

Bijlage 2 ZES-aanpak Arnhem

STAPPEN RICHTING ZERO EMISSIE STADSLOGISTIEK IN ARNHEM

mei 2023

De huidige uitdagingen van stadsdistributie



Verstedelijking



Congestie



Geen uitstoot

Duurzame alternatieven



Elektrische vrachtoertuigen



Pakket- en briefautomaten



Logistieke hubs

Effecten



Hogere leefbaarheid



Minder voertuigen



Minder geluidsoverlast

Inhoudsopgave

1 INLEIDING	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Beleidsmatige context	4
1.3 Urgentie en Gezamenlijke opgave	6
1.4 Leeswijzer	6
2 STADSLOGISTIEK IN ARNHEM	6
2.1 Wat verstaan we onder stadslogistiek?	6
2.2 Welke vrachtvoertuigen zien we in Arnhem?	6
2.3 Voertuigkilometers en uitstoot wegverkeer	7
3 KETEN, SEGMENTEN EN VERBETERPUNTEN	7
3.1 Toekomstvisie op binnenstadlogistiek in 2026	8
3.2 Verbeterpunten	9
3.3 ZE-logistiek: meer dan alleen uitstootvrije voertuigen	10
3.4 Omvang ZE-zone 2026	11
4 LOGISTIEKE STRATEGIE	12
4.1 Duidelijkheid over eisen en ambities	13
4.1.1 Schoon	13
4.1.2 Veilig	14
4.1.3 Voorkomen van onnodige verkeersbewegingen	14
4.1.4 op zoek naar ruimte binnen de kaders	14
4.2 Stedelijke instrumenten en afwegingskader	15
4.3 Adaptief en lerend	15
4.4. Samenwerken en veranderen	15
5 ZES-AANPAK ARNHEM	16
5.1 Landelijk stappenplan invoeren ZE-zone voor stadslogistiek	16
5.2 Community logistiek Arnhem	16
5.3 ZES-team Arnhem	16
5.3.1 Communicatieaanpak	17
5.3.2 Betrokken afdelingen	17
5.3.3 Onderwerpen van gesprek	18
5.4 Stappenplan ZES	19

1. INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Nederland staat voor een klimaatopgave: 95% minder CO₂ uitstoot in 2050 vergeleken met 1990. 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 regio Arnhem Nijmegen samen (Klimaatmonitor, 2023). 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.

In de Arnhemse binnenstad vindt dagelijks veel distributieverkeer plaats. Denk bijvoorbeeld aan vrachtwagens die winkels, kantoren en bouwplaatsen bevoorraden. En aan bestelbusjes die pakjes bij consumenten en bedrijven afleveren of wagens van service- en verhuisbedrijven. Maar het gaat ook om de bestelauto van de lokale winkel, cateraar en bloemist. Dit distributieverkeer heeft een grote invloed op de leefomgeving in het centrum. Bijvoorbeeld als het gaat om verkeersveiligheid, bereikbaarheid, ruimtegebruik en leefbaarheid. Bestel- en vrachtauto's die staan te laden en te lossen, lawaai maken en ongezonde uitlaatgassen produceren belemmeren bewoners en winkelend publiek. De invoering van een ZE-zone kan daar verandering in brengen.

1.2 BELEIDSMATIGE CONTEXT

Het besluit om een ZE-zone in te voeren borduurt voort op eerder genomen besluiten: Arnhem heeft op verschillende momenten de ambitie uitgesproken om een ZE-zone in te voeren en de verkeersbewegingen te verminderen:

- 2011 vaststelling beleidsregels voor ontheffingen rijden in het voetgangersgebied binnenstad om winkelend publiek en distributieverkeer zoveel mogelijk in de tijd van elkaar te scheiden. Het uitgangspunt is om minder ontheffingen te verlenen aan bedrijven. De binnenstad is een voetgangersgebied waar distributieverkeer te gast is en kortstondig met een voertuig verblijft.
- 2013 ondertekening van de Green Deal Zero Emissie stadslogistiek om stadslogistiek efficiënter en duurzamer te maken.
- 2019 vaststelling van de Luchtagenda om een ZE-zone in te voeren voor de binnenstad.
- 2020 ondertekening van het Schone Lucht Akkoord om concrete emissie-eisen en criteria in de gunningen (in eigen inkoop) op te nemen.
- 2020 vaststelling actieprogramma New Energy Made In Arnhem om stadslogistiek te verschonen en te verminderen. Het uitgangspunt is om de ZE-zone minimaal de grootte te geven van de huidige milieuzone en het inkoopproces te verduurzamen.
- 2021 ondertekening Uitvoeringagenda Stadslogistiek om middelgrote ZE-zones in te stellen voor vracht- en bestelauto's vanaf 2025. Het uitgangspunt is om het distributieverkeer te verminderen, te veranderen en te verschonen.

- 2022 vaststelling omgevingsvisie om te streven naar zowel efficiënte als schone stadslogistiek. De aanpak te richten op het stimuleren van logistieke knooppunten (overslagpunten) en stellen van randvoorwaarden bij bouwprojecten met een grotere mobiliteitsimpact.

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 ongekeerde 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

Om onze stad leefbaar te houden zijn deze duurzame vervoermiddelen nodig en 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.

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

1.3 URGENTIE EN GEZAMENLIJKE OPGAVE

Arnhem heeft een duurzaam, veilig en flexibel logistiek systeem nodig. De bevolking en de werkgelegenheid groeien. Er komen tot 2040 zo'n 16.000 nieuwe woningen bij. Bewoners en bezoekers winkelen, bedrijven en horeca hebben spullen nodig en we bestellen steeds meer online. De logistieke stromen nemen toe terwijl de openbare ruimte niet meegroeit.

Daarom stelt gemeente Arnhem steeds meer eisen aan de logistieke sector. We willen de stad veilig, leefbaar en bereikbaar houden. Voertuigen worden uitstootvrij en slimme bevoorrading vermindert het aantal vervoerbewegingen in en naar de stad.

De logistieke partijen en partners uit Arnhem en de regio beseffen allen dat verandering nodig is. Hier ligt een grote gezamenlijke opdracht voor de gemeente en de partijen in de logistieke keten. We zijn overtuigd dat we meer in samenhang en nauwer samen moeten werken en nieuwe oplossingen nodig hebben. Alleen dan houden we de balans tussen bevoorrading en leefbaarheid goed. Daar gaan we aan werken in een flexibele aanpak. Hoe, dat leest u in dit stuk.

1.4 LEESWIJZER

De ZES-aanpak geeft een overzicht van de opgave om tot zero emissie stadslogistiek in Arnhem te komen. Om de opgave goed te doorgronden geeft hoofdstuk 2 inzicht in fijnmazigheid van stadslogistiek in Arnhem en de verschillende betrokken actoren. Hoofdstuk 3 gaat in op de inzichten en verbeterpunten die de studies, consultaties en visie van Platform Binnenstad Arnhem hebben opgeleverd. In hoofdstuk 4 is de strategie om de beleidsdoelstellingen te bereiken beschreven. De stappen die nodig zijn om tot ZE-stadslogistiek in 2026 te komen zijn in hoofdstuk 5 beschreven.

2. STADSLOGISTIEK IN ARNHEM

2.1 WAT VERSTAAN WE ONDER STADSLOGISTIEK?

Onder stadslogistiek verstaan we alle goederen- en service gerelateerde vervoersbewegingen die een herkomst of bestemming hebben in de stad. Het zorgt ervoor dat winkels op tijd hun nieuwste collectie binnen hebben, afval wordt opgehaald, restaurants hun gasten kunnen bedienen, technische installaties worden onderhouden, internet-bestellingen tijdig worden afgeleverd en een verbouwing probleemloos verloopt. Daarbij maken we onderscheidt tussen het eerste en laatste deel van de logistieke keten (ook wel first -en last-mile genoemd). Vrijwel alle stadslogistieke bewegingen gaan over de weg, daar ligt dan ook de focus in deze aanpak. Als er kansen voordoen voor duurzame stadslogistiek over andere wegen is daar wel ruimte voor.

2.2 WELKE VRACHTVOERTUIGEN ZIEN WE IN ARNHEM?

De goederen in de stad worden doorgaans vervoerd met een bestelbus of een vrachtwagen (bakwagen of trekker oplegger). De zogenoemde N1, N2 en N3 voertuigcategorieën van de RDW. Daarbinnen zijn er nog speciale voertuigen, zoals bijvoorbeeld voor het transport van versproducten, waarbij een koelmotor nodig om de lading vers te houden. Of de vuilnisophaalwagens die voor het verwerken van het afval om veel vermogen vragen.

De mobiele werktuigen op de bouwplaats zelf vallen niet onder stadslogistiek en bouwlogistiek en maken daarom geen onderdeel uit van deze aanpak.

We zien in de stad steeds vaker ook andere type voertuigen zoals de licht elektrische vrachtvoertuigen (LEVV's). Voorbeelden hiervan zijn de Cargolev en Cargobikes van PostNL en De Groene Rijders of de Goupil wagens van Picnic. De Cargobike is een fiets en rijdt op het fietspad. De Cargolev en Goupil voertuigen rijden op de rijbaan. Afhankelijk van de uitvoering is dit voertuig een bestelbus (N1) waarvoor een autorijbewijs nodig is of valt het voertuig de L-categorie (brommobiel) waar een bromfietscertificaat voldoende is om met het voertuig te rijden.

Ook wordt steeds meer gekeken naar de benutting van water als transportroute voor stadslogistiek. Bijvoorbeeld over water. Al blijft vervoer over water lastig omdat er meestal een extra overslag plaats moet vinden en vaak niet tot de eindbestemming gevaren kan worden.

We willen zo min mogelijk grote en zware vrachtwagens in de binnenstad. Toch is het alternatief zoals licht elektrische vrachtvoertuigen (LEVV) niet in alle opzichten voor de stad aantrekkelijk. Om alle goederen uit een volle vrachtwagen te vervoeren zijn ongeveer zeven bestelbussen nodig. Als we de inhoud van een bestelbus door een LEVV zouden laten vervoeren zijn er per bestelbus ongeveer vier LEVV's nodig. Het alternatief voor een grote vrachtwagen is dus niet per definitie beter omdat er veel meer vervoersbewegingen nodig zijn om de lading te bezorgen.

Grote supermarktketens bevoorraden hun filialen met vrachtwagens en kunnen daardoor heel efficiënt werken. Het vervangen van de vrachtwagen door kleinere voertuigen zal in dit geval inefficiënt zijn en leiden tot meer vervoerbewegingen. Bij een fijnmaziger netwerk van afleveradressen, met een kleiner te vervoeren volume, kan een LEVV juist de meest efficiënte en duurzame oplossing zijn.

In de praktijk worden ook weleens personenvoertuigen gebruikt voor logistiek. Deze voertuigen vallen formeel niet onder logistiek en maken geen onderdeel uit van deze aanpak. Wel bestaat het risico dat bij een ZE-zone ondernemers met een bestelbus overstappen naar een grote personenauto. Op die manier kan regelgeving voor ZE-zone omzeild worden. In de monitoring van het ZES-beleid zal hier aandacht aan worden besteed.

2.3 VOERTUIGKILOMETERS EN UITSTOOT WEGVERKEER IN ARNHEM

Het aandeel voertuigen in verkeer en emissies in Arnhem hebben we nog niet gemeten. We verwachten dat het verkeersmodel de voertuigkilometers en uitstoot inzichtelijk kan maken, mogelijk per logistiek segment. We gaan hiervoor opdracht geven. Om tot meetbare resultaten te komen is het van belang over een juist beeld van de zogenaamde nulsituatie (situatie van dit moment) te beschikken als het gaat om aantallen en emissies van bestel- en vrachtauto's in de binnenstad. Monitoringsinformatie geeft informatie over waar de doelen van gemeente Arnhem wel of niet gehaald worden, en is daarmee waardevolle input voor (door)ontwikkeling van het stadslogistiekbeleid.

3. KETEN, SEGMENTEN EN VERBETERPUNTEN

In 2018-2022 zijn de uitdagingen en mogelijke oplossingen voor logistiek opgenomen in studies, consultaties en visie van Platform Binnenstad Arnhem. In dit hoofdstuk worden de voornaamste verbeterpunten en opgaven weergegeven. Onze opdracht is samenwerken, keuzes maken, maatwerk leveren, data delen en nieuwe dingen proberen. Daar gaan we aan werken in een flexibele ZES-aanpak.

3.1 TOEKOMSTVISIE OP BINNENSTADLOGISTIEK IN 2026

Platform Binnenstad Arnhem (PBA) heeft een toekomstvisie laten opstellen voor een duurzame binnenstadlogistiek in 2026. De visie is tot stand gekomen aan de hand van gesprekken met vertegenwoordigers van verschillende organisaties uit de binnenstad en een werksessie met ambtenaren van de gemeente Arnhem.

De leefbare en aantrekkelijke binnenstad staat centraal in deze visie. Altijd vanuit een integrale visie op wonen, werken en bezoeken. Arnhem zet in op:

- Verminderen door gebundeld leveren
 - Gebruik te maken van stads- en regiohubs;
 - Alternatieven voor thuisbezorging zoals pakketkluizen;
 - Het vergunningenbeleid effectief in te zetten.
- Veranderen door collectief organiseren
 - Andere vormen van vervoer zoals bezorging via elektrische wagens of bakfietsen te stimuleren;
 - Collectief te organiseren;
- Verschoneren door emissievrij vervoeren
 - Het aanwijzen van de emissievrije zone 2026;
 - (laad)infrastructuur en ontkoppelpunten hiervoor inrichten.

De toekomstscenario's schetsen op hoofdlijnen hoe de logistiek er in 2026 uitziet. Er wordt rekening gehouden met de overgangsregeling tot 2030, maar het streven is om in 2026 in de verschillende logistieke segmenten grote stappen te hebben gezet.

Toekomstscenario's

- Retail
 - De retailhub is de gezamenlijke opslagplaats voor ondernemers in de binnenstad. Pakketten van externe leveranciers worden hier afgeleverd.
 - Groene stadsbezorgers distribueren pakketten in de binnenstad met cargo bikes en licht elektrische vrachtvoertuigen.
 - Opslagruimte boven winkels kan worden vrijgespeeld voor andere functies.
 - De winkel is de plek waar bezoekers advies krijgen en aankopen kunnen doen. De aankoop wordt vervolgens via voorraad van de hub bezorgd bij het huis, pakketsluis of de parkeerplek van de klant.
- Bouw
 - Een bouwhub wordt voor een aantal bouwstromen verplicht gesteld voor alle bouwprojecten in de binnenstad. De inzet van een gebiedsgerichte 'control tower' in combinatie met een bouwhub leidt tot nauwkeurigere en snellere bouwlogistieke processen en minder bouwlogistiek verkeer in de binnenstad.
 - De bouwhub dient als ontkoppelpunt aan de rand van de stad vanwaar het materiaal/ materieel gebundeld naar de bouwplaats getransporteerd kan worden. Zo gaan er volgeladen voertuigen juist in time de binnenstad in naar de bouwplaatsen (en wordt beperkte ruimte op de bouwplaatsen optimaal gebruikt voor het bouwproces, en niet voor opslag).
 - Bouwafval wordt meegenomen op de terugweg naar de bouwhub en eventueel opgeslagen voor hergebruik.
 - Slopen gebeurt steeds meer circulair en whitelabel vervoer (bedrijven werken samen aan de uitvoering met één vervoerder) wordt ingezet om het aantal bewegingen te verminderen.
- Horeca

- Horecagebieden worden niet verstoord door groot transport.
- Verse producten worden gebundeld geleverd met cargo bikes en compacte koelwagens en nemen GFT-afval mee op de terugweg naar de horecahub.
- Grote leveringen van niet-verse producten gebeurt zoveel mogelijk via zero-emissie alternatieven.
- Bedrijfsafval
 - De inzamelroutes van verschillende afvalbedrijven worden gecombineerd zodat er minder inzamelvoertuigen door de binnenstad rijden.
 - Groene pakketbezorgers verzorgen de inzameling van circulair afval (zuivere afvalstromen dat verwerkt kan worden tot nieuw producten) naar de inzamelhubs zodat inzamelvoertuigen zo min mogelijk leeg door de stad rijden.
 - Een online platform faciliteert het uitwisselen van circulair afval zodat dit kan worden hergebruikt of gerecycled.
- Diensten
 - Diensten-ondernemers hebben op tijd inzicht verkregen in hun voertuigeisen in 2026.
 - Monteurs maken vaker gebruik van vrachtfietsen en Licht Elektrische Vrachtvoertuigen. Verkennen of er voldoende potentie is bij monteurs om op een P+R plek buiten de stad hun bestelwagen achter te laten en met een cargobike naar de werkplek verder te reizen.
 - Splitsen materiaal en monteurstromen biedt voor moeilijk bereikbare locaties in de binnenstad een alternatief. Het voorkomt dat servicemonteurs hun voertuig niet goed bij hun werk kunnen parkeren. Het maakt mogelijk dat het aantal bestelautokilometers wordt verminderd.
 - Facilitaire hubs worden ontwikkeld voor facilitaire stromen of gemengd met andere segmenten (bijv. horeca, en/of bouw). Er wordt samengewerkt en gebundeld binnen en buiten het segment om het aantal voertuigbewegingen te verminderen.
 - Gemeente Arnhem vervult een voorbeeldfunctie in het aanjagen van emissievrije stadslogistiek doordat zij eisen stelt bij inkoop van goederen en diensten.

3.2 VERBETERPUNTEN

In 2018-2022 zijn verschillende studies en consultaties uitgevoerd die de impact van een transitie naar zero-emissie stadslogistiek analyseren. In dit hoofdstuk worden de voornaamste algemene bevindingen weergegeven. Deze vormen de basis voor de uitwerking van zero-emissie stadslogistiek.

Uit de inventarisatie komt een top vijf naar voren;

1. Hoe groter de ZE-zone hoe beter
2. Behoeftte om de invoering van de ZE-zone in een breder perspectief te plaatsen, vanuit een ambitie voor de binnenstad.
3. Er zijn zorgen over de investeringsmogelijkheden van kleine bedrijven (MKB, ZZP'ers) en centrumondernemers in het bijzonder.
4. Communicatie is cruciaal om partijen mee te krijgen.
5. Behoeftte aan een integraal pakket aan maatregelen om ondernemers bij de invoering van de ZE-zone te ondersteunen.

Daarnaast zijn er meer inhoudelijke zorgen en kansen genoemd:

6. Samenwerking tussen afvalinzamelaars te bevorderen om verkeersbewegingen van afvalstromen te verminderen.
7. Zorgen over verkeersveiligheid als gevolg van de groei van licht elektrische vrachtvoertuigen.

8. Zet in op het benutten van landelijke platforms voor datadeling in logistiek om efficiënter vervoer te faciliteren.
9. Benut - binnen de beperkingen van de Omgevingswet - de dagranden voor de bevoorrading. Bijvoorbeeld door schoon en stil vervoer vroeger, later of langer in het centrum toe te laten.
10. Voor kleinere ondernemingen die relatief weinig in stad hoeven te zijn, verwachten de ondernemers dat daar wel oplossingen voor komen, zoals laad- en losvoorzieningen aan de rand van de zone, mogelijkheden om nabij de stad een elektrisch voertuig te huren of aflevering bij een hub.
11. Zorgen over laadinfra en de capaciteit op het net.
12. Behoeftes aan op- en overslagpunten, waaronder pakketpunten en kluisen.
13. Verminderen economisch voordeel voor vervoerder omdat er een economisch voordeel te behalen valt door in overtreding te gaan (langer in gebied rondrijden dan is toegestaan).

3.3 ZE-LOGISTIEK, MEER DAN ALLEEN UITSTOOTVRIJE VOERTUIGEN

Elektrificatie heeft het grootste effect op de uitstoot van CO₂, maar op zichzelf geen effect op het aantal ritten. Elektrisch rijden lost niet alles op. Het is zaak dat mensen minder vaak nieuwe bestelauto's kopen en pakken, ook al is die elektrisch. Ander koopgedrag, bestelgedrag en vervoergedrag zoals gezamenlijk inkopen en het bundelen van vrachten via multi-user overslagpunten buiten de binnenstad, zijn echte oplossingen om het distributieverkeer in de binnenstad te verminderen.

In stedelijke logistiek zorgen veel kleine vervoerders met weinig volume voor het grootste deel van de vervoersbewegingen. Voor deze doelgroep moet een oplossing komen, alleen dan kan zero emissie stadslogistiek werken in de praktijk. Niet iedereen kan op dit moment een ZE-bestelbus aanschaffen.

De elektrische bestelbus heeft een flink batterijpakket aan boord. Die batterijcellen zijn momenteel nog relatief duur. Dat vertaalt zich naar een hogere aanschafprijs van een elektrische bestelbus. Je betaalt al snel minimaal € 15.000 meer dan voor een vergelijkbaar benzine- of dieselbusje. De prijs van EV-batterijen daalt echter snel, mede doordat de goedkopere nikkel- en kobaltloze batterij zijn opwachting maakt. Omdat de hogere aanschafprijs sommige ondernemers afschrikt, stimuleert de overheid de aankoop van elektrische bedrijfsauto's via de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA). De subsidie is maximaal 12 procent van de aanschafprijs van een nieuwe bestelbus met een maximum van 5.000 euro per bestelauto (Rabobank, 2023). Dit maakt het aanschaffen van een elektrisch wagenpark vooral voor kleine en startende ondernemingen lastig. Het is maar de vraag in welk tempo we het wagenpark van kleine ondernemingen kunnen verschonen.

Een efficiencyslag door bundeling van goederen en optimale inzet van de beschikbare emissievrije voertuigen op de last-mile is noodzakelijk. De oplossing en benodigde inzet door de gemeente verschilt per logistiek segment (retail, bouw, horeca-supermarkt-groothandel, bedrijfsafvalinzameling, pakketbezorging en diensten).

Bij ontvangers met veel leveranciers zoals horeca en grote bedrijven waaronder gemeente Arnhem zelf is nog veel winst te behalen met bundeling van het volume via een platform, waarbij leveranciers van verse producten hun goederen aanleveren aan een hub aan de rand van de stad, waar de goederen gebundeld worden en dan met elektrische voertuigen worden geleverd aan de ontvanger. Dit leidt tot een reductie van het aantal vervoersbewegingen in de binnenstad. De inkoopkracht kan hiermee vergroot worden waardoor kortingen op producten kunnen worden verkregen of doordat er efficiency voordelen ontstaan in de levering van de horecavestigingen die aan de klanten kunnen worden doorberekend.

We willen zo min mogelijk grote vrachtwagens en bestelwagens tijdens de drukke winkeltijden in de binnenstad (venstertijden), omdat deze een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid. In de avond en nachtperiode willen we geluidsoverlast naar omwonenden voorkomen. De inzet van 'stil materieel' en gedrag bij het laad- en losproces zal leiden tot minder geluidsoverlast bij omwonenden.

3.4 OMVANG ZE-ZONE



De grenzen van de ZE-zone zijn indicatief weergegeven. De precieze grenzen van de zone worden in overleg met belanghebbenden nader bepaald. Het rijk heeft de ambitie om vanaf 2025 in 30 tot 40 van de grootste gemeenten middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek in te voeren. Een 'middelgrote' zero-emissiezone betekent minimaal het stadscentrum (winkelgebied) en de omliggende wijken. Gemeenten bepalen zelf waar een zero-emissiezone komt en wat de omvang is.

De ZE-zone wordt iets kleiner dan de huidige milieuzone, doordat de centrumring buiten de zone valt. Ook de Weerdjesstraat, die door de ZE-zone loopt, valt buiten de ZE-zone. We wijken hier af van andere gemeenten zoals Tilburg, Den Bosch, Eindhoven, Leiden, Haarlem, Rotterdam en Den Haag waar de ZE-zone minimaal de grootte van de milieuzone heeft. Deze steden hebben echter geen doorgaande wegen in de milieuzone, iets wat we in Arnhem wel hebben. De centrumring wordt namelijk niet alleen gebruikt door verkeer richting het centrum, maar ook door verkeer dat langs het centrum rijdt.

Met het instellen van een ZE-zone willen we de logistiek richting de binnenstad verduurzamen. We willen niet bedrijven die gebruik maken van de wegen rondom het centrum (met name de centrumring) dwingen om aan de eisen van de ZE-zone te voldoen. Om onderscheid te maken tussen logistiek verkeer richting de binnenstad en verkeer dat gebruik maakt van de centrumring en een andere bestemming heeft is lastig en zeer moeilijk te handhaven. Ook is het niet de bedoeling om de ZE-zone in te zetten om logistiek verkeer van de centrumring te weren. Hoe er verder wordt omgegaan met (doorgaand) verkeer op de centrumring wordt bepaald in het Duurzaam mobiliteitsplan.

Een milieuzone is een gebied waar bepaalde dieselveertuigen niet in mogen, zowel bedrijfsauto's als particulieren. In een milieuzone worden voertuigen met een benzinemotor niet geweerd. Het aantal sterk vervuulende benzinevoertuigen dat enerzijds geen driewegkatalysator heeft en anderzijds nog geen oldtimer is, is beperkt, en wordt ieder jaar kleiner. De mogelijke verbetering van de luchtkwaliteit die kan worden behaald door het weren van benzinevoertuigen is daardoor beperkt en neemt steeds verder af. De milieuzone heeft daarom uitsluitend betrekking op voertuigen met een dieselmotor.

Een zero-emissiezone is een gebied waar bedrijfsvoertuigen mogen rijden die geen schadelijke stoffen uitstoten (zoals elektriciteit of waterstof). Ondernemers die een bestaande fossiele bestel- of vrachtwagen hebben en in een zero-emissiezone moeten zijn, krijgen wat langer de tijd. In 2027 eindigt de overgangsfase voor bestelwagens. Eind 2029 voor vrachtwagens. Vanaf 2030 moeten dus alle voertuigen in de zero-emissies zones volledig emissievrij rijden. Particulieren met een bestel- of vrachtwagen kunnen een ontheffing krijgen via de gemeente.

Personenauto's vallen formeel niet onder logistiek en maken geen onderdeel uit van deze aanpak. Het ministerie heeft aangegeven dat ambtelijk wordt gewerkt aan een landelijk "Toekomstbeeld" (dat exclusief gaat over ze-zones) waarin onder meer als voorstel wordt geformuleerd om het voor gemeenten vanaf 2030 mogelijk te maken om een zero emissiezone voor personenauto's in te voeren, met een overgangsregeling.

4. LOGISTIEKE STRATEGIE

Ons doel is een duurzaam, veilig en flexibel logistiek systeem. We willen dat Arnhem een leefbare en aantrekkelijke stad blijft. We werken hieraan met onze partners in de logistieke keten. Samen willen we ervoor zorgen dat er straks minder bestel- en vrachtauto's in de stad rijden. Dat kan bijvoorbeeld door samen nieuwe ideeën te bedenken, zoals het bouwen van transporthubs aan de rand van de stad en het gebruik van vrachtfietsen.

We streven naar een goede balans tussen adequate bevoorrading en een leefbare stad. De gemeente ondersteunt de verandering naar logistiek die schoner, stiller, veiliger en efficiënter is. We werken samen met alle partijen die belang hebben bij adequate bevoorrading. Dan moet duidelijk worden waar we passende ruimte kunnen vinden en wat ervoor nodig is. We willen experimenteren, monitoren, leren en bijsturen.

Veranderen kost tijd. Het vraagt om een heroverweging van bestaande werkprocessen, zowel bij de gemeente als bij marktpartijen. Dit doen we door samen dingen uit te proberen. Per gebied, per bedrijf, per logistiek segment. Als gemeente ondersteunen we die verandering en geven we het af en toe een zetje. Soms zal het nodig zijn om eisen vast te leggen in regels en verkeersbesluiten en toe te zien op de naleving.

Voor de uitvoering van deze logistieke strategie is nodig:

- duidelijkheid over gemeentelijke eisen en ambities;
- instrumenten om te zorgen voor passende ruimte voor logistiek;
- een selectieve, lerende en adaptieve werkwijze;
- bijsturen op basis van monitoring;
- Samen komen tot een optimale balans tussen logistiek en een leefbare stad.

4.1 DUIDELIJKHEID OVER EISEN EN AMBITIES

De strategie voor de transitie naar ZE-stadslogistiek bouwt voort op de visie ontwikkeld in de Omgevingsvisie en actieprogramma New Energy Made in Arnhem. Dit krijgt zijn vertaling in gebiedsgerichte ontwikkelperspectieven, duurzaam mobiliteitsplan (o.a. visie op hubs, slimme laad- en losplekken en LEVV's, ontheffingenbeleid, handhaving), klimaatplan, de Luchtagenda, uitvoeringskader Elektrisch Laden, inkoop- en aanbestedingsbeleid, grondbeleid, programma Vitale Economie en stedelijk programma Participatie en werk.

Bij de praktische uitwerking van de verschillende programma's en agenda's zijn nog keuzes nodig. Bijvoorbeeld een goede infrastructuur voor LEVV's zoals vrachtfietsen. We kunnen niet in alle delen van de stad ruimte geven aan alle ambities. Het gaat steeds weer om het vinden van de juiste balans en die zal op verschillende plekken verschillend uitpakken.

De bovengenoemde kaders vormen de basis voor de samenwerking met de logistieke partijen en de omslag naar adequate bevoorrading en een leefbare stad. Een aantal verkenningen en maatregelen kunnen mogelijk in de toekomst tot nieuwe regels leiden. Wanneer nieuwe regels leiden tot nieuwe eisen aan voertuigen, streven we naar redelijke overgangstermijnen. We houden rekening met afschrijftermijnen van voertuigen.

4.1.1 Schoon

Voldoende en betrouwbare laadcapaciteit

Een belangrijke voorwaarde voor de overstap naar uitstootvrij is de beschikbaarheid van voldoende en betrouwbare laadcapaciteit. Vanuit de Gelders Overijsselse agenda voor laadinfra op bedrijventerreinen (GO RAL) worden er voor alle bedrijventerreinen in Gelderland plankaarten opgesteld voor laadinfrastructuur. Hierbij wordt de verwachte laadvraag in 2030 en verder in beeld gebracht. En wordt gekeken hoe dit matcht met de beschikbare netcapaciteit. Dit traject wordt samen met de netbeheerders uitgevoerd. Op basis hiervan worden voor alle bedrijventerreinen plankaarten opgesteld welke maatregelen moeten worden getroffen. Daarnaast wordt parallel een bedrijventerreinenaanpak ontwikkeld hoe gekomen kan worden tot collectieve en semi-collectieve laadinfrastructuur voor de logistiek op bedrijventerreinen.

De visie van het gemeentelijk laadbeleid focust op laadinfrastructuur voor personenwagens en dus niet op speciale laad- of andere energievoorzieningen voor bijvoorbeeld zwaar logistiek vervoer. Uitgangspunt van ons gemeentelijk laadbeleid is dat het laden zoveel mogelijk op eigen terrein plaatsvindt: dit is voor alle partijen goedkoper en geeft ook de meeste laadzekerheid voor ondernemers. Hier kunnen de voertuigen gedurende de nacht bijladen. Dit neemt echter niet weg dat ook voldoende collectieve en semi-collectieve laadpunten moeten worden gerealiseerd.

De doelstelling is om voldoende – en op de meest aangewezen locaties zoals op stadslogistieke hubs – semipublieke en publieke laadpunten (voor normaal- en snelladen) te voorzien zodat de grootschalige overstap naar elektrische mobiliteit mogelijk wordt en de gebruiker voldoende zekerheid en comfortgevoel heeft naar laadmogelijkheden. Elektrische voertuigen hebben minder actieradius dan de huidige dieselveertuigen en de oplaadtijd hangt af van het type lader (snelladen kan bijvoorbeeld in 20 – 30 minuten). Ook daarin moet worden geïnvesteerd. Een ondernemer moet zich ook afvragen of zijn of haar bedrijf op de juiste locatie zit voor efficiënte stadslogistiek. We kijken naar de locaties waar een distributiecentrum wordt neergezet en wat er mogelijk is aan samenwerking binnen en buiten het segment om de magazijnen zo optimaal mogelijk te gebruiken.

Overgangsregeling voor bestaande diesel vracht- en bestelauto's

Er zijn landelijke afspraken gemaakt voor een overgangsregeling voor bestaande diesel vracht- en bestelauto's. Vanaf 2027 hebben bestelauto's met emissieklasse 5 en minder, geen toegang meer. Vanaf 2028 mogen op fossiele brandstoffen rijdende bestelauto's de binnenstad helemaal niet meer in. Voor vrachtauto's (fossiel en plug-in hybrid) is er tot 2030 een overgangsregeling.

4.1.2 Veilig

De verblijfskwaliteit voor voetgangers staat centraal in de binnenstad. De snelheidsverschillen tussen logistiek verkeer en het voetgangersverkeer is aanzienlijk. Dit vergroot het risico op verkeersonveilige situaties. In de ontheffing nemen we gedragsregels op dat bestuurders niet harder mogen rijden dan stapvoets om de verkeersveiligheid te verbeteren.

4.1.3 Voorkomen van onnodige vervoersbewegingen

De groei van de stad beperkt de beschikbare ruimte om de logistiek efficiënter te maken. Logistieke hubs zijn hierbij een onmisbare voorziening voor bundelen van goederenstromen, overslag en transport met verschillende voertuigen. Daarom zoeken we actief naar ruimte voor logistieke hubs in en om de stad.

Voor de inzet van LEVV's zijn kleine hubs nodig, die dicht bij het bezorgingsgebied liggen. Van waaruit de distributie in een afgebakend gebied plaatsvindt.

Voor de uitvoering van kleine hubs is nodig:

- Een beschikbare en betaalbare locatie buiten het levergebied (bedrijventerreinen, buurt- en winkelcentra);
- Aansluiting op een goede fietsinfrastructuur;
- Nutsaansluitingen;
- Vergunningentraject;
- Een fijnmazig netwerk van zoveel mogelijk white label hubs zodat verschillende partijen gebruik kunnen maken van deze hub of white label afhaalpunten en pakketkluisen, mits consumenten de producten te voet of per fiets op gaan halen;
- Volume om overslag financieel rendabel te maken;
- Ruimtelijke impact op omgeving minimaliseren. Zoals geluidsoverlast en verkeershinder, daarbij rekening houden met bevoorrading (zo beperkt mogelijk aantal keer per dag), wachtende 'riders', stalling van transportmiddelen, verkeersroutes, verkeersintensiteit en woningen.

4.1.4 Ondersteuning bieden binnen de kaders

Met de gemeentelijke eisen en ambities als startpunt, kijken we hoe we ondernemers kunnen ondersteunen. Bijvoorbeeld met hulp bij contact of samenwerking met andere bedrijven, start van pilots en werkwijzen of met kaders zoals venstertijden.

Het gaat ook om ondersteuning in de vorm van data en digitalisering. Met open data kunnen lokale overheden hun tactische en strategische verkeersmanagement verbeteren. Doordat vervoerders straks overzicht hebben van milieuzones en zero-emissiezones, venstertijden en andere relevante informatie, kan de data veel impact hebben op de verkeerstromen door de stad en tot een optimalisatie en verbetering leiden van het weggebruik.

Het betreft de data items:

- Beperkingen inzake gewicht/lengte/breedte/hoogte en voertuigcategorie;

- Venstertijden;
- Gevaarlijke stoffen beperkingen en routeringen;
- Parkeerplaatsen voor vrachtwagens;
- Voorkeurroutes van wegbeheerders voor vrachtverkeer;
- Milieuzones en zero-emissiezones;
- Laad- en losplekken (locatie, aantal plaatsen en beperkingen);
- Parkeerverboden voor vrachtwagens met uitzonderingsgebieden.

4.2 STEDELIJKE INSTRUMENTEN EN AFWEGINGSKADER

De Arnhemse binnenstad kent 8 kwartieren, elk met een eigen winkelmilieu. Elk winkelmilieu heeft zijn eigen kenmerkend stedelijke logistieke problematiek en een specifieke aanpak daarvan. Op basis van de knelpuntenanalyse en analyse van ontwikkelingen in de stedelijke logistiek gaan we verschillende ingrediënten benoemen waarmee en goede logistieke aanpak kan worden vormgegeven.

4.3 Adaptief en lerend

Topsector logistiek, TNO, SPES, BCI en Hogeschool HAN hebben al veel onderzoek gedaan naar de werking van logistiek, voor een deel in Arnhem. Zij werken al samen met bedrijven aan innovatieve oplossingen om de logistieke voetafdruk te verkleinen. Maar de stad en logistiek verandert voortdurend. Er is dus continue bijsturing en adaptief werken nodig. Dit vraagt om een integrale monitoring van de effecten van maatregelen, van nieuwe voertuigen en van werkwijzen. We willen periodiek onderzoek doen naar de overlast, omvang van logistieke stromen en de stand van zaken van de logistieke verandering. Hiervoor is een monitorings-instrument nodig dat effecten van pilots en maatregelen kan meten. Zo kunnen we onze focus aanpassen zodra daar aanleiding voor is.

We kunnen niet overal tegelijkertijd mee aan de slag gaan. Daarom moeten we prioriteren en onze capaciteit gericht inzetten. Dit betreft vooral de mate waarin we knelpunten oppakken en plots en projecten starten met capaciteit van de gemeente. We stellen onderstaande vragen:

1. wat is de verwachte bijdrage aan een duurzaam, veilig en betrouwbaar logistiek systeem in termen van schoon, compact, veilig en efficiënt.
2. Hoeveel overlast wordt er ervaren en door wie? Dit maken we objectief.
3. Hoeveel partijen zijn betrokken? Gaat het bijvoorbeeld om een knelpunt voor één bedrijf of hebben meer partijen er baat bij?
4. Hoeveel gemeentelijke inspanning is er nodig om de gewenste beweging te creëren?
5. Hoe uitvoerbaar en handhaafbaar zijn de maatregelen? Zowel voor de logistieke sector als voor de gemeente.
6. Welke andere belangen moeten we afwegen?

4.4 Samenwerken en veranderen

Iedere partij in de Arnhemse logistiek gaat met elkaar en individueel aan de slag om het logistieke systeem veiliger, schoner, compacter en efficiënter te maken. De focus en urgentie ligt nu nog vooral op de logistiek binnen de stadsgrenzen. En dan vooral op de binnenstad. Daar overlappen de eisen en ambities het meest. Maar in de stad gaat het slechts om 'de last mile'. De meeste logistieke bewegingen hebben hun oorsprong buiten Arnhem. Samenwerking met de regio, maar ook op landelijk niveau, is dan ook belangrijk.

Voor deze logistieke strategie zoeken we daarom de samenwerking met de andere gemeenten in de regio, de provincie Gelderland, de Groene Metropoolregio en zero-emissie gemeenten. Zo kunnen we leren van goede oplossingen in andere steden.

De belangrijkste instrumenten in de verandering naar zero-emissie stadslogistiek, zijn communicatie en participatie. Communicatie is cruciaal om partijen mee te krijgen. In het communicatieplan zoals omschreven in bijlage 3 staat hoe we in overleg met alle betrokken partijen de voorbereidingen ter hand zullen nemen. Alle betrokken partijen moeten begrijpen wat er van ze wordt verwacht en we willen ze ook in staat stellen om zelf een bijdrage te leveren. Speciale aandacht willen we geven aan de lastig bereikbare MKB-er en ZZP-er. We vragen van hen grote veranderingen, maar ze zitten niet van nature zelf aan tafel bij de gemeente. Het contact met deze groep wordt opgebouwd van binnenuit. Uitgaande van het principe dat goed voorbeeld doet volgen, worden de early adapters van elektrisch rijden opgespoord en krijgen zij een hoofdrol in de communicatie.

5. ZES-AANPAK IN ARNHEM

In dit hoofdstuk zijn de stappen beschreven die de gemeente Arnhem moet nemen om tot zero emissie stadslogistiek in de binnenstad van Arnhem te komen. De ZES-aanpak in Arnhem sluit zoveel mogelijk aan op het landelijke stappenplan invoeren zero-emissiezone voor stadslogistiek voor gemeenten. Daarnaast bouwt Arnhem de community Logistiek Arnhem op waar organisaties bij aangesloten zijn op basis van een convenant (samenwerkingsakkoord) en werkt het ZES-team Arnhem vanuit best practices op de status van de agenda waar de organisaties staan (vooral doen en goede resultaten nastreven). Dan verliezen we geen tijd en raken we de early-adaptors niet kwijt. De projectleider ZES wordt het eerste aanspreekpunt voor de stakeholders, haalt de gevoeligheden en wensen op en waarborgt een geïntegreerde aanpak en begeleiding van de transitie naar ZES.

5.1 Landelijk stappenplan invoeren ZE-zone voor stadslogistiek

Het landelijke stappenplan invoeren zero-emissiezone voor stadslogistiek voor gemeenten gaat in op het proces richting een succesvolle invoering van een gemeentelijke zero-emissiezone voor stadslogistiek, waarbij de stappen en activiteiten zo gekozen zijn dat de slagingskans zo groot mogelijk is. Invulling en vormgeving van het stappenplan is zo gekozen dat het finale verkeersbesluit dat genomen moet worden om het gedrag van vervoerders te handhaven juridisch houdbaar is.

5.2 Community logistiek Arnhem

De community-aanpak is gericht op kennis uitwisselen en gezamenlijk toewerken naar efficiëntere en schonere logistiek in Arnhem. Arnhem organiseert twee keer per jaar de bijeenkomst Logistiek Arnhem voor het opbouwen van de community. Onder de aanwezigen bevinden zich transporteurs, logistiek dienstverleners, verladers, winkeliers en overheden uit de regio.

5.3 ZES-team Arnhem

Het ZES-team (bestaat uit verschillende beleidsadviseurs en communicatieadviseurs) is het begin van het organiseren van de samenwerking in het speelveld en is de beleidsmotor waaruit we ZES gaan uitrollen. Het ZES-team gaat eerst via de logistiek makelaars met de kleine MKB-ers en Zzp-ers aan de slag. De logistieke makelaars (ingehuurd en in de regio via de provincie) helpen de ondernemers op weg naar efficiënte en schone logistiek. Het Zes-team gaat vervolgens aan de slag met de andere stakeholders.

Het Zes-team agendeert knelpunten of tegenstrijdige belangen en faciliteert de eventueel benodigde besluitvorming. Maakt een actieprogramma voor logistiek. Hierin benoemen we de

maatregelen en zal scherper worden wat er nodig is. Het is een belangrijke puzzel dat het team samen gaat leggen.

5.3.1 Communicatieaanpak

Verschillende partijen vanuit verschillende achtergronden en belangen, landelijk, regionaal en lokaal, zijn actief met dit thema bezig. We hebben daarom een communicatieplan opgesteld waarin de aanpak in de benadering van de doelgroepen is uitgewerkt. Deze aanpak sluit zo veel mogelijk aan op het landelijke communicatieplan.

Er is een achterliggende visie, strategie en bewustwording nodig richting de toekomst en er zijn aanvullende maatregelen nodig om zero-emissie stadslogistiek waar te kunnen maken. Precies daar tekent de opgave voor communicatie zich af. Wij gaan als gemeente hier een actieve rol inspelen en daarbij zeer zorgvuldig, doordacht en uitgebreid communiceren. Vanaf het besluit gaan we hier veel tijd voor uittrekken en energie insteken.

De communicatieaanpak is gericht op 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. Willen we het individueel belang raken, dan doen we dat met en bij degenen die het belang van het thema al hebben onderkend (early adaptors). 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.

In onze communicatieaanpak staan best practices centraal. 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 een podium en worden 'ambassadeurs' in de transitie. Vanuit het principe van 'goed voorbeeld doet volgen' wordt op deze manier een (verdere) gedragsverandering aangejaagd binnen de betreffende stakeholdersgroep. Zo wordt communicatie van binnenuit georganiseerd, vanuit individueel belang, waarna de gedragsverandering waar de transitie naar zero-emissie stadslogistiek om vraagt, zich uitbreidt als een olievlek. Zo ontstaat per groep een actieagenda.

5.3.2 Betrokken afdelingen

Het ZES-team bestaat uit verschillende beleids- en communicatieadviseurs, werkt samen met het bedrijfsleven en is de beleidsmotor waarmee we Zes-aanpak in Arnhem gaan uitrollen. Het team ontwikkelt beleid voor de transitie naar zero-emissie stadslogistiek die voortbouwt op de visie ontwikkeld in de omgevingsvisie, gebiedsgerichte ontwikkel-perspectieven, klimaatplan, het schone luchtakkoord, de luchtagenda, uitvoeringskader elektrisch laden, programma new energy made in Arnhem, programma vitale economie en stedelijke programma participatie en werk. Afdelingen die hier zeker bij betrokken moeten worden zijn:

- Fysiek domein (mobiliteit, milieu en ruimtelijke ordening)
- Sociaal economisch domein (economie)
- Gebieds- en vastgoed realisatie
- Inkoop en aanbestedingen
- Vergunning en handhaving
- Juridische zaken
- Onderzoek & statistiek
- Subsidiebureau
- Beheer
- Programmeren

5.3.3 Onderwerpen van gesprek

De impact van de maatregelen neigt meer naar samen beleid maken, of beleid 'fine tunen'. Dit vraagt om verdieping en commitment van gesprekspartners. Onderwerpen die hier zeker bij betrokken moeten worden zijn:

- Aanwijzen zoekgebieden voor overslagpunten in regionale uitvoeringsagenda stadslogistiek van de groene Metropoolregio.
- Oprichten bouwhub met Nijmegen.
- Koppelen verschillende bouwprojecten aan bouwhub.
- Werken met marktpartijen aan een netwerk van ontkoppel- en overslagpunten in verschillende vormen en bijbehorende logistieke concepten (behoefte aan op- en overslagpunten waaronder multi-user stadsdistributiehubs, pakketpunten en kluizen).
- Verkennen van werven gronden voor netwerk van ontkoppel- en overslagpunten.
- Ondertekenen Manifest Maatschappelijk verantwoord opdrachtgeven en inkopen
- Formuleren gunningscriteria duurzame logistiek voor inkoop- en aanbestedingsregels.
- Optreden als launching customer van duurzame logistieke concepten.
- Implementeren handreiking duurzame gebiedsontwikkeling en logistiek ontwikkeld door Topsector Logistiek en een methode van TNO.
- Formuleren heldere kaders en goede randvoorwaarden voor inbedding logistiek bij herinrichting en gebiedsontwikkeling.
- Subsidies verlenen voor opschalen bestaande multi-user overslagpunten.
- Ontwikkelen laadinfra en capaciteit op het net voor semi-publieke en publieke laadpunten op bedrijventerreinen.
- Stimuleren LEVV-logistiek (fiets, bromvoertuig of compact voertuig met elektrische ondersteuning of aandrijving).
- Uitwerken plannen voor handhaving ZE-zone.
- Strikter handhaven venstertijden.
- Bieden van voordelen in ontheffingenbeleid voor schoon en efficiënt vervoer.
- Formuleren heldere beleidsregels voor toegang zero-emissiezone en afstemmen met andere gemeenten voor uniformiteit.
- Onderzoeken aansluiting venstertijden op logistieke ketens.
- Bijstellen geldigheidsduur van ontheffing.
- Aanpassen laad en losplekken voor logistieke concepten met stekkerfaciliteiten voor koelwagens.
- Inzameling bedrijfsafval overlaten aan één partij.
- Onderzoeken hoe de kansen van data en digitalisering beter kunnen worden benut door logistiek om efficiënter te worden.
- Inzicht geven in het aantal voertuigen per dag / tijdsblok / locatie en de mate van vervuiling (emissie klasse) per logistiek segment.
- De privacy-risico's van een gegevensverwerking in kaart brengen om maatregelen te kunnen nemen om gegevens te beschermen en privacy te waarborgen.
- De toegang tot het voetgangersgebied beperken voor compacte licht elektrische vrachtvoertuigen of andere middelen inzetten zoals voertuigvolgsysteem of digitale beeldverwerking.
- Opstellen milieu onderzoeken (onderzoek naar luchtkwaliteit, verkeersbewegingen, geluidsoverlast en uitstoot van broeikasgassen) voor onderbouwing verkeersbesluit.
- Opstellen monitoringsinstrument voor meten effecten van pilots en maatregelen.

5.4 stappenplan ZES

STAP 1 VASTSTELLEN AANPAK STAPPENPLAN ZES DOOR HET COLLEGE VAN B&W

JUNI 2023

STAP 2 ONTWIKKELEN EN ONDERTEKENEN CONVENANT MET DE LOGISTIEKE SECTOR & ONDERSTEUNEN EARLY ADAPTORS

OPSTELLEN INTEGRALE VISIE OP STADSLOGISTIEK EN BELEIDSDOELSTELLINGEN

OPSTELLEN ACTIEPROGRAMMA EN GEZAMENLIJKE AFSPRAKEN VASTLEGGEN IN CONVENANT

VASTSTELLEN CONVENANT INCLUSIEF ACTIEPROGRAMMA EN INTEGRALE VISIE DOOR HET COLLEGE VAN B&W

JUNI 2023-MAART 2024

STAP 3 UITVOEREN ACTIEPROGRAMMA EN MONITORING ONTWIKKELINGEN

MAART 2024-DECEMBER 2025

STAP 4 VERKEERSBESLUIT OVER ZE-ZONE, PLANNEN VOOR HANDHAVING EN ONTHEFFINGENBELEID

NOVEMBER 2024

STAP 5 VOORBEREIDING EN INVOERING ZE-ZONE

JANUARI 2025-JUNI 2026

STAP 6 MONITORING EN EVALUATIE

VANAF JUNI 2026