

Aan
de gemeenteraad

Datum 18 juni 2024
Zaaknummer 2024-0062549
Betreft Verduurzaming stadslogistiek en zero-emissie zone

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

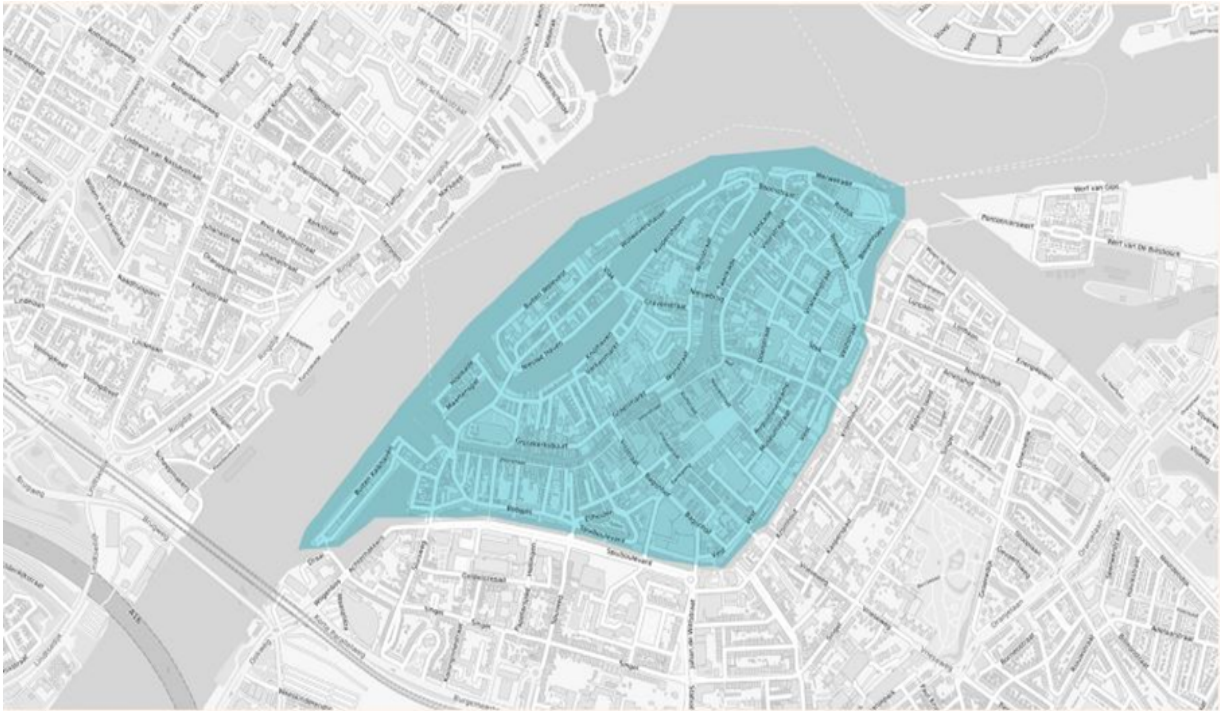
Raadsinformatiebrief

Wat is de aanleiding om deze informatie kenbaar te maken?

De gemeente Dordrecht wil graag de leefbaarheid en levendigheid in de binnenstad vergroten, zoals staat beschreven in de binnenstadsvisie 'Slijpen aan een diamant'. Het verduurzamen van de logistieke stromen in onze binnenstad draagt hieraan bij door het aantal logistieke vervoersbewegingen te verminderen. En vervolgens de overgebleven stromen emissievrij te maken. De invoering van een zero emissie zone (ZE-zone) voor logistiek is een maatregel die dit mogelijk maakt. In oktober 2021 heeft uw raad de ambitie vastgesteld om een ZE-zone in te voeren in Dordrecht.

De prioriteit is het verminderen van logistieke vervoersbewegingen met bestelbus of vrachtwagen. Hiermee dragen we het meest bij aan de ambities voor een leefbare en levendige binnenstad. Als er minder bestel- en vrachtverkeer door het centrum rijdt is het er aangenamer verblijven voor bezoekers, toeristen en inwoners. Dit heeft weer een positief effect op de aantrekkingskracht van de binnenstad wat goed is voor de ondernemers. Er worden daarnaast minder vervuilende stoffen uitgestoten. Door de binnenstadlogistiek efficiënter te regelen kunnen we dit realiseren. Denk hierbij aan het bundelen van bevoorrading, efficiëntere routing, minder vaak laten leveren of andere vervoersmiddelen gebruiken zoals bakfietsen. De overgebleven logistieke vervoersbewegingen zullen dan emissievrij moeten rijden, wat zorgt voor minder geluidsoverlast en wederom minder uitstoot van vervuilende stoffen.

De beoogde zone in Dordrecht heeft de volgende omvang:



Er gelden meerdere [overgangsregelingen](#) voor de ZE-zones waardoor sommige voertuigen op benzine of diesel wat langer toegang hebben. Dit zijn landelijke regelingen die voor alle gemeenten gelden. Voor Dordrecht is alleen de startdatum anders, namelijk 01-01-2026. Naast de overgangsregelingen komen er ook verschillende [ontheffingen](#) voor voertuigen en/of ondernemers waarvoor de overstap naar elektrisch (nog) niet mogelijk is. Ook dit wordt grotendeels landelijk geregeld om uniformiteit tussen gemeenten te waarborgen. Door de overgangsregelingen, ontheffingen en alternatieven die er zijn, is de overstap voor ondernemers wat minder ingrijpend.

De invoering van de ZE-zone logistiek is een maatregel uit het landelijke Klimaatakkoord. De invoering van deze zones levert Nederland een jaarlijkse CO₂-besparing van ongeveer één megaton op. Het draagt significant bij aan de ambitie Klimaatneutraal Dordrecht 2040, binnen de routekaart mobiliteit. Daarnaast draagt het bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit, waar we ons aan gecommitteerd hebben middels het Schone Lucht Akkoord. Inmiddels hebben een kleine dertig gemeenten aangekondigd een ZE-zone in te stellen. In Zuid-Holland gaat dit om Alphen aan den Rijn, Delft, Den Haag, Dordrecht, Gouda, Leiden en Rotterdam. Het overgrote deel van deze gemeenten stelt de ZE-zone op 01-01-2025 in. Dit is dus een jaar eerder dan Dordrecht. Het geeft ons de mogelijkheid om te leren van wat er goed en minder goed gaat bij die andere gemeenten en het geeft ondernemers met de meest vervuilde voertuigen een extra jaar uitstel.

Wat is de te delen informatie?

Stand van zaken buiten Dordrecht

Voordat we ingaan op de huidige ontwikkelingen in Dordrecht geven we eerst inzicht in de stand van zaken op landelijk niveau en bij andere gemeenten.

Rijksoverheid

Medio mei is het hoofdlijnenakkoord van het nieuwe kabinet verschenen. Hierin wordt aangegeven dat gekeken wordt naar het uitstellen van de invoering van de ZE-zone, maar dat de invoering wel een gemeentebesluit blijft. Het standpunt van de gemeenten en VNG is om de invoering van de ZE-zones niet uit te stellen en vast te houden aan de huidige route die jaren geleden al is ingezet. Het is afwachten wat er uiteindelijk in het regeerakkoord komt te staan.

Het Rijk heeft de RDW verantwoordelijk gemaakt voor het realiseren en uitvoeren van het landelijke loket voor ontheffingen, het Centraal Lokaal. Dordrecht onderschrijft de noodzaak voor een centrale organisatie om zo uniformiteit tussen steden te waarborgen. De realisatie hiervan

heeft echter vertraging opgelopen en daarom is deze op zijn vroegst pas in het najaar operationeel. Voor de steden die vanaf komend jaar de ZE-zone invoeren is dat te laat. De G4 gaat daarom een tijdelijk een loket opzetten waar de andere gemeenten ook gebruik van kunnen maken. Zodra het Centraal Loket volledig operationeel is, naar verwachting begin 2025, zal hierop overgestapt worden. Voor Dordrecht heeft dit weinig tot geen effect omdat wij pas in 2026 willen invoeren.

Andere gemeenten

De volgende steden zijn de procedure voor het nemen van het verkeersbesluit inmiddels gestart: Amsterdam, Eindhoven, Gouda, Maastricht*, Nijmegen, Rotterdam*, Tilburg, Den Haag en Utrecht.

*Deze gemeenten hebben het verkeersbesluit al genomen.

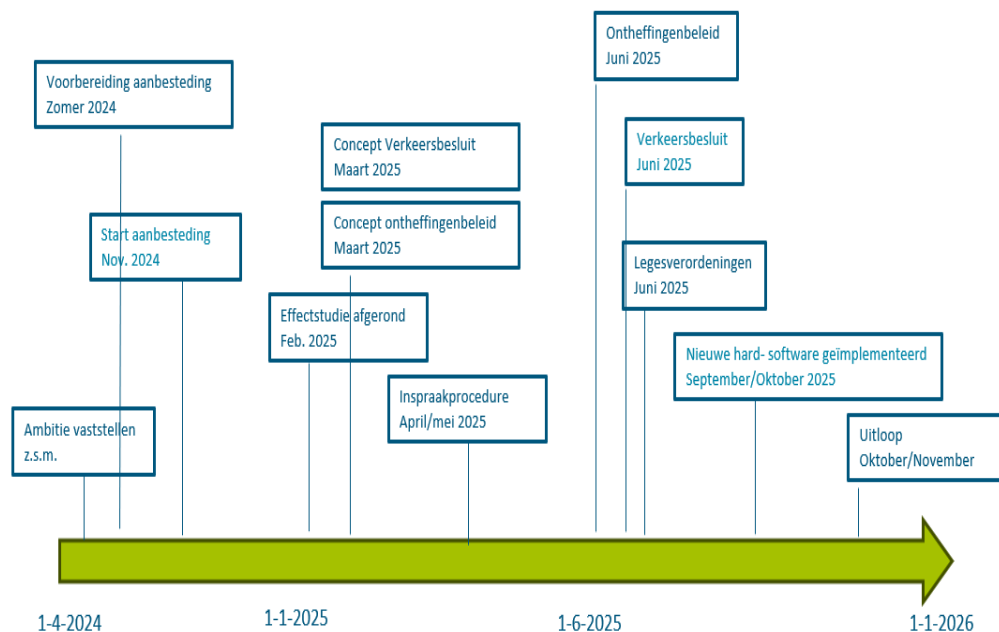
Vanuit de G40-werkgroep 'Vitale binnensteden', waar Dordrecht trekker van is, wordt gezamenlijk van het Rijk gevraagd om de prioriteit meer te leggen op het verminderen van vervoersbewegingen, meer aandacht te geven aan kleinere ondernemers en vaart te maken met de invoering van het Centraal Loket.

Stand van zaken in Dordrecht

Samen met bureau Royal Haskoning DHV is een stappenplan ten behoeve van de invoering van de ZE-zone in Dordrecht opgesteld. Dit plan beschrijft de stappen die we nog moeten nemen en de keuzes die we nog moeten maken om tot daadwerkelijke fysieke invoering te komen.

Dit zijn de volgende onderdelen, niet per se in chronologische volgorde:

- besluit tot invoering: Van ambitie naar realisatie;
- verkeersbesluit nemen;
- ontheffingenbeleid: Aansluiten bij het landelijke Centraal Loket en mogelijke lokale ontheffingen bepalen;
- camera handhaving: Voor de ZE-zone zetten we ANPR-camerahandhaving in zoals we nu ook al doen voor het kernwinkelgebied. Het proces tot realisatie hiervan opzetten;
- planning mijlpalen (zie onder);
- laadinfrastructuur: Openbare oplaadlocaties, zowel in als buiten de binnenstad, in kaart brengen. Voorkeur voor bedrijven is nog steeds laden op eigen terrein.



Adviesgesprekken

Sinds de zomer van 2023 zijn er twee logistiek makelaars actief voor de gemeente Dordrecht. Inmiddels hebben zij meer dan 50 adviesgesprekken gevoerd met ondernemers. Het overgrote deel hiervan is gevestigd in de binnenstad. De logistiek makelaar geeft op basis van de huidige logistieke stromen van de ondernemer verschillende mogelijkheden weer omtrent de ZE-zone en geeft daarbij een gericht advies. De focus van deze gesprekken ligt op het verminderen van het aantal vervoersbewegingen. Door bijvoorbeeld efficiënter te rijden, minder vaak te laten leveren,

gezamenlijk met andere ondernemers te bevoorraden, gebruik te maken van een logistieke hub, (een deel van) de ritten met een vrachtfiets uit te voeren, etc. Hieronder worden de belangrijkste voorlopige conclusies van deze gesprekken benoemd. Nagenoeg alle ondernemers vinden het fijn dat we deze gesprekken aanbieden. Verder lopen de reacties op de beoogde invoering van de ZE-zone uiteen. Een aantal ondernemers geeft aan dat ze de ambitie begrijpen maar dat elektrisch rijden te duur is en dat ze de overstap niet kunnen betalen. Anderen zien de meerwaarde er niet van in. En weer een andere groep juicht het juist toe, want ze willen een schonere, levendige en leefbaardere stad. Sommige ondernemers hebben zich ook al voorbereid op de transitie door bijvoorbeeld een elektrische bestelbus aan te schaffen. Een elektrische bestelbus komt ten opzichte van een nieuwe dieselbus financieel goed uit. De aanschafwaarde ligt vaak nog hoger, maar door de lagere jaarlijkse kosten heeft een e-bus een gelijkwaardige of soms zelfs gunstigere Total Cost of Ownership. Kleinere bedrijven, die niet in de logistiek actief zijn, maken veelal gebruik van grote landelijke partijen als PostNL en DHL. Zij rijden vaak al elektrisch waardoor er voor deze ondernemers weinig tot niets verandert.

Probeeraanbod elektrische voertuigen

In juni starten we met het probeeraanbod voor elektrische voertuigen. Bedrijven kunnen dan bijvoorbeeld een elektrische bestelbus of vrachtfiets uitproberen. Dit aanbod wordt in samenwerking met Dordtse auto- en fietsdealers gerealiseerd. Voorwaarde om gebruik te maken van het probeeraanbod is dat er een adviesgesprek is geweest met de logistiek makelaar. In andere steden is dit al eerder met succes opgezet.

Actieve informatievoorziening

Via verschillende kanalen blijven we onze bedrijven actief informeren. Recent hebben we een flyeractie ondernomen in de binnenstad. Alle ondernemers in de binnenstad met een activiteit in de plint zijn langsgegaan. Naast informatie over de ZE-zone en de bijbehorende regels, stond er ook dat en hoe men een adviesgesprek kan aanvragen. Het Binnenstadsbedrijf heeft aan de voorkant aangekondigd dat er geflyerd ging worden. De DOV organiseerde recent een bijeenkomst waar het onderwerp mobiliteit centraal stond. Eén van de logistiek makelaars was hierbij aanwezig en was beschikbaar voor vragen en het regelen van een adviesgesprek.

Inmiddels hebben de meeste bedrijven in de binnenstad contact gehad met de logistiek makelaars. De komende periode benaderen we actief bedrijven buiten de beoogde ZE-zone met eigen logistieke voertuigen en de mogelijkheid voor een adviesgesprek.

Net na de zomervakantie zijn we van plan om wederom een informatiebrief te sturen naar alle bedrijven met eigen voertuigen, dus ook buiten de beoogde ZE-zone, en alle bedrijven in de binnenstad, waarmee we ondernemers nogmaals op de hoogte brengen van de ZE-zones. Afgelopen jaar hebben we dit ook gedaan.

Pilotprojecten horeca

Afgelopen najaar hebben studenten van de Dordrecht Academy in opdracht van een aantal horecaondernemers en Netwerk onderzoek gedaan naar de afvalinzameling bij horecabedrijven in en om de binnenstad. Het doel was te zoeken naar een oplossing voor ondernemers met weinig tot geen ruimte voor afvalberging in hun zaak en tegelijkertijd meer afvalscheiding te realiseren. Momenteel wordt gewerkt aan een pilot die na de zomer moet starten. Fijnmaziger, efficiënter en meer gescheiden inzamelen met behulp van licht elektrische voertuigen is het doel.

Daarnaast zijn we via het G40-netwerken aangesloten bij verschillende innovatietrajecten, waaronder rondom verduurzaming van stadslogistiek. Hierbij onderzoeken we het bundelen van bevoorrading voor horeca. Dit is met name kansrijk doordat veel ondernemers dezelfde leveranciers hebben. Medio mei hebben we een eerste gesprek gehad met een aantal horecaondernemers uit de binnenstad, hubpartij HupKlub en het Binnenstadsbedrijf. Er is afgesproken om de logistieke stromen van de verschillende ondernemers te analyseren en te onderzoeken welke efficiëntiemogelijkheden er zijn, via bijvoorbeeld bundeling.

Markt

De markt is een veel besproken doelgroep in het kader van zero-emissiezones. Dit geldt voor alle gemeenten die een ZE-zone gaan invoeren. De markten hebben een grote waarde voor steden en haar inwoners. De invoering van ZE-zones is, net als voor het midden- en kleinbedrijf, een behoorlijk ingrijpende overgang voor marktondernemers. Hierom zijn er overgangsregelingen

en ontheffingen die ervoor zorgen dat de schonere fossiele voertuigen langer de binnensteden in mogen rijden en dat wanneer een overstap naar een elektrisch voertuig niet mogelijk is een ontheffing verleend wordt. Daarbovenop heeft iedere gemeente altijd nog een hardheidsclausule om ontheffingen te verlenen.

Hoe verder na deze raadsinformatiebrief?

Wij stellen voor een beeldvormende sessie met uw raad te organiseren. Tijdens deze sessie worden we dan meegenomen door een aantal experts op dit onderwerp. Daarnaast geeft het de ruimte om met elkaar het gesprek aan te gaan. Mocht uw raad een dergelijke sessie wenselijk vinden, dan horen wij dat uiteraard graag.

Welke kosten zijn verbonden aan het proces?

We krijgen jaarlijks financiële middelen vanuit het Rijk om de ZE-zone in te voeren.

Het college van Burgemeester en Wethouders

C.H.W.M. Post
secretaris

A.W. Kolff
burgemeester