemeenten in de transitie naar een emissievrije stadslogistiek. Wij verenigen

afvalinzamelaars én verzorgen de implementatie, de uitvoering en het beheer van de gezamenlijke afvalinzameling. Zodat gemeenten daar geen omkijken naar hebben. Zo zetten we samen mooie stappen naar een schonere, veiligere binnenstad met tot wel 50% minder inzamelverkeer.

Plan van aanpak: deze groep maakt als best practice deel uit van plan van aanpak voor 5.1, 5.3 en/of 5.4.