



Aan burgemeester en wethouders

Zaaknummer	529491	Portefeuillehouder(s)	Nermina Kundić
Programmamanager/ leidinggevende	Bram de Ruiter		
Ambtenaar	Ramon Kleinhesselink	Vertrouwelijk	Nee
Telefoonnummer	026-3774360	Datum in college	13 juni 2023
		Datum fataal	

Onderwerp: Zero-emissie stadslogistiek

Kernboodschap

Logistieke verkeersstromen efficiënt, uitstootvrij, stil en overlastarm maken. Dat is wat we met zero-emissie stadslogistiek willen bereiken in nauw overleg met alle betrokkenen. De komende jaren gaan we daaraan werken in een flexibele aanpak. De raad wordt hierover geïnformeerd met een raadsbrief.

Voorstel

1. Een zero-emissiezone voor stadslogistiek aan te kondigen voor het gebied in bijlage 1 per 1 juni 2026.
2. In te stemmen met het stappenplan om te komen tot zero-emissie stadslogistiek zoals omschreven in bijlage 2.
3. De raad hierover met bijgevoegde brief te informeren.

Inleiding

In de Arnhemse binnenstad vindt dagelijks veel distributieverkeer plaats. Dagelijks worden winkels bevoorraden en ook de bezorging van pakketjes aan bewoners en winkels heeft de laatste jaren een vlucht genomen. 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 zero-emissiezone (ZE-zone) kan daar verandering in brengen en vormt een belangrijke tussenstap op weg naar volledig schoon wegverkeer in 2050. Om een ZE-zone te kunnen invoeren, moet het college deze eerst aankondigen en de zone bekend maken. Het stappenplan beschrijft vervolgens wat de komende tijd, tot invoering van de ZE-zone moet gebeuren in samenwerking met de stakeholders in de stad.



Beoogd effect

Realiseren van zoveel mogelijk duurzame fijnmazige stadslogistiek en het verminderen van onnodig distributieverkeer in de binnenstad.

Argumenten

1.1 Invoer zero-emissiezone draagt bij aan de Europese en Nederlandse klimaatdoelen

De EU zet zich in met de Europese klimaatwet voor CO₂-neutraliteit in 2050. Het kabinet wil dat er in 2050 alleen nog uitstootvrije voertuigen op de weg rijden. In het klimaatakkoord van Nederland (2019) is afgesproken dat vanaf 2025 dertig tot veertig grotere steden zero-emissiezones invoeren voor stadslogistiek. Arnhem heeft de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek ondertekend in 2021 om een zero-emissiezone in te voeren voor vracht- en bestelauto's. Het invoeren van deze ZE-zones scheelt in 2030 circa 1 megaton CO₂ per jaar, in Arnhem tussen de 5-20 Kton CO₂ per jaar.

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 de 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. Onderscheid 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.

1.2 Dit besluit borduurt voort op eerder genomen besluiten

Arnhem heeft op verschillende momenten de ambitie uitgesproken om een zero-emissiezone 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 zero-emissiezone 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 zero-emissiezone minimaal de grootte te geven van de huidige milieuzone en het inkoopproces te verduurzamen. - 2021 ondertekening Uitvoeringagenda Stadslogistiek om middelgrote zero-emissiezones 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.
1.3	<i>Ondernemers en andere belanghebbenden ondersteunen de ZE-zone</i>
	Zero-emissie stadslogistiek is een belangrijk thema voor de ondernemers van platform binnenstad Arnhem (PBA). Er zijn partijen die dit al doen (Groene Rijders, in combinatie met allesoverwaterstof.nl) en er zijn bedrijven die graag willen dat dit snel in gang wordt gezet. PBA heeft een toekomstvisie laten opstellen voor duurzame distributie in de binnenstad. Hierin staat dat ze samen met de gemeente de eerste stappen willen zetten naar collectief organiseren (veranderen), gebundeld leveren (verminderen) en emissievrij leveren (verschonen) om de leefbaarheid in de binnenstad te behouden en te vergroten.
1.4	<i>Bedrijven hebben grote behoefte aan duidelijkheid over ZE-zone</i>
	De overstap naar zero-emissietransport gaat gepaard met hoge investeringskosten. Bedrijven moeten elektrische voertuigen aanschaffen en andersoortige logistieke concepten inzetten, bijvoorbeeld het collectief organiseren en bundelen van verschillende goederen en diensten om het bestel- en rijgedrag te optimaliseren en te verduurzamen. Voor de bedrijven is het nu van belang dat men duidelijkheid krijgt over de grenzen en datum van invoering van de ZE-zone, zodat zij hun bedrijfsvoering daarop kunnen aanpassen.
1.5	<i>Kabinet komt bedrijfsleven tegemoet bij overstap naar elektrische bestel- of vrachtwagen</i>
	Het is nu het juiste moment om de ZE-zone aan te kondigen. Er is subsidie van het Rijk voor ondernemers om de overstap naar schone voertuigen te maken.
1.6	<i>Rijk en provincie stellen subsidie beschikbaar voor de invoering van een ZE-zone</i>
	Voor de invoering van de ZE-zone zijn middelen beschikbaar gesteld in de begroting. Daarnaast kunnen we geld van het Rijk en de provincie krijgen. Arnhem kan een uitkering



	aanvragen bij het Rijk voor een ZE-zone met de regeling CDOKE vanaf 2024 en deze heeft een looptijd tot 31 december 2025. Bij de provincie kunnen we subsidie aanvragen voor zero-emissie stadslogistiek.
1.7	<i>ZE-zone, multi-user overslagpunten en ander bestelgedrag zorgen voor een prettiger verblijf in de stad/ aantrekkelijke binnenstad</i>
	Elektrificatie heeft het grootste effect op de uitstoot van CO ₂ , maar op zichzelf niet 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 het bundelen van vrachten via multi-user overslagpunten buiten de binnenstad, zijn de echte oplossingen om het distributieverkeer in de binnenstad te verminderen.
2.1	<i>Aankondigen van de ZE-zone is de eerste stap</i>
	Met de aankondiging van de ZE-zone zijn we er nog niet. Er moeten nog veel stappen worden gezet om tot daadwerkelijke invoering te komen. Het stappenplan beschrijft voor de komende periode wat allemaal nog moet gebeuren. Door deze nu vast te stellen schept dat ook duidelijkheid voor alle betrokken partijen.

Kanttekeningen en risico's

1.1	<i>De ZE-zone kan lokaal een negatief effect hebben op de leefbaarheid</i>
	Bij de begrenzing van de ZE-zone geldt wel de zorg dat lokaal negatieve effecten op leefbaarheid kunnen ontstaan in zij- en aanloopstraten. Het wordt namelijk verleidelijk voor transporteurs om vanuit die straten het zero-emissie gebied met conventionele voertuigen te bevoorraden. Zonder handhaving kan dit leiden tot lokale knelpunten. Wij gaan onderzoeken hoe we hiermee om kunnen gaan.
2.1	<i>De invoering vraagt veel veranderingen van bedrijven en gemeente</i>
	Het distributieverkeer verminderen, veranderen en verschonen is veel meer dan het invoeren van een ZE-zone en het inzetten van schoon en emissieloos materieel. Voor deze omslag zijn grote investeringen nodig, zowel in voertuigen als in nieuwe werkwijzen en bedrijfsvoering. En daarnaast is er ruimte nodig om te innoveren en te experimenteren. Veranderen kost tijd. Logistieke partijen zullen anders moeten gaan werken,. Ze hebben duidelijkheid nodig van de gemeente over de doelen en de regels voor de komende jaren. 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 en per logistiek segment. Als gemeente ondersteunen we die verandering en geven we deze 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.

Plekken en voorzieningen om goederen overslaan mogelijk te maken, ontbreken soms. En ook de afstemming tussen afdelingen en programma's binnen de gemeente kan beter. Bedrijven hebben voldoende ruimte nodig voor laden en lossen, laadinfrastructuur en plekken om goederen over te slaan. We streven naar een goede balans tussen adequate bevoorrading en een leefbare stad

Stadsdistributie biedt volop uitdagingen en mogelijkheden voor transporteurs en logistiek dienstverleners. Maar wil je als bedrijf kansrijk zijn, dan moet je wel nu strategisch nadenken over zero-emissie stadslogistiek en investeren in de juiste samenwerking, voertuigen, andere chauffeurs, bruikbare planningssoftware, verkeersveiligheid en wellicht ook de locatie.

2.2 *Logistiek is een ondergeschoven kindje in de (her)ontwikkeling van gebieden*

Door vroegtijdig na te denken over hoe het logistieke systeem eruit moet zien kan in het stedelijke ontwerp rekening worden gehouden met het ruimtegebruik van logistiek. Dit kan inefficiënte inpassing achteraf voorkomen. Om een hulpmiddel te bieden voor steden is daartoe een handreiking duurzame gebiedsontwikkeling en logistiek ontwikkeld door Topsector Logistiek en een methode van TNO (plaats voor logistiek in autovrije gebiedsontwikkeling: van verschonen en verminderen naar ruimtelijk integreren) die een basis vormen voor het nadenken over hoe logistiek kan worden geïntegreerd in de ruimte bij nieuwe gebiedsontwikkelingen.

Financiën

Voor de invoering van de ZE-zone zijn middelen beschikbaar gesteld in de begroting. Daarnaast kunnen we geld van het Rijk en de provincie krijgen. Arnhem kan een uitkering aanvragen bij het Rijk voor een ZE-zone met de regeling CDOKE vanaf 2024 en deze heeft een looptijd tot 31 december 2025. Bij de provincie kunnen we subsidie aanvragen voor zero-emissie stadslogistiek. Zodra de uitkering en subsidiebeschikking definitief is gaan we dit in de begroting verwerken. We gaan ervan uit dat deze middelen toereikend zijn om de verschillende onderdelen van ZES-aanpak Arnhem adequaat uit te voeren.

Uitvoering

Voor de invoering van de ZE-zone is een stappenplan bijgesloten. Dit stappenplan gaat in op het proces richting een succesvolle invoering van een ZE-zone en het beschrijft voor de komende



periode wat allemaal nog moet gebeuren en hoe we daarmee omgaan. Door deze nu vast te stellen schept dat ook duidelijkheid voor alle betrokken partijen.

Communicatie

Verschillende partijen vanuit verschillende achtergronden en belangen, landelijk, regionaal en lokaal, zijn actief met dit thema bezig. We hebben hiervoor 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.

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. In het communicatieplan zoals omschreven in bijlage 3 staat hoe we in overleg met alle betrokken partijen de voorbereidingen ter hand zullen nemen. Als we dit besluit genomen hebben gaan we dit communiceren met de belangrijkste partijen in de stad. Over dit besluit wordt tevens een persbericht verstuurd.

Bijlagen

Stukken voor college

- Bijlage 1 Begrenzing ZE-zone en ingangsdatum
- Bijlage 2 ZES-aanpak Arnhem
- Bijlage 3 Communicatieplan
- Raadsbrief

Stukken voor gemeenteraad

- Raadsbrief
- Bijlage 1 Begrenzing ZE-zone en ingangsdatum
- Bijlage 2 ZES-aanpak Arnhem
- Bijlage 3 Communicatieplan