

Aan
de gemeenteraad

Datum 11 mei 2021
Zaaknummer 2021-0063066
Betreft Vaststellen van de routekaart Zero Emissie Zone voor stadslogistiek

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

Voorgesteld besluit

de Routekaart Zero Emissie Stadslogistiek vast te stellen.

Raadsvoorstel

Wat is het doel?

We willen de leefbaarheid van 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 in 2026 daadwerkelijk in gaan. In de tussentijd bereiden we ons en de partijen uit de stad, en daarbuiten, voor op deze maatregel.

Wat houdt een zero emissie zone voor stadslogistiek in?

In een zero emissie zone voor stadslogistiek stoot al het logistieke verkeer geen schadelijke stoffen meer uit. Dit betekent dat logistiek verkeer dat rijdt op fossiele brandstoffen niet meer is toegestaan. We gaan hierbij ten eerste voor minder logistieke vervoersbewegingen door bijvoorbeeld in te zetten op bundeling van bevoorrading. De gemotoriseerde logistieke voertuigen die er nog rijden zijn elektrisch, of rijden op waterstof. Verder wordt de logistiek verzorgd door bijvoorbeeld cargo-bikes. Hier is een kanttekening bij te plaatsen dat er op landelijk niveau een overgangsregeling is afgesproken voor bepaalde type vracht- en bestelverkeer. De overgangsregeling is te vinden in de routekaart. De belangrijkste logistieke stromen zijn: bevoorrading ondernemers, pakketvervoer, afvalinzameling en bouwlogistiek. Er blijft daarnaast lokaal maatwerk mogelijk. Denk hierbij aan bijvoorbeeld verhuisbusjes.

Wat zijn per besispunt de argumenten en wat is hierop de toelichting?

1.1 We vergroten de leefbaarheid van de binnenstad.

Door logistieke stromen in de binnenstad te verminderen en te verduurzamen realiseren we minder bestel- en vrachtverkeersstromen, een schonere lucht, minder geluidsoverlast. Hierdoor vergroten

we de leefbaarheid van de binnenstad. Naast bevoorrading van winkels en horeca gaat het bijvoorbeeld ook om pakketdiensten en afvalinzameling.

1.2 We verminderen de CO₂-uitstoot in de stad.

Een zero emissie zone voor stadslogistiek zorgt ervoor dat logistiek vervoer in de binnenstad geen schadelijke stoffen, waaronder CO₂, meer uitstoot. We willen op de eerste plaats het aantal logistieke bewegingen van bestel- en vrachtverkeer verminderen en de overige ritten verduurzamen. Hierbij kan gedacht worden aan elektrificatie van voertuigen. Het invoeren van zero emissie zones voor stadslogistiek in 30 tot 40 grote steden in Nederland is een maatregel uit het landelijke Klimaatakkoord. Het invoeren van deze zones levert in 2030 circa 1 megaton CO₂ per jaar op.

1.3 We stimuleren en ondersteunen lokale ondernemers om toekomstbestendiger te worden.

We nemen ondernemers in de binnenstad mee in de energietransitie. Door in te zetten op duurzame logistiek veranderen ondernemers mee richting een duurzamere economie. Bovendien creëren we een fijner bezoekersklimaat in de binnenstad wat goed is voor het ondernemersklimaat.

1.4 Er ligt een landelijk akkoord dat ook ondertekend is door het bedrijfsleven.

Op landelijk niveau is er begin dit jaar een akkoord getekend door het Rijk, lokale overheden en het verschillende brancheverenigingen genaamd 'Uitvoeringsagenda Stadslogistiek: Op weg naar zero-emissie'. Hierin wordt beschreven hoe Nederland de transitie gaat maken naar zero-emissie zones voor stadslogistiek. Door een gezamenlijke aanpak wil men een lappendeken aan regels voorkomen. Dit landelijk akkoord geeft aan dat er nu momentum is om hiermee aan de slag te gaan en dat het voor de ondernemers ook kan. De andere grote steden in Zuid-Holland hebben al ondertekend, zoals Rotterdam en Delft. We sluiten aan bij deze ontwikkeling.

2.1 De routekaart beschrijft een stapsgewijze aanpak die samen met de stakeholders is neergezet.

De beoogde aanpak zoals beschreven in de routekaart is gezamenlijk met de partners uit de stad, zoals de POBD, en bijvoorbeeld vervoerders gemaakt. En deze heeft dus draagvlak. Het gaat om een pragmatische, stapsgewijze aanpak waarbij we inzetten op concrete projecten, maar met een stip op de horizon in de vorm van de zero emissie zone voor stadslogistiek.

Wat zijn kanttekeningen en/of risico's bij dit voorstel?

1.1 Voor kleinere bedrijven is de transitie financieel lastig, zeker door de coronacrisis.

Veel ondernemers in de binnenstad, voornamelijk van horeca en detailhandel, zijn hard geraakt door de coronacrisis. Voor hen is het lastig om bijvoorbeeld een elektrische bestelbus aan te schaffen om hun bevoorrading veilig te stellen. We proberen dit op verschillende manier aan te pakken. Enerzijds zetten we in op het bundelen van bevoorrading. Meerdere bedrijven krijgen dan via één voertuig hun leveringen. Deze voertuigen halen deze goederen op bij bijvoorbeeld een logistieke hub buiten de binnenstad. Samen met de ondernemers uit de binnenstad gaan we actief de mogelijkheden hiertoe onderzoeken. We hebben al verschillende partijen gesproken die dit kunnen realiseren. De gemeente kan hierin zelf een rol als launching customer innemen. Uiteraard geldt ook hier, maatwerk moet mogelijk blijven voor ondernemers. Men is niet genoodzaakt om deel te nemen aan bundeling initiatieven. Anderzijds start er dit jaar een landelijke subsidieregeling voor elektrische bestelbussen waarmee de aanschafprijs daarvan een stuk lager komt te liggen.

1.2 We hebben eerder een binnenstadservice gehad die vrij snel is opgeheven.

Enkele jaren geleden is er in Dordrecht een binnenstadservice geweest die een aantal ondernemers gebruikte voor bevoorrading. Uiteindelijk is hiermee gestopt. Dit lag voornamelijk aan het gebrek aan urgentie bij de ondernemers op dat moment en concrete ambitie bij de gemeente op dit onderwerp. Inmiddels zijn we een aantal jaar verder en zien we ook in andere steden, zoals Leiden en Utrecht, succesvolle initiatieven ontstaan. Bovendien is er een aanpak opgesteld die draagvlak kent bij binnenstadondernemers, vervoerders en andere stakeholders.

1.3 Er is een risico dat grote winkelketens vertrekken.

Om economische activiteit in de binnenstad te waarborgen, en leegstand te voorkomen en aan te pakken willen we de grote ketens behouden. De invoering van een zero emissie zone zou de binnenstad van Dordrecht minder interessant kunnen maken voor grotere ketens die op dit

moment bevoorrading van de winkels organiseren met grote vrachtwagens. Echter, grote ketens zullen juist makkelijker meegaan in deze transitie. Deze partijen zijn kapitaalcrachtiger en kunnen dus makkelijker duurzame voertuigen aanschaffen. Bovendien krijgen de ketens hier in bijna alle grote steden mee te maken, wat betekent dat ze hiermee aan de slag moeten. Dit zijn vaak ook bedrijven die zelf een duurzaamheidsstrategie hebben en al bezig zijn hun logistiek te verduurzamen. Voorbeelden hiervan zijn McDonald's en Albert Heijn.

Welk (participatie)proces is doorlopen om tot dit voorstel te komen?

Hoe is de aanpak opgesteld en wat is daarin het participatieproces geweest?

1. De huidige situatie is in kaart gebracht. Wat is het huidige ontheffingenbeleid? Welk mogelijkheden zijn er qua gebied? Welke ontwikkelingen lopen er al in de gemeente die hierop aansluiten?
2. De bestaande ambities zijn onderzocht. Wat staat er in het coalitieakkoord, mobiliteitsplan, regionale energiestrategie, etc.
3. Samen met het bestuur is de beoogde ambitie bepaald.
4. De beoogde ambitie is meegenomen naar 'buiten' en voorgelegd aan stakeholders. In de bijlagen zit een lijst met alle gesproken stakeholders. We hebben hen onder andere de volgende vragen voorgelegd:
 - Hoe kijken stakeholders aan tegen de ontwikkeling van verduurzaming stadslogistiek in de binnenstad?
 - Wat vinden stakeholders van de beoogde ambitie?
 - Waar zijn de stakeholders op dit moment mee bezig o.g.v. stadslogistiek?
5. Een concept routekaart is opgesteld. Deze loopt tot 2026 met actiepunten per jaar.
6. De concept routekaart is gedeeld met stakeholders en hen is gevraagd om feedback.
7. De definitieve routekaart is opgesteld o.b.v. de feedback van de stakeholders.

De aanpak kan grotendeels worden verdeeld in drie fasen. De uit te voeren activiteiten staan in de routekaart. Voor een visuele, en samenvattende, weergave, zie de infographic.

- Fase 1: In de eerste fase, 2021 en 2022, worden concrete projecten met stakeholders ondernomen en wordt aangesloten bij lopende ontwikkelingen.
- Fase 2: In de tweede fase, 2023 en 2024, worden de routekaart en de opgezette projecten geëvalueerd. Er wordt onder andere gekeken wat er nodig is voor opschaling van de initiatieven.
- Fase 3: de derde en laatste fase, 2025 en 2026, kenmerkt zich met name door besluitvorming van de zero-emissie zone en inwerkingtreding daarvan.

Welke kansen zien de stakeholders?

- Afvalinzamelaars: Zowel verduurzamen van vrachtwagens die rijden in het centrum (elektrificatie) als routeoptimalisatie en meer centrale opslag van afval.
- Vervoerders: Verschillende vervoerders rijden al met elektrische voertuigen of zijn van plan dit te gaan doen in de nabije toekomst. Privileges voor duurzame voertuigen versnellen de transitie.
- Binnenstadondernemers: Bundeling van levering van goederen. Zeker midden tot kleine ondernemers kunnen hierin samenwerken. De grote ketens aanwezig in de binnenstad zullen zelf met elektrische vrachtwagens en bestelbussen gaan rijden. Daarnaast is local to local een interessant concept waarbij bestellingen bij lokale ondernemers op een schone manier worden bezorgd door bijvoorbeeld fietskoeriers.
- Bewoners: Minder bestelbussen in de straat. Minder geluidsoverlast van afvaltrucks. Kunnen we met de venstertijden wat doen aan de uitgestorven binnenstad in de avond? Reuring geeft een veilig gevoel. Stimuleer afleverpunten bij inwoners.

Hoe wordt dit betaald?

Voor het eerste jaar zijn er middelen beschikbaar vanuit de gereserveerde budgetten van de betrokken opgaven.

Voor de jaren daarna volgt nog een voorstel. Hierin wordt onder andere de fysieke invoering van de zone meegenomen.

Wat is het vervolg op het raadsbesluit?

Wanneer de gemeenteraad instemt met de ambitie en de bijbehorende routekaart, zullen we beginnen met de activiteiten die beschreven staan in de routekaart voor dit jaar. Het opzetten van de projectgroep met de stakeholders is daarvan één van de eerste acties, waarna we in ieder geval voor de zomer de schouw door de binnenstad hebben gedaan. Dit alles mits de coronamaatregelen dat toestaan.

Het college van Burgemeester en Wethouders



De raad van de gemeente DORDRECHT en de BURGEMEESTER van de gemeente DORDRECHT, ieder voor zover het zijn bevoegdheid betreft;

gezien het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders van 11 mei 2021 inzake Vaststellen van de routekaart Zero Emissie Zone voor stadslogistiek;

gelet op artikel 160, lid 1 onder a van de Gemeentewet;

b e s l u i t :

de Routekaart Zero Emissie Stadslogistiek vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van

Bijlagen

1. Routekaart Zero Emissie Stadslogistiek Dordrecht - definitief.pdf