

Aan
de gemeenteraad

Datum 20 december 2022
Zaaknummer 2022-0201163
Betreft Beantwoorden motie Naar emissieloos vervoer en transport

Vergadering van
Portefeuillehouder: Rik van der Linden
Begrotingsprogramma Groen, Duurzaam en Ruimtelijk Dordrecht
Kernteam/Opgave: Stad - Mobiliteit, Milieu & Economie
Auteur: Janno Heinen
E-mail: j.heinen@dordrecht.nl
Verantwoordelijke: Janno Heinen
Openbaar: Ja

Deadline
31/12/2022. De motie dient dit jaar beantwoord te worden.

Raadsinformatiebrief

Wat is de aanleiding om deze informatie kenbaar te maken?

Op 12 oktober 2021 heeft de gemeenteraad ingestemd met de ambitie om op 1 januari 2026 een zero emissie zone voor stadslogistiek in te voeren in Dordrecht. Tijdens dezelfde vergadering werd een motie aangenomen: 'Naar emissieloos vervoer en transport'.

Deze motie verzoekt het college:

- Initiatieven te nemen en/of te ondersteunen die een ZEZ voor (kleine) ondernemingen financieel beter haalbaar kan worden gemaakt, bijv. door voorzieningen voor transport as a service en/of door (voor)financiering gemakkelijker te maken;
- Te onderzoeken wanneer en onder welke condities uitbreiding naar ZEZ voor alle verkeer en/of naar andere delen van de stad mogelijk is;
- Op basis van deze onderzoeken uiterlijk in 2022 te komen tot voorstellen die ZEZ op zo breed mogelijke schaal realiseerbaar maken.

In deze raadsinformatiebrief gaan we in op bovenstaande verzoeken.

Wat is de te delen informatie?

Wat is de doelstelling van de aanpak verduurzaming stadslogistiek?

De gemeente wil graag de leefbaarheid in de binnenstad vergroten. Het verduurzamen van de logistieke stromen in onze binnenstad draagt hieraan bij door het verminderen van logistieke vervoersbewegingen en de overgebleven stromen emissieloos te maken. Door middel van een zero emissie zone voor stadslogistiek kunnen we dit realiseren. Het invoeren van zo'n zone is een ingrijpende maatregel en daarom zal deze pas op 1/1/2026 daadwerkelijk in gaan. In de tussentijd bereiden we ons en de partijen uit de stad, en daarbuiten, voor op deze maatregel.

Zoals hierboven al wordt beschreven is de prioriteit het verminderen van logistieke vervoersbewegingen. Wat er dan nog rijdt in de binnenstad zal emissieloos zijn, of op een andere manier tot stand komen. Denk aan fietskoeriers of vervoer over water.

Het nieuwe coalitieakkoord bevestigt deze ambitie nog maar eens. Speciale aandacht moet gaan naar kleine en zelfstandige ondernemers om te voorkomen dat de invoering van de ZES-zone hen voor onoverkomelijke problemen stelt. We maken een plan om de bevoorrading van de binnenstad zo snel mogelijk emissieloos en efficiënter te maken. Dit draagt het meest bij aan de ambitie en biedt perspectief voor de ondernemers in de binnenstad.

Bovendien wil de gemeente in 2040 klimaatneutraal zijn. Mobiliteit heeft een significante bijdrage aan de uitstoot van broeikasgassen, zoals CO₂, stikstof en fijnstof, in Dordrecht. Het verduurzamen van stadslogistiek draagt bij aan het verminderen van deze emissies en is dus ook onderdeel van het programma Klimaatneutraal 2040.

Verzoek 1: Initiatieven te nemen en/of te ondersteunen die een ZEZ voor (kleine) ondernemingen financieel beter haalbaar kan worden gemaakt, bijv. door voorzieningen voor transport as a service en/of door (voor)financiering gemakkelijker te maken.

Er zijn verschillende initiatieven die we nemen en regelingen die (kleine) ondernemingen ondersteunen.

- We zijn als gemeente met verschillende partijen, zowel landelijk als lokaal/regionaal, in gesprek om efficiëntere bevoorrading van de binnenstad te regelen. Het gaat hierbij om gebundelde bevoorrading zonder uitstoot voor ondernemers in de binnenstad, via een zogenaamde logistieke hub. Hiermee verminderen we het aantal vervoersbewegingen van en naar de binnenstad en bieden we perspectief voor onze ondernemers. We onderzoeken of we als gemeente onze eigen bevoorrading hier ook op kunnen laten aansluiten om zo het goede voorbeeld te geven. We willen hiermee in de eerste helft van 2023 een pilot starten.
- We starten in Q1 2023 met het goede gesprek bij midden en kleine ondernemers in de binnenstad. Er wordt per bedrijf gekeken naar de logistieke stromen en op basis daarvan krijgt men advies op maat hoe de overgang naar de zero emissie zone gemaakt kan worden. Dit gaat zowel over de aanschaf van een elektrisch voertuig als oplossingen voor efficiëntere logistiek. Deze aanpak is al door meerdere steden ingezet, waaronder Rotterdam, Gouda en Tilburg, en werd daar positief ontvangen door ondernemers.
- Het Rijk heeft een subsidie beschikbaar gesteld van maximaal 12% voor ondernemers voor de aanschaf of lease van een nieuwe elektrische bestelauto. Zie: <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/seba>
- Het Rijk stimuleert elektrisch rijden met een milieu-investeringsaftrek (MIA) op een elektrische bestelauto en op de aanschaf van laadpalen. Hierdoor hoeft een bedrijf minder belasting te betalen. Deze investeringsaftrek kan oplopen tot 45% van het investeringsbedrag minus €11.000. Voorbeeld: een bus van 50.000 euro komt voor (50.000 – 11.000) 39.000 euro in aanmerking voor MIA. Deze regeling kan gecombineerd met de subsidieregeling hierboven. Zie: <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/mia-vamil/ondernemers>

Verzoek 2: Te onderzoeken wanneer en onder welke condities uitbreiding naar ZEZ voor alle verkeer en/of naar andere delen van de stad mogelijk is.

Het bepalen van de grootte van de ZES-zone was onderdeel van het opstellen van de routekaart Verduurzaming Stadslogistiek. We hebben hiervoor met verschillende stakeholders gesproken. Uiteindelijk is gekozen voor de binnenstad, omdat dit een gebied is in de stad waar veel logistieke stromen plaatsvinden door een hoge concentratie van relatief kleine ondernemers. Bovendien is het aantal ingangen naar het gebied beperkt en is men er bekend met beperkingen (venstertijden). Een kleiner gebied, zoals het kernwinkelgebied, heeft weinig impact. Een groter gebied, zoals de 19^e-eeuwse schil, is op dit moment niet realistisch. Er is minder concentratie van bedrijven en er zijn juist relatief veel woonwijken in dit gebied. Bovendien is dan het aantal ingangen significant groter wat handhaving een stuk complexer maakt. Steden van soortgelijke omvang, zoals Gouda en Leiden, kiezen voor een zone van vergelijkbare grootte.

Welke maatregelen nemen we al om het verkeer en vervoer in de stad te verduurzamen?

We onderschrijven de urgente klimaatproblematiek waar we momenteel mee te maken hebben en de wens voor een gezondere lucht en leefomgeving. Het verminderen, veranderen en verschonen van gemotoriseerd verkeer en vervoer in de stad doen we daarom ook op veel verschillende manieren. Het invoeren van een zero emissie zone voor stadslogistiek is één van deze middelen om de negatieve impact van verkeer en vervoer op de omgeving te verminderen, de leefbaarheid van de stad te vergroten en klimaatneutraal te zijn in 2040. Er zijn echter veel meer middelen die hieraan bijdragen en waar we als gemeente ook actief op inzetten. De afgelopen jaren hebben we onder andere al de volgende stappen gezet:

- Agenda deelmobiliteit;
- Fietsnota en Fietsuitvoeringsprogramma;
- Lobby Oude Lijn;
- Integrale visie op laadinfrastructuur;
- Tariefdifferentiatie voor parkeren.

Inmiddels ligt de startnotitie mobiliteit voor bij het college. Deze dient als basis voor het integraal programma mobiliteit. Hiermee willen we mobiliteit in de volle breedte verduurzamen via verminderen, veranderen en verschonen.

In de eerste plaats willen we dat mensen zich minder verplaatsen met de auto. We gebruiken hiervoor het STOMP-principe: Stappen, Trappen, OV, MaaS en particulier vervoer, en in die voorkeursvolgorde. Hiermee bereiken we dat mensen zo veel mogelijk de auto laten staan en het bezit zelfs verminderd. Hiermee komt plaats vrij in de openbare ruimte voor groen om te spelen, bewegen, ontmoeten en bijvoorbeeld tegengaan van hittestress. Maar dus ook voor lopen en fietsen.

Het verschonen van mobiliteit zorgt voor schonere lucht, minder CO₂-emissies en minder geluidsoverlast, maar het draagt niet bij aan het creëren van ruimte op straat. Een elektrische auto vraagt nog steeds om ruimte, lees: parkeerplek, die we graag anders invullen om de stad aantrekkelijker te maken. Het instellen van een zero emissie zone voor personenauto's in de binnenstad is daarom niet de maatregel waar we voor kiezen. Wel zorgen we ervoor dat het aantrekkelijker en makkelijker wordt om een elektrische auto te gebruiken. Onder andere door strategisch toevoegen van laadpunten. Subsidies vanuit het Rijk zorgen bovendien voor een versnelling van de verkoop van elektrische auto's. Vanaf 2035 mogen nieuwe auto's überhaupt geen schadelijke emissies meer uitstoten.

Op logistiek gebied zijn we ook actief in andere delen van de stad:

- Distripark: Distripark is een bedrijventerrein waar we logistieke bedrijven laten vestigen. Bij de nog uit te geven kavels willen we meer inzetten op duurzame bedrijvigheid, met speciale aandacht voor zero emissie logistiek, en meer impact voor onze stad. Dit draagt bij aan de transitie naar duurzame mobiliteit.
- Bouwlogistiek: vervoersstromen voor de bouw hebben een significant aandeel in de totale logistiek in de stad. Door de woningbouwambities zullen deze alleen maar toenemen. We onderzoeken op welke manier we efficiëntere logistiek kunnen afdwingen bij bouwprojecten, en tegelijkertijd experimenteren we al met verschillende maatregelen bij bijvoorbeeld infrastructurele projecten.

Hoe verder na deze raadsinformatiebrief?

Voor de zomer van 2023 zullen we u op de hoogte brengen van de voortgang van de aanpak verduurzaming stadslogistiek, als onderdeel van het programma Klimaatneutraal 2040.

Welke kosten zijn verbonden aan het proces?

De aanpak verduurzaming stadslogistiek wordt betaald vanuit verschillende opgavebudgetten.

Vanaf 2023 krijgen we bovendien ieder jaar geld vanuit het Rijk om activiteiten te financieren die bijdragen aan de invoering van de zero emissie zone voor stadslogistiek.

Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

Raadsinformatiebrief Regionale Agenda Laadinfrastructuur - Raadsinformatiebrief;

Zero Emissie Zone voor stadslogistiek - Raadsvoorstel;
Vaststellen Agenda deelmobiliteit - Raadsvoorstel;
Uitvoeringsprogramma fietsnota 'Dordt fietst verder!' 2020-2022 - Raadsvoorstel;

Het college van Burgemeester en Wethouders

secretaris

burgemeester