



Raadsvoorstel voor behandeling in oordeelvormende/besluitvormende vergadering

Datum vergadering	: 20 juni 2024	Zaaknummer:	.449763..
Onderwerp	: Invoering zero emissie stadslogistiek zone		
Agendapunt	: OVK04		
Portefeuillehouder	: Wethouder Arnold Versteeg		
Afdeling	: Advies en Interim Management		
Telefoonnummer	: 14 0318		
E-mailadres	: info@ede.nl		
Vastgesteld door het college	: 28 mei 2024		

Beslispunten

1. Kennis te nemen van het rapport Zero Emissie Zone Stadslogistiek
2. De Zero emissie zone voor stadslogistiek in te voeren per 1 januari 2030 in plaats van 1 januari 2026
3. Het ZES-loket te continueren tot 2030 en in te zetten op vermindering van stadslogistiek door het bundelen en efficiënter inrichten van vervoersstromen.

Aanleiding

Op [9 december 2021 heeft de gemeenteraad een principebesluit genomen](#) tot invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek (hierna te noemen: 'zone') in Ede vanaf 1 januari 2026. De zone heeft als doel om de leefbaarheid en het winkel- en verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren en de overlast te beperken, door een gebied in te stellen zonder uitstoot van schadelijke stoffen door bedrijfswagens. In Ede draagt dit bij aan een gezond, groen en gastvrij centrum en het behalen van doelen op het gebied van de klimaat- en energietransitie.

Inleiding

Concreet betekent de zone dat ondernemers met bedrijfswagens (bestelauto's en vrachtwagens) vanaf 2026 de zone in mogen, mits zij elektrisch rijden. Voor een aantal voertuigen is een overgangsperiode ingesteld, afhankelijk van de emissieklasse. Deze periode geldt tot uiterlijk 1 januari 2030, op dat moment gelden de regels voor de zone landelijk en moet het bedrijfsvervoer emissie loos de zone in.

Het is dus niet zo dat alle ondernemers meteen per 2026 de zone niet meer in mogen met hun diesel of benzinevoertuig. Een groot aantal kan gebruik maken van de overgangsfase en kan nog langer de zone in. Verder zijn een aantal ontheffingen op [landelijk niveau](#) geregeld, voor specifieke situaties, voertuigen en tijdstippen. Gemeenten kunnen naast deze landelijke ontheffingen extra ontheffingen regelen, zoals een ontheffing op basis van bedrijfseconomische omstandigheden en toepassing van een hardheidsclausule.

In de afgelopen periode zijn de voorbereidingen voor de zone in gang gezet. Met een speciaal daarvoor ingericht ZES-loket zijn ondernemers geïnformeerd en van advies voorzien. Vanuit de landelijke uitvoeringsorganisatie (UAS) is gewerkt aan het opstellen van centrale ontheffingen en uitzonderingen. De raad is van deze voorbereidingen op de hoogte gesteld door middel van een memo aan de raad op 4 juli 2023.

Motie

Tijdens de behandeling van de programmabegroting 2024 - 2027 is een motie aangenomen met de volgende strekking:

- Te onderzoeken of de netcongestie invloed heeft op de start van de Zero Emissie Zone;
- Een duidelijk beleid op te stellen voor ontheffingen in de Zero Emissie Zone, waarbij de criteria voor ontheffing en de aanvraagprocedure worden vastgelegd;

- Uiterlijk het tweede kwartaal van 2024 een plan voor de invoering van de Zero Emissie Zone en de genomen maatregelen aan de gemeenteraad te presenteren met een informatieve bijeenkomst;
- Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden actief te betrekken bij de besluitvorming en implementatie van de Zero Emissie Zone.

Met dit raadsvoorstel wordt tegemoetgekomen aan bovengenoemde motie en wordt een voorstel gedaan voor een plan voor de invoering van de zone per 1 januari 2030 in plaats van 2026. Dit is het scenario 3 uit het Kennisdocument. Dit kennisdocument is gebruikt om deze keuze te onderbouwen en is als bijlage toegevoegd. In dit Kennisdocument wordt ingegaan op de randvoorwaarden voor het invoeren van de zone, op basis van beschikbare data en worden scenario's geschetst.

Achtergrond(en)

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in 30 tot 40 van de grootste gemeenten in Nederland vanaf 2025 een zero-emissiezone (nul-emissie zone) wordt ingevoerd voor logistieke voertuigen in binnencentra en omliggende wijken. Doel van een zero-emissiezone in binnencentra is om de gezondheid, leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid, economische vitaliteit en verduurzaming te verbeteren.

Bijdrage(n) aan beleidsdoelen

De beleidsdoelen van de zero emissie zone liggen vast in:

- Convenant Green deal Zero Emissie Stadslogistiek 2014
- Klimaatakkoord 2019: voor de G40 steden, schone lucht en totale opgave 1,5 megaton CO₂-reductie
- Raadsbesluit 9 december 2021 en start aanpak overgangperiode ZES
- Ambitie in Bestuursakkoord 2022- 2026
- Programma Ede energieneutraal 2050; elektrificatie van mobiliteit
- Programma Levendig Centrum; groen en gastvrij centrum, functiewisseling panden
- [Raadsmemo](#) met zaaknummer 403035 op 4 juli 2023.

Voor alle in te stellen zones in Nederland is een algemene CO₂-reductie doelstelling geformuleerd. Deze is niet per zone vastgelegd. Bij de besluitvorming over de zone in Ede is uitgegaan van een CO₂-reductie van 9Kton, te bereiken in 2030.

Voorgestelde beleidskeuze / argumenten

Samengevat worden er twee beleidskeuzes gemaakt:

1. De invoering van de ZES-zone per 1 januari 2030 in plaats van 1 januari 2026;
2. De inzet van het ZES-loket continueren.

Beide onderwerpen worden nader toegelicht

1. De invoering van de ZES-zone per 1 januari 2030 in plaats van 1 januari 2026

Met deze temporisatie kunnen de randvoorwaarden, die een betaalbare en praktisch haalbare overstap naar emissieloos bedrijfsvervoer mogelijk maken, verbeteren. Dit gezien de verwachtingen op het gebied van de ontwikkeling van de 2^e hands markt voor elektrische bedrijfsvoertuigen en het vergroten van de netcapaciteit. Met temporiseren biedt de gemeente bovendien duidelijkheid en meer tijd aan de ondernemers. Dit zijn zaken die op dit moment door ondernemers als zeer gewenst worden geuit. Door te kiezen voor het verplaatsen van de invoeringsdatum kan de gemeente bovendien meer tijd en energie steken in het stimuleren van ondernemers in plaats van controleren en ontheffen.

De argumenten om te kiezen voor de invoering per 2030 zijn onder te verdelen in de volgende onderwerpen:

- A. Betaalbaarheid ZES-voertuigen
- B. Beperkingen netcapaciteit
- C. Grote aantal ontheffingen

Deze argumenten worden hieronder nader toegelicht.

A. Betaalbaarheid ZES-voertuigen

Voor met name kleine ondernemingen ontbreekt het aan financiële middelen om een nieuw elektrisch voertuig aan te schaffen. In Ede zijn 3.500 ZZP'ers met 1 bedrijfsauto, waarvan 85% tweedehands is aangeschaft. De tweedehands markt voor deze voertuigen is nog niet goed op gang gekomen. De verwachting tijdens het besluit om de zone in te voeren was dat dit wel zo zou zijn en dit geen obstakel zou vormen. Deze situatie blijkt nu toch anders te zijn.

Uit het Kennisdocument: 'Met betrekking tot de zorg over de financiële impact kunnen we stellen dat er voldoende mogelijkheden voor ondernemers zijn om aan de ZE-regels te voldoen. Enerzijds door gebruik te maken van subsidies en fiscale voordelen of via een leaseconstructie, anderzijds door aanspraak te maken op een van de ontheffingen. Wel zien we dat voor bepaalde groepen ondernemers de overstap financieel gezien lastiger te maken is, waardoor binnen deze groepen er waarschijnlijk relatief veel ontheffingsaanvragen zullen komen. Dan gaat het voornamelijk om kleine ondernemers met een tweedehands voertuig met emissieklasse 4 of lager of met een grote bestelwagen met een hoog laagvermogen en grote trekkracht. In hoofdstuk 6 laten we zien dat juist deze groepen, zeker binnen de ZES-Zone, goed vertegenwoordigd zijn in Ede.'

De betaalbaarheid wordt ook beïnvloed door het feit dat de stimulering van elektrische voertuigen sterk wordt afgebouwd. Zo is 2024 het laatste jaar voor de SEBA (Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's). Ook het stopzetten van de gedoogregeling C-rijbewijsplicht bij zero-emissie bedrijfsvoertuigen (t/m 4.250 kg bruto gewicht) speelt een rol. Deze gedoogregeling loopt tot juli 2024. Dit geeft bedrijven kosten aangezien zij hun werknemers een C-rijbewijs moeten laten halen. De kosten hiervan bedragen ongeveer 2500 euro. Deze zaken spelen zowel bij invoering per 2030 als per 2026. Het geeft meer aan dat ondernemers bij de overstap naar emissieloos bedrijfsvervoer hierdoor meer kosten hebben.

B. Beperkingen netcapaciteit

De komende jaren zijn er nog onvoldoende betrouwbare oplaadmogelijkheden voor ondernemers met meer dan 2 elektrische bestelwagens of 1 vrachtwagen. Het gaat hierbij om 800 ondernemers, die hier mee te maken hebben. Daarbij is niet gesteld dat deze allemaal met dezelfde oplaadproblemen te maken hebben. Soms zijn er toch mogelijkheden door bijvoorbeeld slim te laden. In het algemeen kan wel gesteld worden dat huidige netcongestie verdere elektrificatie van mobiliteit 'in de weg' staat en dat dit in elk geval tot 2030 zal duren. Daarna zal dit naar verwachting verbeterd zijn door verzwaring van het net en het updaten van onderstations in Ede. Het fenomeen netcongestie was overigens eerder bekend. Het is sinds kort wel duidelijk geworden dat de situatie voorafgaand aan 2030 niet zal verbeteren.

Uit het Kennisdocument: 'De laadvraag van kleinere ondernemers vindt meestal 's nachts en vaak in woonwijken plaats. De gemeente Ede is proactief, datagedreven en vraag gestuurd in het bijplaatsen van voldoende laadmogelijkheden. De verwachting is dat er voor deze groep de groei van laadvoorzieningen de groei van elektrische voertuigen bijhoudt. Voor het laden van wagenparken waarvoor een netverzwaring nodig is wordt t/m 2029 een uitdaging verwacht in verband met netcongestie.'

C. Groot aantal ontheffingen

Bij invoering per 2026 zullen naar verwachting een groot aantal ontheffingen worden aangevraagd door ondernemers. Een grove inschatting leert dat het daarbij tot een maximum van 1.900 aanvragen per jaar kan gaan. De afhandeling hiervan zou de nodige capaciteit van de gemeentelijke organisatie vergen. Uitgaande van bovengenoemde inschatting, te behandelen door een drietal disciplines (jurist, verkeersdeskundige, logistiek makelaar) komt dit grofweg op $1900 \times 3 \times 2 \text{ uur} = 11.400 \text{ uur}$ per jaar aan capaciteit. Grofweg omgerekend naar de bijbehorende kosten, uitgaande van een uurtarief van 90 euro, kan dit een kostenpost van ongeveer 1.026.000 euro per jaar opleveren. Dit vervalt bij invoering per 2030. Op dat moment kunnen geen ontheffingen meer worden verleend. Naast de kosten voor het afhandelen van de ontheffingen zijn kosten gemoeid voor het afhandelen van de eerste vragen die telefonische en via de mail worden gesteld.

2. De inzet van het ZES-loket continueren

Naast het voorstel voor een andere invoeringsdatum wordt voorgesteld om het ZES-loket te continueren en in te zetten op vermindering van vervoersstromen. Kiezen voor een andere invoeringsdatum betekent namelijk geen afstel. Het einddoel voor de ambities op het gebied van

luchtkwaliteit blijft staan. De gemeente gaat in de tussentijd door met de voorbereidingen met in te zetten op het verminderen van stadslogistiek in de toekomstige zone. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van de ontwikkeling van een stadslogistieke hub en het gecombineerd laten ophalen van bedrijfsafval. Voor de ontwikkeling van een stadslogistieke hub is inmiddels een onderzoek gestart naar de mogelijkheden. Verschillende vervoersstromen worden daarbij onder de loep genomen en de animo voor een dergelijke hub (of hubs, klein en groot afhankelijk van een mogelijke locatie) wordt gepeild. Een eerste indruk leert dat ondernemers in het algemeen nog moeten wennen aan het idee maar ook mogelijkheden zien. In de komende periode wordt het onderzoek afgerond, na besluitvorming door de raad wordt een plan van aanpak opgesteld en kan naar verwachting in 2025 nadere actie in de vorm van een pilot worden ondernomen.

De periode tot 2030 wordt ook gebruikt om ondernemers met informatie en advies te blijven ondersteunen; dit door een continuering van de inzet van het huidige ZES-loket en een betrokken logistiek makelaar. Dit loket kan een TCO (total cost of ownership) berekenen voor ondernemers, laadmogelijkheden nagaan, ondernemers daarbij persoonlijk en op locatie met raad bijstaan. Het ZES-loket verzorgt ook de algemene communicatie over de invoering van de zone. Nieuwsbrieven, flyers en bijeenkomsten worden als middelen ingezet en zogeheten 'koplopers' worden in de schijnwerpers gezet om een voorbeeld te geven aan ondernemers die de overstap nog moeten maken.

Kanttekening(en) bij voorgestelde beleidskeuze

- Bij invoering per 2030 is er geen mogelijkheid voor het bieden van een overgangperiode. Het betreft een afwijking van het landelijke beleid waarbij sprake is van een overgangperiode tot de daadwerkelijke invoering van de zone. Deze overgangperiode vervalt bij invoering per 2030. Ondernemers zien zich dan voor een harde datum gesteld en kunnen geen tijdelijke ontheffingen aanvragen of gebruik maken uitzonderingen in aanloop hiernaartoe. Dit kan worden ondervangen door de invoering van de zone blijvend onder de aandacht te houden, zoals hierboven omschreven.
- De invoering van de zone per 1-1-2030 heeft gevolgen voor de CO₂-uitstoot. Deze zou vanaf 2026 moeten dalen als gevolg van schoner en minder bedrijfsvervoer. Uitstel van de ZES leidt ook tot uitstel van de daling. Het uiteindelijke doel blijft echter overeind; in 2030 wordt de eerder berekende CO₂-uitstoot reductie voor de zone van 9 Kiloton uiteindelijk alsnog behaald. Door de inzet op verminderen van het bedrijfsvervoer kan in de tussenliggende periode overigens ook CO₂-reductie behaald.
- Het later invoeren van de zone benadeelt het streven naar een schoner en stiller centrum, waar de zone zich bevindt. Dit streven wordt in een ander tempo behaald.
- Het invoeren per 1-1-2030 betekent ook een afwijking van het eerder genomen principebesluit door de gemeenteraad.
- Verder kunnen ondernemers die al wel geïnvesteerd hebben in elektrisch vervoer teleurgesteld zijn en de gemeente aanspreken op de voorgestelde beleidskeuze. De praktijk leert overigens dat in Ede nog maar weinig ondernemers de stap naar elektrisch rijden hebben gezet, afgezien van een aantal ondernemingen met een groter wagenpark. Het gaat dan vaak om landelijke ketens die sowieso al de overstap maken op basis van eigen beleid.

Alternatieve beleidskeuzen

Zoals toegelicht in het kennisdocument zijn er twee alternatieve beleidskeuzes mogelijk, invoering per 2026 of invoering 2028. Deze alternatieven zijn uitgewerkt in het Kennisdocument. Deze twee alternatieven worden hieronder toegelicht.

Invoering per 2026

Invoering van de zone vanaf 2026 is als alternatieve beleidskeuze mogelijk, wel worden er bij deze beleidskeuzes enkele risico's genoemd. Naar verwachting zal een groot aantal ondernemers gebruik kunnen en gaan maken van een ontheffing op basis van Bedrijfseconomische omstandigheden/betaalbaarheid en een hardheidsclausule op basis van netcongestie en het gebrek van mogelijkheden om te laden. De inschatting hierbij is dat het gaat om ongeveer 3.000 ondernemers. Zoals eerder toegelicht vraagt de beoordeling van de ontheffingen veel capaciteit van de

gemeentelijke organisatie. Bij invoering in 2026 zullen ondernemers langer in onzekerheid. De ontheffingen kunnen pas halverwege 2025 worden aangevraagd.

Invoering per 2028

Een ander alternatief is een invoering van de zone vanaf 1 januari 2028. Het eerder geschetste risico van onvoldoende opladen (netcongestie) blijft in die situatie overeind. Het is ook de vraag in hoeverre de tweedehands markt voor elektrisch bedrijfsvervoer op gang is gekomen. Wel zal het prijsverschil tussen fossiel aangedreven bedrijfsvervoer en elektrisch aangedreven bedrijfsvervoer kleiner, gelijk of zelfs gunstiger zijn. Het is ook bij dit alternatief te stellen dat niet voldoende aan de randvoorwaarden kan worden voldaan.

Los van de alternatieven op het gebied van de invoeringsdata kan het een alternatieve keuze zijn om het ZES-loket niet te continueren en niet in te zetten op vermindering van vervoersstromen.

Risico's

Het risico van de invoering van de zone per 1 januari 2030 is dat er externe ontwikkelingen zijn die ervoor zorgen dat op dat moment de randvoorwaarden nog niet voldoende geborgd zijn. Daarnaast is er een risico dat ondernemers die al wel geïnvesteerd hebben in elektrische alternatieven de gemeente benaderen en hun teleurstelling uiten over de wijziging van het beleid.

Kosten, baten en dekking

Tot en met 2025 worden de kosten voor de invoering van de zone betaald uit de Brede Doel Uitkering vanuit het Rijk. Deze bedraagt voor 2024 € 407.000 en voor 2025 € 411.000. Deze bedragen kunnen gebruikt worden tot en met 2027. In de jaren 2028 tot en met 2029 worden de kosten bestaande middelen van de opgave klimaat en energie bekostigd. Ook bij invoering per 2026 was deze situatie ontstaan. Het invoeren per 2030 verandert deze situatie dus niet.

Inwonersparticipatie

Ondernemers, inwoners en overige belanghebbenden zijn in de afgelopen periode geïnformeerd en betrokken door middel van brieven, informatie op de website, mailingen en twee bijeenkomsten. Dit is volgens de eerder vastgestelde [startnotitie](#) participatie.

Communicatie

Uw besluit wordt bekendgemaakt via de gebruikelijke kanalen en communicatie-uitingen. Belanghebbende ondernemers zijn via een brief reeds op de hoogte te gesteld van het collegevoorstel. Zoals toegezegd wordt het ZES-loket gecontinueerd en worden ondernemers en andere betrokkenen regelmatig geïnformeerd over relevante ontwikkelingen.

Vervolgtraject

Na vaststelling zullen voorbereiding getroffen worden voor de invoering per 1 januari 2030 en wordt ingezet op het voortzetten van het ZES-loket, onderzoek naar een logistieke hub en het verder verminderen van vervoersstromen.

Gemeenteraad

Het raadsvoorstel wordt aangeboden aan de Agendacommissie, met het verzoek dit te agenderen voor de oordeelvormende en vervolgens besluitvormende vergadering van de gemeenteraad. Daarnaast zal er een informatieve sessie belegd worden.

Burgemeester en wethouders van Ede,

René Groen
secretaris

René Verhulst
burgemeester

Bijlagen

Kennisdocument