

Raadsvoorstel

		Voorstel nr
Raadsvergadering mei 2024		Datum 29 mei 2024
Onderwerp Uitstel van de invoering van de Zero Emissie-zone voor Stadslogistiek in Apeldoorn		Portefeuille M. Wenzkowski
Aan de gemeenteraad		

Voorstel

Instemmen met het collegevoorstel om de invoering van de Zero Emissie-zone voor Stadslogistiek (ZE-zone) uit te stellen naar 1 januari 2030, i.p.v. 1 januari 2025, zoals genoemd in de 'Visie op Mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn', vastgesteld door de gemeenteraad op 17 juni 2021.

1. Toelichting

Aanleiding

De gemeente Apeldoorn heeft in de Visie op Mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn de ambitie uitgesproken om vanaf 2025 een ZE-zone in te stellen voor het logistieke verkeer in de binnenstad van Apeldoorn. Samen met stakeholders wordt deze ambitie uitgewerkt. Diverse signalen die ons bereiken leiden ertoe dat deze ambitie voor onze binnenstad niet haalbaar blijkt.

Bestuurlijk belang

De gemeenteraad heeft in 2021 de Visie op Mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn vastgesteld. Bij heroverweging van het onderdeel over Stadslogistiek in deze visie moet de gemeenteraad hierover een nieuw besluit nemen.

Centrale vraag

Is het realistisch voor de gemeente en voor de ondernemers om vanaf 1 januari 2025 te starten met de invoering van de ZE-zone?

2. Kader

Apeldoorn heeft zich via een Green Deal ZES in 2019 aangesloten bij de landelijke ambitie om het logistieke verkeer in binnensteden te verschonen en verminderen. De landelijke ambitie is in het Klimaatakkoord vastgelegd. Op 17 juni 2021 heeft de gemeenteraad de Visie op Mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn vastgesteld, waarin onder andere is opgenomen om vanaf 2025 het logistieke verkeer in de binnenstad (het gebied binnen de centrumring) zoveel mogelijk uitstootvrij wordt.

3. Beoogd (maatschappelijk) resultaat

Uitgangspunt van de Zero Emissie-zone is een schonere binnenstad en minder logistieke vervoersbewegingen binnen de centrumring. Door uitstel naar 2030 komen we tegemoet aan bezwaren bij de ondernemers en gemeente.

4. Argumentatie

Om de invoering van een ZE-zone succesvol te kunnen laten zijn, moeten er voldoende elektrische (of alternatieve uitstootloze) bedrijfswagens beschikbaar zijn en zullen ondernemers deze ook moeten kunnen opladen.

Uit een analyse van het RDW-bestand van alle bedrijfsvoertuigen in Apeldoorn blijkt dat 2 van de 3 ondernemers gewend is om een tweedehands voertuig te rijden. In het Klimaatakkoord uit 2019 was het uitgangspunt dat de tweedehands markt van 2024 vorm zou krijgen en vanaf 2028 volwassen zou zijn. Dat is nog niet de situatie. Tweedehands elektrische bedrijfswagens zijn nog nauwelijks te verkrijgen. Er rijden nu nog slechts 160 nieuwe elektrische bedrijfswagens, (1,5% van het totale aantal) in gemeente Apeldoorn. Dus de markt voor tweedehands elektrische bedrijfswagens zal nog een aantal jaren nodig hebben om zich te ontwikkelen.

In Apeldoorn hebben we te maken met netcongestie en beperkte laadinfra. In het algemeen is de veronderstelling dat ondernemers met 2 bestelwagens of 1 vrachtwagen prima in avond- en nachturen zijn voertuig zal kunnen laden. Als een ondernemer meer dan 3 voertuigen heeft, en dat zijn er bijna 800 in Apeldoorn, dan wordt het al lastiger en zal het per situatie moeten worden bekeken wat de mogelijkheden zijn. De verwachting is dat een aanzienlijk deel van deze ondernemers te maken zal krijgen met netcongestie. Ook zijn de alternatieve brandstoffen voor vrachtwagens nog niet in seriematige productie.

Kortom, kleine ondernemers hebben last van het ontbreken van de tweedehandsmarkt voor emissieloze bedrijfswagens en grote ondernemers hebben last van het ontbreken van voldoende laadcapaciteit.

Daarnaast zijn er op landelijk niveau allerlei discussies gaande, tot zelfs in de Tweede Kamer, en is er nog steeds onduidelijkheid over de ontheffingscriteria voor bijvoorbeeld niet verkrijgbaar ZE-alternatief, bedrijfseconomische omstandigheden en invulling van de hardheidsclausule. Er is onduidelijkheid over het verkeersbord, invulling van het centrale loket waar ondernemers ontheffing kunnen aanvragen, legeskosten e.d.

In november 2023 is er een ondernemersbijeenkomst in Orpheus geweest, waarvoor alle ondernemers met een bedrijfswagens per brief zijn uitgenodigd. Vanuit deze bijeenkomst hebben er in december 2023 een aantal klankbordsessies plaatsgevonden. Daarnaast zijn er diverse 1-op-1 gesprekken met met kleine, middelgrote en grote ondernemers geweest en heeft er in maart 2024 een overleg plaatsgevonden met een aantal ondernemers van BedrijvenKringApeldoorn. Door de ondernemers is aangegeven dat de invoering van de ZE-zone te snel komt en hebben ze op korte termijn behoefte aan duidelijkheid.

Door het ontbreken van de tweedehands markt voor elektrische bedrijfswagens voor kleine ondernemers, de problemen met netcongestie voor de grote(re) ondernemers, alle discussies op landelijk en lokaal niveau en de dringende oproep om duidelijkheid van ondernemers, vinden wij het gerechtvaardigd om het eerder genomen besluit te heroverwegen.

Door akkoord te gaan met ons voorstel:

1. *komen we nog steeds tegemoet aan ons beoogde doel;*
Het uiteindelijke beoogde doel is om in 2030 minder vervoersbewegingen en een schonere lucht te realiseren. Door de invoering uit te stellen naar 2030 komt dit doel niet in het geding. Het oorspronkelijke plan is om vanaf 2025 gefaseerd toe te werken naar de ZE-zone in 2030. Door de fasering zullen er tussen 2025 en 2030 reeds stappen worden gezet in het beperken van de CO₂-uitstoot. Door in 2030 in één keer volledig te starten met de ZE-zone missen we de tussentijdse CO₂-reductie en zal de zone in één keer gelden voor alle ondernemers met een bedrijfswagen.
2. *is er meer ruimte voor de markt om zich verder te ontwikkelen;*
Tijdens het opstellen van het Klimaatakkoord werd een aantal uitgangspunten beschreven voor deze invoering. Allereerst was het uitgangspunt dat de markt voor elektrische bestel- en vrachtwagens zich voldoende zou hebben ontwikkeld in 2024. Daarnaast zou de aanschafprijs voor elektrische bedrijfswagens op hetzelfde niveau zijn als de aanschaf van een fossiele

brandstof bedrijfswagen. Tot slot zou de markt voor tweedehandsvoertuigen vanaf 2028 voldoende ontwikkeld zijn.

De praktijk is dat op dit moment de aanschafprijs van een elektrische bedrijfswagens nog steeds hoger is dan de aanschafprijs van een fossiele brandstof bedrijfswagen. Vanaf 2025 zal dit anders worden als er ook BPM voor fossiele bedrijfswagens van toepassing wordt. Dan zal het gunstiger worden om een elektrische bestelwagen aan te schaffen. Voor vrachtwagens is dit punt nog niet bereikt. Echter, de meeste ondernemers in gemeente Apeldoorn rijden in een tweedehands voertuig en de markt voor tweedehands elektrische bedrijfswagens moet nog volledig op gang komen. Op dit moment zijn er 160 elektrische bedrijfswagens geregistreerd van de in totaal 12.000 geregistreerde bedrijfswagens in gemeente Apeldoorn. Dit heeft als gevolg dat wij verwachten dat de markt voor tweedehandsvoertuigen vanaf 2028 nog steeds niet voldoende zal zijn ontwikkeld. Kortom, de markt is nog niet zover.

Ook de prestaties van de voertuigen bevinden zich nog niet op hetzelfde niveau als een fossiele brandstofbedrijfswagen. De range is beperkter waardoor er regelmatig zal moeten worden geladen hetgeen de efficiency niet ten goede komt. De trekkracht is vooralsnog beperken het investeringsbedrag hoog, alhoewel de ontwikkeling snel gaat.

3. *kan er worden gewerkt aan het oplossen van netcongestie;*
Liander heeft aangegeven dat er in 2029 een nieuw onderstation wordt geplaatst in Apeldoorn zodat vanaf dat moment een opschaling van de netcapaciteit mogelijk is.
4. *hebben we geen last van de vertragingen in het landelijk beleid;*
Op dit moment lopen we bij de invoering in Apeldoorn aan tegen een aantal zaken die landelijk geregeld moeten worden, maar nog niet geregeld zijn. Het vaststellen van het verkeersbord dat de zone moet aanduiden is bijvoorbeeld door het huidige kabinet controversieel verklaard. Dit bord is nodig om het verkeersbesluit te kunnen nemen. Er is nog geen overeenstemming hoe de ontheffingsgronden worden omschreven (dat gebeurt landelijk) en hoe het verstrekken en aanvragen van ontheffingen gaat verlopen (hiervoor wordt een landelijk ontheffingenloket opgericht).
5. *komen we tegemoet aan de wensen van de meeste ondernemers;*
De afgelopen periode hebben we op verschillende wijze ondernemers betrokken. Zo zijn er brieven verstuurd, zijn er een ondernemersbijeenkomst en klankbordsessies georganiseerd. Wij zijn veelvuldig in gesprek geweest met bedrijvenkringen en zijn er 1-op-1 gesprekken geweest met de zero-emissieadviseur en kleine, middelgrote en grote ondernemers. Hieruit komt sterk naar voren dat veel ondernemers zeker voor verduurzaming zijn, maar zij geven aan dat voor hen de invoering van de zone te vroeg komt. De belangrijkste redenen die zij hiervoor geven zijn:
 - De gevraagde investering is te hoog (nieuw en gebruikte voertuigen)
 - De range van het elektrisch voertuig is te beperkt
 - De trekkracht van het elektrisch voertuig is te beperkt
 - Er is niet voldoende elektriciteit beschikbaar
6. *geeft ondernemers op korte termijn duidelijkheid;*
Op dit moment is het nog steeds niet duidelijkheid of ondernemers vanaf de invoeringsdatum wel of niet de ZE-zone in mogen met hun huidige voertuig. Dit als gevolg van onduidelijkheid over de regels met betrekking tot ontheffing indien een ZE-alternatief niet beschikbaar is, de regels met betrekking tot ontheffing op basis bedrijfseconomische gronden, en onzekerheid over netcongestie en laadinfra. Hiervan zijn wij (deels) afhankelijk van het landelijk beleid dat op deze punten nog duidelijkheid moet geven.
7. *hebben ondernemers meer handelingsperspectief en keuze;*
Door uit te stellen geef je ondernemers de komende jaren een keuze. Op dit moment voelen veel ondernemers dat de invoering van de zero-emissiezone hen het kopen van een elektrisch voertuig verplicht. Dit zorgt voor heel veel weerstand. Door de nieuwe maatregel kan een ondernemer nu al rekening houden met de overstap naar een elektrisch voertuig in zijn begroting in 2030.

8. *heeft de gemeentelijke organisatie voldoende tijd de invoering goed in te regelen;*
Door de onduidelijkheid wat er nu landelijk wordt geregeld danwel lokaal aanvullend moet worden geregeld komt de interne organisatie in tijdsnood.
9. *Starten we later met deze maatregel die moet leiden tot schonere lucht in de binnenstad;*
Uitstel kan door ondernemers ook worden gezien als een argument om nog niet aan de slag te gaan met het verduurzamen van het wagenpark. De gedachte 'van uitstel komt afstel' zou kunnen gaan leven. Door hierover duidelijk en periodiek te communiceren willen we dit voorkomen.
10. *Stellen we ondernemers die reeds hebben geïnvesteerd in schone voertuigen wellicht teleur;*
Een argument dat we horen is dat door uitstel te kiezen ondernemers die reeds hebben geïnvesteerd in schonere voertuigen teleurgesteld worden. Wellicht voelt het als een investering die (nog) niet nodig was geweest. Door in de communicatie aandacht te geven aan deze ondernemers, en hen te prijzen voor de stappen die zij reeds hebben gezet en hen als voorbeeld te stellen krijgen zij alsnog de positieve aandacht die zij verdienen. Deze ondernemers zullen wij in de komende jaren betrekken om andere ondernemers van goede voorbeelden te voorzien.
11. *Realiseren we een minder schone lucht in de binnenstad, wordt de CO2-uitstoot minder beperkt dan dat landelijk in het klimaatakkoord en door Apeldoorn in de Visie op mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn tot doel is gesteld;*
De reductie van CO2 en het verschonen van de lucht in de binnenstad blijft een doelstelling, voor zowel het Rijk als voor de gemeente. Het moet echter wel op een voor onder andere onze ondernemers haalbaar zijn om aan de gestelde regels te voldoen om draagvlak te behouden voor de later alsnog in te voeren maatregel.

Oplossingsrichting invoering ZE-zone

Door de invoering van de ZE-zone te starten per 1 januari 2030 ontstaat er duidelijkheid en wordt er voldoende tijd wordt gecreëerd voor de ondernemers en de interne organisatie. Het invoeren van een ZE-zone gaat over twee doelen die in 2030 gerealiseerd dienen te zijn:

- het verschonen van voertuigen
- het verminderen van het aantal voertuigbewegingen

Door uitstel naar 2030 kunnen we nog steeds ons doel behalen met het verschonen van de voertuigen alleen dan zonder een overgangsfase. Daarnaast kunnen we de komende jaren nog steeds stevig inzetten op het verminderen van het aantal voertuigbewegingen door middel van bijvoorbeeld initiatieven te steunen voor logistieke stadshubs en gezamenlijke afvalinzameling. Dit willen we als gemeente niet alleen doen, maar ook in de Regio Stedendriehoek en binnen de G40.

Conclusie

Door de start van de ZE-zone uit te stellen tot 2030 geven we de markt voor elektrische voertuigen tijd om zich te ontwikkelen, kan het energienetwerk worden uitgebreid, geven we ondernemers meer tijd en tijdige duidelijkheid. We kunnen we nog steeds inzetten op het verminderen van vervoersbewegingen en ontlasten we de interne organisatie, terwijl het einddoel om de ZE-zone in 2030 gerealiseerd te hebben overeind blijft. De tegenargumenten, dat we ondernemers teleurstellen die reeds hebben geïnvesteerd en dat we minder CO2-reductie zullen realiseren tussen 2025 en 2030 vinden we minder zwaar wegen dan de argumenten voor uitstel.

5. Maatschappelijk draagvlak / participatie

Op basis van de bijeenkomsten en gesprekken met ondernemers kan worden geconcludeerd, dat veel ondernemers positief staan tegenover verduurzaming en de inzet op minder vervoersbewegingen. Het draagvlak is laag vanwege de hoge investeringen, de beperking in prestaties van elektrische voertuigen, de onzekerheid rondom laadinfra en netcongestie, en de onduidelijkheid rondom de ontheffingen. Als oplossing is door veel ondernemers aangedragen om de invoering uit te stellen of te versoepelen.

6. Risico's

Het uitstellen van de ZE-zone kan leiden tot een aantal risico's.

- Ondernemers geven al langere tijd aan dat de invoering van de ZE-zone niet realistisch is. Zij kunnen teleurgesteld zijn omdat zij vinden dat zij niet eerder serieus zijn genomen, maar zullen wel tevreden zijn met uitstel.
- Ondernemers die reeds geïnvesteerd hebben in een elektrisch voertuig kunnen zich benadeeld voelen. Deze groep ondernemers is overigens beperkt. Van de 160 elektrische bedrijfswagens in gemeente Apeldoorn is de helft van Circulus, Gemeente Apeldoorn, Waterschap Vallei en Veluwe en een aantal autodealers.
- Ondernemers kunnen uitstel als afstel zien en pas (te) laat in actie komen om hun wagenpark te elektrificeren cq. te verduurzamen. Dit kan leiden dat er de komende jaren weinig tot geen verbetering is van de luchtkwaliteit.
- Vanwege de argumenten die bij ons tot dit voorstel leiden, zijn meerdere gemeenten zich op dit moment aan het heroriënteren op het invoeren van de ZE-zone. Het risico bestaat dat er bij verschillende gemeenten wordt gekozen voor verschillende paden naar het jaar 2030. Als we dit voor Apeldoorn goed communiceren hoe wij hiermee omgaan is dit risico voor Apeldoorn niet heel groot, maar kan het voor de logistieke sector wel voor verschillende regels leiden in de komende jaren.
- Het kan zijn dat in 2030 de markt voor tweedehands elektrische bedrijfsvoertuigen nog steeds niet voldoende is ontwikkeld.

7. Financiële paragraaf

De ZE-zone later invoeren en verspoelen zal geen financiële gevolgen hebben.

8. Communicatie van het besluit

Als de Gemeenteraad instemt met voorstel om ZE-zone vanaf 1 januari 2030 in te voeren zullen alle betrokken ondernemers hierover per brief worden geïnformeerd.

9. Realisatie van het besluit

Het uitgangspunt is dat er in kwartaal 2 van 2024 een besluit door de gemeenteraad wordt genomen, zodat alle belanghebbenden voor de zomer kunnen worden geïnformeerd.

Burgemeester en wethouders van Apeldoorn,
de secretaris,

de burgemeester,

S. de Bruin

A.J.M. Heerts