



## Ambitierijke gemeenten aan zet bij nemen vervolgstappen in besluitvorming ZE stadslogistiek



# Management samenvatting

De voorbereidingen voor de ZE\* zones zijn inmiddels in volle gang. De meeste gemeenten hebben dan ook ambities op het gebied van ZE stadslogistiek. Daar tegenover staat dat er bij de gemeenten nog weinig raads-/collegebesluiten genomen zijn. Deze besluiten formaliseren de ambitie. Dit is een vitaal onderdeel in het realisatietraject van een ZE zone. Deze besluiten moeten volgens de tijdlijn uit het klimaatakkoord vier jaar voor de invoering van de zone genomen worden, dit komt neer op eind 2020 voor de invoering van een zone in 2025. Van de gemeenten die een ZE zone willen invoeren werken de meeste gemeenten aan een zone die het stadscentrum beslaat, eventueel inclusief aanliggende wijken. Hierbij wordt vaak rekening gehouden met natuurlijke afbakeningen (ringweg, gracht/singel, toegangswegen).

Niet alle gemeenten hebben een ZE-ambitie. Gemeenten zonder ZE ambities geven aan dat ze, vanwege gebrek aan draagvlak van de portefeuillehouder en urgentie, geen ZE zone invoeren. Ook zijn er gemeenten die wel een ambitie hebben op het gebied van ZE stadslogistiek maar die nog niet overtuigd zijn dat een ZE zone de beste invulling van deze ambitie is.

Gemeenten noemen als drijfveer achter de ZE ambitie vooral klimaat gerelateerde doelstellingen. Daarnaast worden ook verminderen van de vervoersbewegingen, verminderen van geluidsoverlast, het verbeteren van de bereikbaarheid en verhogen van veiligheid genoemd.

In het beleid rondom de realisatie van de ZE ambitie volgen gemeenten het geüniformeerde landelijke beleid. Dit houdt in dat het beleid techniek neutraal is, zolang de aandrijftechniek maar zero emissie is. Wel zien gemeenten elektrisch\*\* als meest kansrijke aandrijftechniek in de stad.

Gemeenten uiten de voorkeur voor de aanleg van laad en tankinfrastructuur op privaat terrein. Gemeenten vinden laadinfra in de publieke ruimte ongewenst vanwege het beslag op de openbare ruimte. Ook wordt geprobeerd de tijd die voertuigen in een ZE zone verblijven te minimaliseren. Bijladen binnen de zone zou hier een negatief effect op kunnen hebben. Doordat de gemeenten laadinfra het liefst op private terreinen gerealiseerd ziet en niet binnen een ZE zone, betekent dit dat de gemeente ook een kleine rol heeft in de aanleg van deze laadinfrastructuur.

Het invoeren van een ZE zone heeft neveneffecten op de omliggende gemeenten zoals de verplaatsing van uitstoot of laadbehoefte naar de omliggende gemeenten. Deze buurtgemeenten zijn voor het realiseren van de ZE ambities belangrijk. De “G40” gemeenten hebben niet altijd de ruimte binnen hun eigen gemeenten voor laad-/tankinfrastructuur en hub locaties.

Gemeenten geven verder aan dat flankerende maatregelen noodzakelijk zijn om ZE ambities te bereiken. Vooral het signaal dat de gemeente ondernemers tegemoet komt is een belangrijk onderdeel van de flankerende maatregelen.

Hoewel gemeenten knelpunten in hun ZE ambities zien kunnen deze knelpunten verminderd worden. De meest gehoorde knelpunten hebben te maken met de beschikbaarheid van voertuigen en laadinfrastructuur, draagvlak, handhaving en energiesystemen. Hoewel het mogelijk is deze knelpunten voor 2025 op te lossen zien gemeenten nog beperkte kansen om de realisatie van de ZE ambities te versnellen.

Op basis van dit onderzoek is te stellen dat ambitierijke gemeenten aan zet zijn bij nemen van vervolgstappen in besluitvorming.

\*Nul emissie/NE is gelijk aan zero emissie/ZE

\*\* Elektrisch verwijst naar batterij elektrisch



# Inhoud

## Management Samenvatting

1. Inleiding
2. Voorbereiding ZE zones in volle gang, maar besluitvorming is cruciaal
3. Gemeenten zonder ZE ambities voeren geen ZE zone in vanwege gebrek aan draagvlak en urgentie
4. Gemeenten kiezen voor een zone die het stadscentrum beslaat, eventueel inclusief aanpalende wijken
5. Klimaat gerelateerde doelstellingen zijn voor gemeenten de belangrijkste drijfveer
6. Gemeenten voeren techniek neutraal beleid, maar elektrisch is het meest kansrijk
7. Gemeenten zien een beperkte rol in het realiseren van infrastructuur voor stadslogistiek
8. Buurtgemeenten zijn belangrijk voor de realisatie van ZE ambities
9. Flankerende maatregelen zijn noodzakelijk om ZE ambities te bereiken
10. Knelpunten ZE ambities zijn generiek en kunnen verminderd worden
11. Kansen om ZE ambities te versnellen zijn beperkt
12. Ambitierijke gemeenten aan zet bij nemen vervolgstappen in besluitvorming met oog neveneffecten

## Bijlagen



# 1. Inleiding

## Achtergrond

Nederland zet vol in op de transitie naar zero emissie vervoer. Het klimaatakkoord stelt het doel 35Mt CO<sub>2</sub> te besparen in de logistieke sector in 2030. Specifieker is afgesproken dat voor stadslogistiek er gestreefd wordt naar een reductie van 1,0 Mton CO<sub>2</sub> uitstoot door zero emissie zones voor goederenvervoer in 30-40 grotere gemeenten in Nederland in 2025. Via de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) zijn de afgelopen jaren in living labs de eerste ervaringen opgedaan. De volgende stap is het vaststellen van de omvang van de zero emissie zones door gemeenten in 2020 zodat marktpartijen zich hierop kunnen voorbereiden.

Naast de gecoördineerde activiteiten werken gemeenten zelf aan ambities en doelstellingen voor zero emissie verkeer in de stad en stellen hiervoor uitvoeringsplannen op. De gemeente Rotterdam heeft een compleet actieplan, Nijmegen en Haarlem doen aankondigingen voor een volledig emissievrije zone en de gemeente Groningen zet (vooralsnog) in op een emissievrije zone in combinatie met een tijdsvenster. Kortom, voorbeelden genoeg van gemeenten die actief werken aan emissievrij logistiek in de stad en tegelijkertijd daarvoor verschillende paden bewandelen.

Het speelveld voor elektrificatie van stedelijke distributie is door de diversiteit van ambities en (stimulerings-)maatregelen bij gemeenten onoverzichtelijk. Het doel van dit onderzoek is om inzichtelijk te maken wat de huidige ambities en doelstellingen van gemeenten zijn voor zero emissie logistiek in de stad, welke (stimulerings-)maatregelen zij daarvoor inzetten en welke kansen en knelpunten daarbij ontstaan. Voor Enpuls is dit van belang om gericht concepten te kunnen ontwikkelen die barrières voor elektrificatie kunnen doorbreken.

### **Enpuls**

Enpuls is een onafhankelijke non-profit organisatie en is in 2016 opgericht door de Enexis groep (netbeheerder in Noord-, Oost- en Zuid-Nederland). Het doel van Enpuls is het realiseren en versnellen van de energietransitie. Enpuls geeft hier invulling aan door het ontwikkelen van verschillende concepten en visies, door het aandragen van oplossingen en het beschikbaar maken en consolideren van kennis.

Eén van de focusthema's van Enpuls is duurzaam goederenvervoer. Enpuls heeft Districon gevraagd dit onderzoek naar de visie en ambities van gemeenten over zero emissie stadslogistiek uit te voeren.

### **Districon**

Districon is een logistiek adviesbureau en toonaangevend op het gebied van stedelijke mobiliteit, laadinfra, verduurzamingsvraagstukken en het in kaart brengen van vervoersstromen. Data en IT-platformen vormen een belangrijke basis voor het advies van Districon. Opdrachtgevers zijn overheden, non-profit organisaties en de private sector.



# 1. Inleiding

## Doel van het onderzoek

Concreet geeft dit onderzoek inzicht in:

- Ambities en doelstellingen van 30-40 gemeenten voor 2025 voor zero emissie stadslogistiek;
- Visies van gemeenten voor het ontsluiten van aandrijftechniek (i.e. elektrisch, waterstof, biofuels, groen gas);
- (Stimulerings-)maatregelen van gemeenten om doelstellingen te realiseren en de verwachting van gemeenten waarin stimulering nodig is;
- Verwachte aanpak voor tank- en laadinfrastructuur;
- Knelpunten die gemeenten zien voor zero emissie stadsdistributie in 2025;
- Kansen die gemeenten zien voor versnelde introductie van zero emissie stadsdistributie.



# 1. Inleiding

## Methode



Om het doel te bereiken zijn de volgende stappen doorlopen:

**1. Uitvoeren vooronderzoek bij 3 steekproef gemeenten**

Vooronderzoek bij 3 gemeenten heeft plaatsgevonden om de juiste aanpak te bepalen voor het behalen van de gestelde doelen.

**2. Inventariseren van ambities d.m.v. een enquête**

Een enquête is opgesteld om inzicht te krijgen in de eerder genoemde doelen. Deze enquête is verzonden naar de 44 grootste gemeenten van Nederland. De gemeenten zijn geselecteerd op basis van de G4 en de G40. De responses van 31 van deze gemeenten zijn de basis van dit onderzoek.

**3. Verdiepen van kansen en knelpunten d.m.v. interviews**

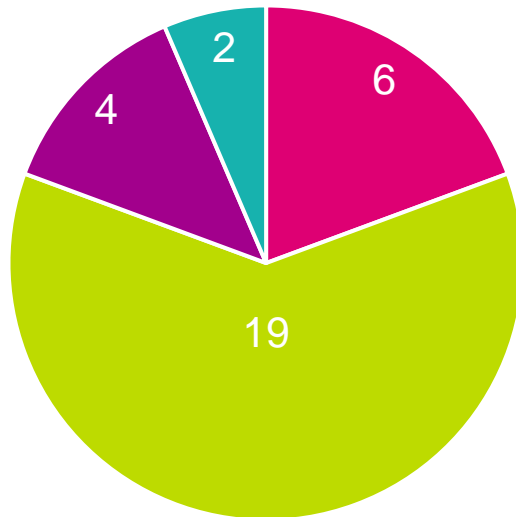
Op basis van de resultaten van de enquête zijn er verdiepende interviews uitgevoerd bij 12 gemeenten. De geïnterviewde gemeenten zijn geselecteerd uit de 31 respondenten op basis van een goede mix qua grootte van de gemeente, de regio en hun ambities.

**4. Opstellen rapportage van de verkregen inzichten**

In dit publiek toegankelijke rapport zijn de verkregen inzichten van dit onderzoek weergegeven. Dit rapport geeft een landelijk beeld. Resultaten en inzichten op basis van individuele gemeenten worden niet weergegeven. Alle genoemde percentages in dit rapport zijn op basis van de 31 gemeenten, tenzij anders vermeld.

## 2. Voorbereiding ZE zones in volle gang, maar besluitvorming is cruciaal

Status besluitvorming ZE zone (in aantallen gemeenten)



- ZE zone zal ingevoerd worden, besluit is al genomen
- ZE zone zal waarschijnlijk ingevoerd worden, maar besluit staat nog niet vast
- ZE zone zal niet ingevoerd worden, er is geen ZE ambitie
- Invoering ZE zone nog onbekend, er zijn wel ZE ambities

*Om te komen tot zero emissie stadslogistiek in 2025, dienen volgens het klimaatakkoord 30-40 gemeenten in 2020 zero emissie zone aan te kondigen*

### **Besluitvorming ZE zones in 2020 cruciaal**

De ZE zone 25 gemeenten (=80%) zijn voornemens een ZE zone in te voeren als belangrijkste invulling van een deel van de ZE ambities. Van deze gemeenten hebben er zes al een besluit genomen over de invoering van de ZE zone. 19 gemeenten zijn wel voornemens een ZE zone in te voeren, maar hebben nog geen besluit genomen over de invoering hiervan. Uit interviews blijkt dat het merendeel van deze gemeenten wel op schema ligt om een besluit te nemen in 2020 of heeft zelfs al plannen klaar om in stemming te brengen bij de raad.

### **COVID-19 als vertragende factor in besluitvorming**

Gemeenten met ZE ambities die nog geen besluit hebben genomen over de zone, noemen COVID-19, het niet kunnen bereiken van ondernemers, het nog moeten verschijnen van studies en de gevoeligheid van het dossier als belangrijkste reden voor de vertraging. Door COVID-19 is de financiële draagkracht van ondernemers in de binnenstad over het algemeen gedaald. Ook is de besluitvorming in veel gemeenten uitgesteld, om de ondernemers nu niet tot last te zijn. Echter geven gemeenten aan dat ongeacht dit knelpunt ze wel hun ambities dit jaar willen voortzetten. De lange termijn impact is voor gemeenten nog niet te overzien.

### 3. Gemeenten zonder ZE ambities voeren geen ZE zone in vanwege gebrek aan draagvlak en urgentie

#### *Gemeenten zonder ZE ambities voeren geen ZE zone in*

13% van de gemeenten heeft geen ZE ambities. Deze vier gemeenten zullen dan ook geen ZE zone invoeren. Daarnaast zijn er twee gemeenten die wel ZE ambities hebben, maar de invoering van een ZE zone op dit moment niet als de meest geschikte oplossing zien. Door deze gemeenten wordt nog gewerkt aan onderzoeken naar uitvoerbaarheid, draagvlak en bijdrage aan energietransitie van eventuele andere maatregelen.

#### *Draagvlak portefeuillehouder ontbreekt*

Gemeenten die aangeven geen ambitie te hebben voor ZE-stadslogistiek, noemen hiervoor meerdere redenen. Allereerst is politiek draagvlak van belang. De portefeuillehouder speelt een belangrijke rol in het (niet) tot uiting brengen van ambities. Bij de gemeenten die geen ZE-ambities hebben ontbreekt namelijk ook het politieke draagvlak aangezien de portefeuillehouder denkt dat ZE stadslogistiek niet aansluit bij de achterban.

#### *Angst en gebrek aan urgentie werken stagnerend*

Absentie van problematiek als congestie in de binnenstad of een slechte luchtkwaliteit in de gemeente, verkleinen ZE ambities. Daarnaast vrezen gemeenten dat ZE ambities leiden tot verslechtering van het vestigingsklimaat en hoge kosten.

#### *Gemeentes tonen wel bereidheid tot steun ondernemers*

Ondanks dat deze gemeenten geen uitgesproken ZE ambities hebben, willen ze geen rem zijn in de ZE transitie. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij een vraag vanuit lokale ondernemers, ZE stadslogistiek wel gefaciliteerd kan worden.

#### *Wet- en regelgeving zullen uiteindelijk voor beweging zorgen*

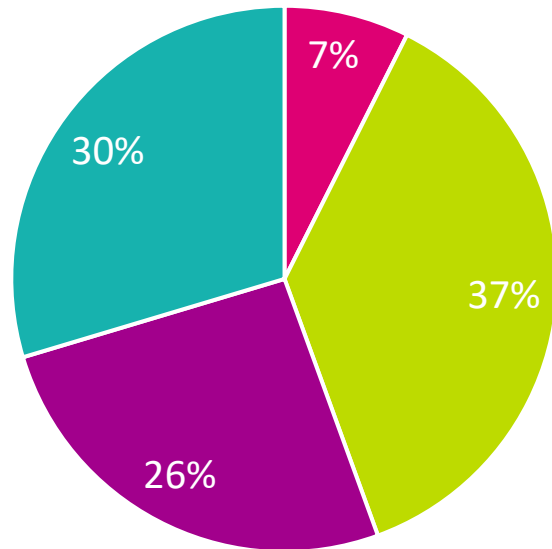
Uit interviews blijkt dat een verplichting vanuit het Rijk om een zone in te voeren of anderszins (informele) druk van buitenaf, bijvoorbeeld vanuit de provincie, helpt om deze gemeenten in beweging te laten komen.





## 4. Gemeenten kiezen voor een zone die het stadscentrum beslaat, eventueel inclusief aanpalende wijken

Omvang van de beoogde ZE zone



- Binnen de Ring
- Stadscentrum en aanpalende wijken
- Alleen het stadscentrum
- Onbekend of niet communiceerbaar

Om te komen tot zero emissie stadslogistiek in 2025, dienen volgens het klimaatakkoord gemeenten in 2020 de omvang van een zero emissie zone aan te kondigen

### *Omvang ZE zone o.b.v. bestaande gebieden, wegen en barrières*

De omvang van een ZE zone wordt bepaald door meerdere factoren. Reeds bestaande zones (bijvoorbeeld voetgangers gebieden of milieuzones) worden gezien als een logisch gebied. Dit geldt ook voor toegangswegen en natuurlijke barrières, zoals ringwegen, singels/grachten of historische binnensteden.

### *Verhouding kosten en impact bij de zonering in evenwicht*

Naast dat er gekeken wordt naar logische afbakeningen van een zone, dient de verhouding tussen impact op beleidsdoelen en kosten voor bedrijfsleven in evenwicht te zijn. In de omvang van de zone wordt rekening gehouden met de hoogte van de handhavingskosten. Het “level playing field” voor ondernemers, binnen- en buiten een zone, dient in stand gehouden te worden, zodat er een eerlijke concurrentie blijft bestaan.

### *Omvang extern onbekend, maar binnen gemeente bekend*

Ruim een kwart van de gemeenten heeft in de enquête aangegeven dat de omvang van de beoogde ZE zone nog onbekend is. Uit de interviews blijkt dat het merendeel van de gemeenten wel al één of meerdere scenario's voor de zone op tafel heeft liggen, maar deze nog niet wil communiceren voordat deze in stemming gebracht zijn bij college of raad. Daarnaast zijn in dit percentage de twee gemeenten meegenomen die er nog niet zeker van zijn of ze een ZE zone willen invoeren.



## 5. Klimaat gerelateerde doelstellingen zijn voor gemeenten de belangrijkste drijfveer



### *Klimaat als grootste driver*

De ZE ambities van gemeenten zijn gebaseerd op een scala aan doelstellingen. De doelstellingen CO<sub>2</sub>-uitstoot verminderen, luchtkwaliteit verbeteren en het behalen van de klimaatdoelstelling worden het belangrijkste beoordeeld. Deze doelstellingen zijn allemaal klimaat gerelateerd. Uit de interviews blijkt dat gemeenten werken aan een combinatie van schoner, slimmer en minder vervoer.

### *Ook verminderen van hinder staat hoog op de agenda*

Naast de klimaat gerelateerde doelstellingen, geven gemeenten ook andere doelstellingen aan die ze belangrijk vinden voor ZE stadslogistiek. Deze doelstellingen hebben voornamelijk impact op de omvang van vervoersstromen in de stad. Dit gaat namelijk om het verminderen van de vervoersbewegingen en geluidsoverlast en het verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheid.

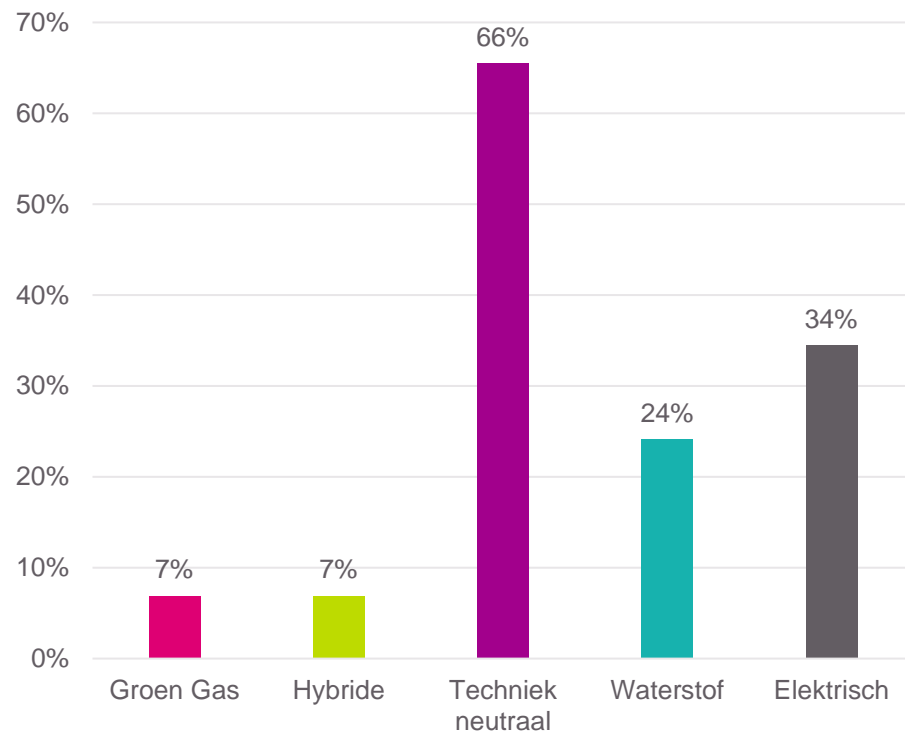
De toelichting per doelstellingen uit de grafiek is te vinden in bijlage I.

### *Van ZE stadslogistieke ambitie naar integrale ZE mobiliteitsaanpak*

Uit interviews blijkt dat een aantal gemeenten een bredere integrale ZE mobiliteitsaanpak ambiëren in plaats van alleen een ZE stadslogistieke ambitie. Deze integrale aanpak kent ook ZE ambities voor personenvervoer (bijvoorbeeld taxi, openbaar vervoer en personenvoertuigen) en bevat doelstellingen als modaliteit veranderingen (modal shifts) zoals vervoer over water en benutten van Light Electric Vehicles maar ook inpassing van het mobiliteit in de openbare ruimte.

## 6. Gemeenten voeren techniek neutraal beleid, maar elektrisch is het meest kansrijk

### Visie op aandrijftechniek



Gemeenten geven aan of en voor welke technieken specifiek beleid gemaakt wordt (uitkomst is meer dan 100% omdat gemeenten meerdere antwoorden konden geven)

### Gemeenten zijn techniek neutraal vanwege het landelijk beleid

#### *Elektrisch, Waterstof en Hybride als aandrijftechnieken binnen de ZE zone*

In de enquête geeft 66% van de gemeenten aan dat er een techniek neutraal beleid gevoerd wordt. Uit alle interviews komt dat gemeenten de landelijk uitgezette lijn volgen en dus een techniek neutraal beleid voeren. Dit betekent dat er voertuigen in de zone geaccepteerd worden zolang aantoonbaar is dat ze daadwerkelijk ZE rijden. Hybride voertuigen mogen hierdoor ook in de ZE zone rijden wanneer er gebruik gemaakt wordt van bijvoorbeeld GPS gestuurde inschakeling van een elektromotor bij het binnengaan van een ZE zone (Geofencing).

#### *Alternatieve brandstoffen niet toegestaan in ZE zone*

Andere brandstoffen zijn nauwelijks opgenomen in de visie van gemeenten omdat deze niet ZE zijn. Vanaf 2025 zijn alternatieve brandstoffen (zoals groengas en biofuels) dan ook niet toegestaan binnen de ZE zone tenzij het voertuig een ontheffing heeft gekregen. Wanneer er bij gemeenten wel een visie over alternatieve brandstoffen is, dan gaat het meestal expliciet om een transitiebrandstof en zullen deze op de lange termijn niet meer toegelaten worden.



## 6. Gemeenten voeren techniek neutraal beleid, maar elektrisch is het meest kansrijk

### Batterij elektrisch wordt voor 2025 de dominante techniek

#### *Elektrisch in volle breedte omarmd voor in de stad*

Ondanks dat gemeenten een techniek neutraal beleid voeren, zien ze voor 2025 batterij elektrisch vervoer als meest kansrijk. Ook uit de enquête komt dat batterij elektrisch de meest genoemde techniek is waarvoor specifiek beleid ontwikkeld wordt. In het beleid wordt deze aandrijftechniek en bijbehorende infrastructuur vaker gestimuleerd en gefaciliteerd. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het beschikbaar stellen van ruimte voor laadpleinen of het plaatsen van laadpalen. Ook op langere termijn geven gemeenten expliciet aan dat ze meer geloven in elektrische aandrijving dan waterstof voor vervoer in de stad.

### Waterstof heeft pas op de lange termijn potentie

#### *Waterstof voor 2025 niet kansrijk vanwege achterstand in ontwikkeling*

Gemeenten zien voor 2025 nog weinig potentie in waterstof als brandstof vanwege de stand van de techniek. Er wordt aangegeven dat batterij elektrisch technisch een zodanige voorsprong heeft dat het lastig is voor waterstof om dat in te halen.

#### *Waterstof niet geschikt voor de stad, mogelijk wel voor langeafstandsvervoer of zwaar vervoer*

Gemeenten geven aan dat waterstof niet de ideale oplossing voor in de stad is. Waterstof tankinfrastructuur ligt, volgens gemeenten, idealiter buiten de stad. Sommige gemeenten concluderen hierom dat waterstof niet in de scope van de ambitie ligt en ontwikkelen hierom geen expliciet beleid op waterstof als aandrijftechniek. Gemeenten geven wel aan dat voor langeafstandsvervoer of zwaar vervoer waterstof erg geschikt kan zijn.

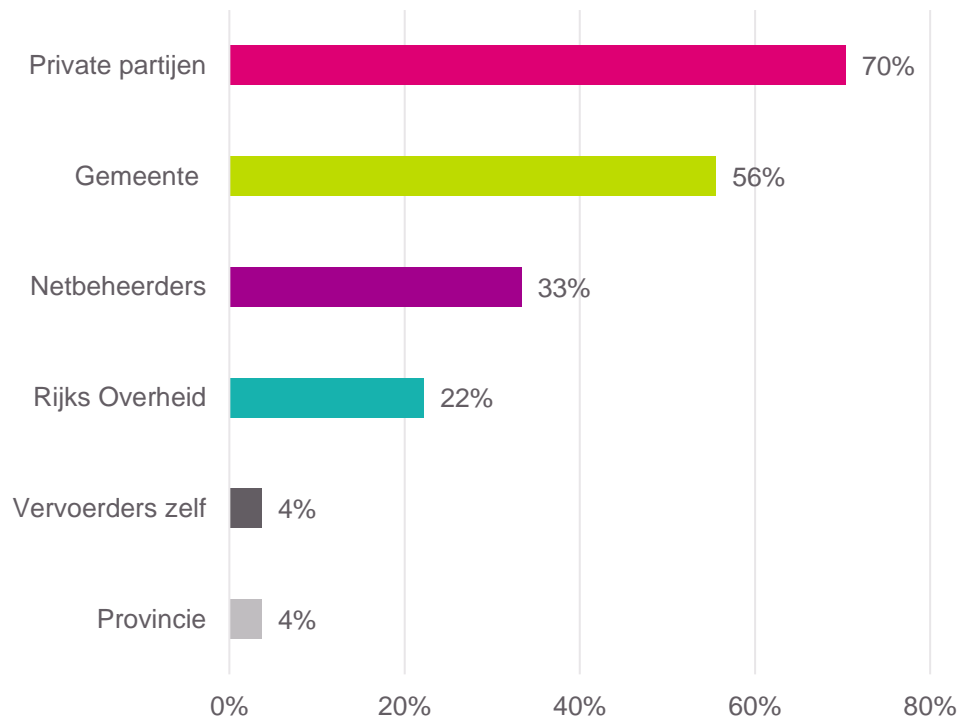
#### *Imago waterstof populair bij gemeenten zonder ZE ambitie*

Opvallend is dat gemeenten met weinig tot geen ambitie voor ZE stadslogistiek aangeven dat waterstof eerder ontwikkeld zal worden dan batterij elektrisch. De reden hier achter is volgens gemeenten dat het imago van waterstof goed is. Politiek gezien is de verbrandingsmotor de standaard. Waterstof komt hier dichterbij in de buurt dan batterij elektrisch.



## 7. Gemeenten zien een beperkte rol in het realiseren van infrastructuur voor stadslogistiek

### Verantwoordelijkheid voor laadinfrastructuur



Gemeenten geven aan bij wie zij vinden dat de verantwoording ligt. (uitkomst is meer dan 100% omdat gemeenten meerdere antwoorden konden geven)

### De realisatie van laadinfrastructuur ligt hoofdzakelijk bij private partijen

#### *Gemeenten hebben voorkeur voor private laadinfrastructuur*

Gemeenten geven aan dat de verantwoordelijkheid voor de aanleg van laadinfrastructuur vooral bij private partijen ligt (70%). De reden is dat de laadbehoefte voor logistiek vooral verwacht wordt op private terreinen en niet in de publieke ruimte. Daarbij vinden gemeenten laadinfra in de publieke ruimte ongewenst vanwege het beslag op de openbare ruimte. Ook willen gemeenten de tijd die voertuigen in een ZE zone verblijven minimaliseren. Bijladen binnen de zone zou hier een negatief effect op kunnen hebben. Doordat de gemeenten laadinfra het liefst op private terreinen gerealiseerd ziet en niet binnen een ZE zone, betekent dit dat de gemeente ook een kleine rol heeft in de aanleg van deze laadinfrastructuur.

#### *Bestelbussen gebruiken in woonwijk laadinfra personenvoertuigen*

Voor voertuigen die mee naar huis genomen worden (vooral bestelbussen) is het vaak mogelijk om gebruik te maken van laadinfra voor personenvoertuigen. Voor deze publieke laadinfrastructuur speelt de gemeenten vaak een rol.

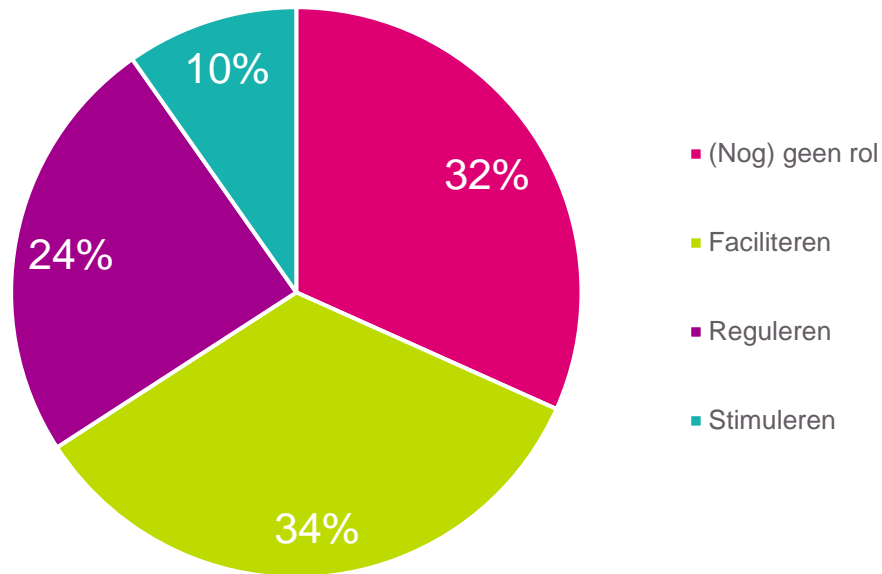
#### *In de openbare ruimte hebben gemeenten voorkeur voor combinaties met andere laadvoorzieningen*

Snelladers en laadpleinen rond het centrum of aan de rand van een gemeente zijn opties waar veel gemeenten naar kijken. Ook het gebruiken van bestaande laadinfra zoals die van het openbaar vervoer is interessant voor gemeenten. Echter blijkt het delen van laadinfra met openbaar vervoer nog lastig vanwege organisatorische vraagstukken zoals wie voorrang krijgt bij laadpunten.



## 7. Gemeenten zien een beperkte rol in het realiseren van infrastructuur voor stadslogistiek

Aanleg van waterstof tankinfrastructuur



Gemeenten geven aan welke rol ze willen spelen in de aanleg van tankinfrastructuur

### De rol van de gemeenten bij het realiseren van tankinfrastructuur voor waterstof is beperkt

*Waterstof niet in stadscentrum, maar langs rijkswegen en bedrijventerreinen*

In de interviews wordt regelmatig aangegeven dat verwacht wordt dat er vanuit het bedrijfsleven weinig tankbehoefte is in een stadscentrum omdat hier op dit moment ook al weinig vraag naar is. Daarnaast geven alle geïnterviewde gemeenten aan dat waterstof tanken in een binnenstad gevaarlijk is en daarmee onwenselijk. Hierdoor zien gemeenten dat waterstof tankinfrastructuur vooral langs rijkswegen of op bedrijventerreinen geplaatst dient te worden.

### *Bepaalde rol gemeenten doordat waterstof niet in de stad is voorzien*

Zolang waterstofinfrastructuur niet in de gemeente zal komen te liggen, zien de gemeenten een beperkte rol. Dit wordt bevestigd in de enquête door het feit dat ongeveer een derde van de gemeenten aangeeft nog geen rol te zien in de aanleg van tankinfrastructuur. Ongeveer een kwart van de gemeenten ziet hun rol als regulerend. Dit houdt in dat gemeenten bijvoorbeeld voorwaarden vastleggen voor het plaatsen van tankinfrastructuur.

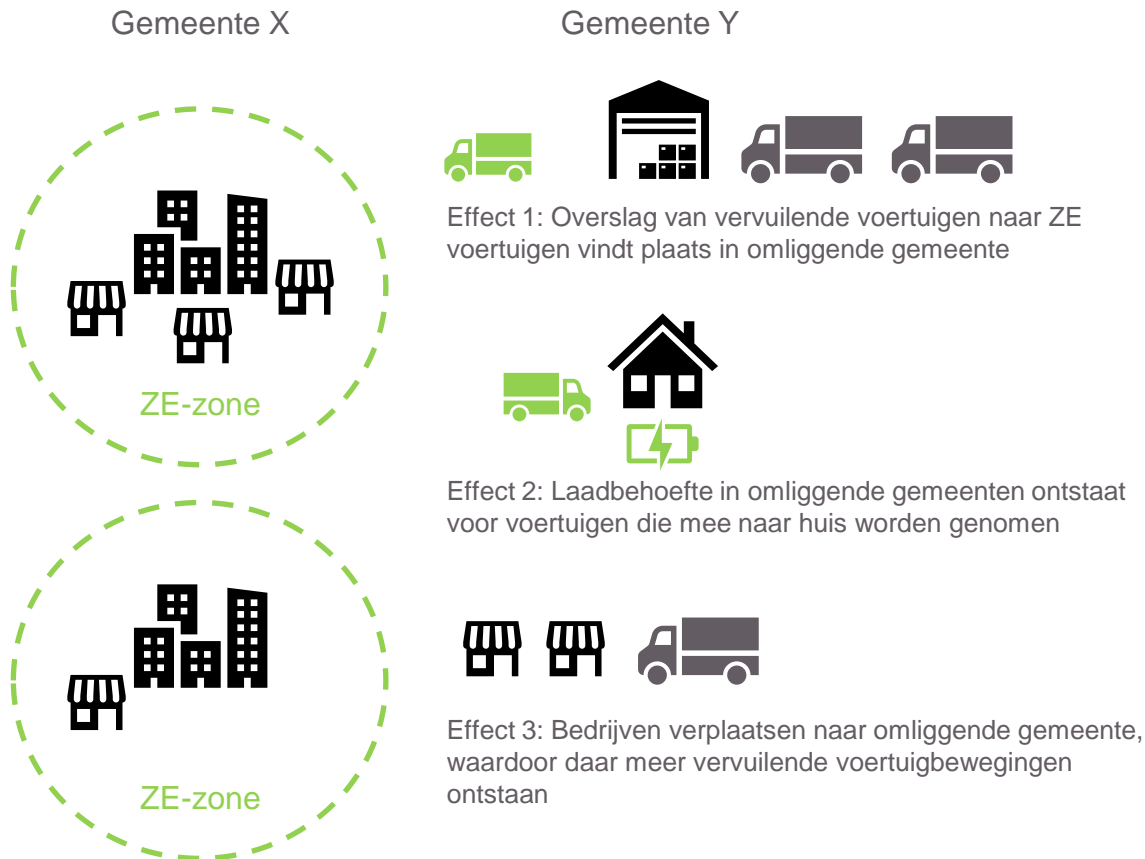
### *Faciliteren van waterstof gebeurt alleen passief*

34% van de gemeenten geeft aan dat hun rol bestaat uit faciliteren. Hoewel faciliteren zowel actief als passief kan, geven gemeenten aan dat dit tot nu toe vooral passief is door bijvoorbeeld het vastleggen van toekomstige locaties voor tank infrastructuur.



# 8. Buurtgemeenten zijn belangrijk voor de realisatie van ZE ambities

## Effecten op buurtgemeenten



De aanpak voor het ontsluiten van infrastructuur reikt soms verder dan de eigen gemeente. Een ZE zone kan namelijk effect hebben op buurtgemeenten.

### ***Overslag vindt plaats in buurtgemeenten***

Gemeenten geven aan dat door een gebrek aan ruimte binnen de gemeentegrenzen het kan voorkomen dat hubs alleen in buurtgemeenten geplaatst kunnen worden. Dit geldt vooral in steden met een dicht bebouwd oppervlak. G40 gemeenten benoemen dat hierdoor buurtgemeenten het risico zien dat meer vervuilende voertuigen naar buurtgemeenten rijden om daar hun goederen over te slaan.

### ***Laadbehoefte ontstaat in buurtgemeenten***

Ook zijn er effecten voor de laadbehoefte die ontstaat in de omliggende gemeenten, doordat bijvoorbeeld de voertuigen die in de ZE-zone rijden, 's nachts in omliggende gemeenten worden opgeladen.

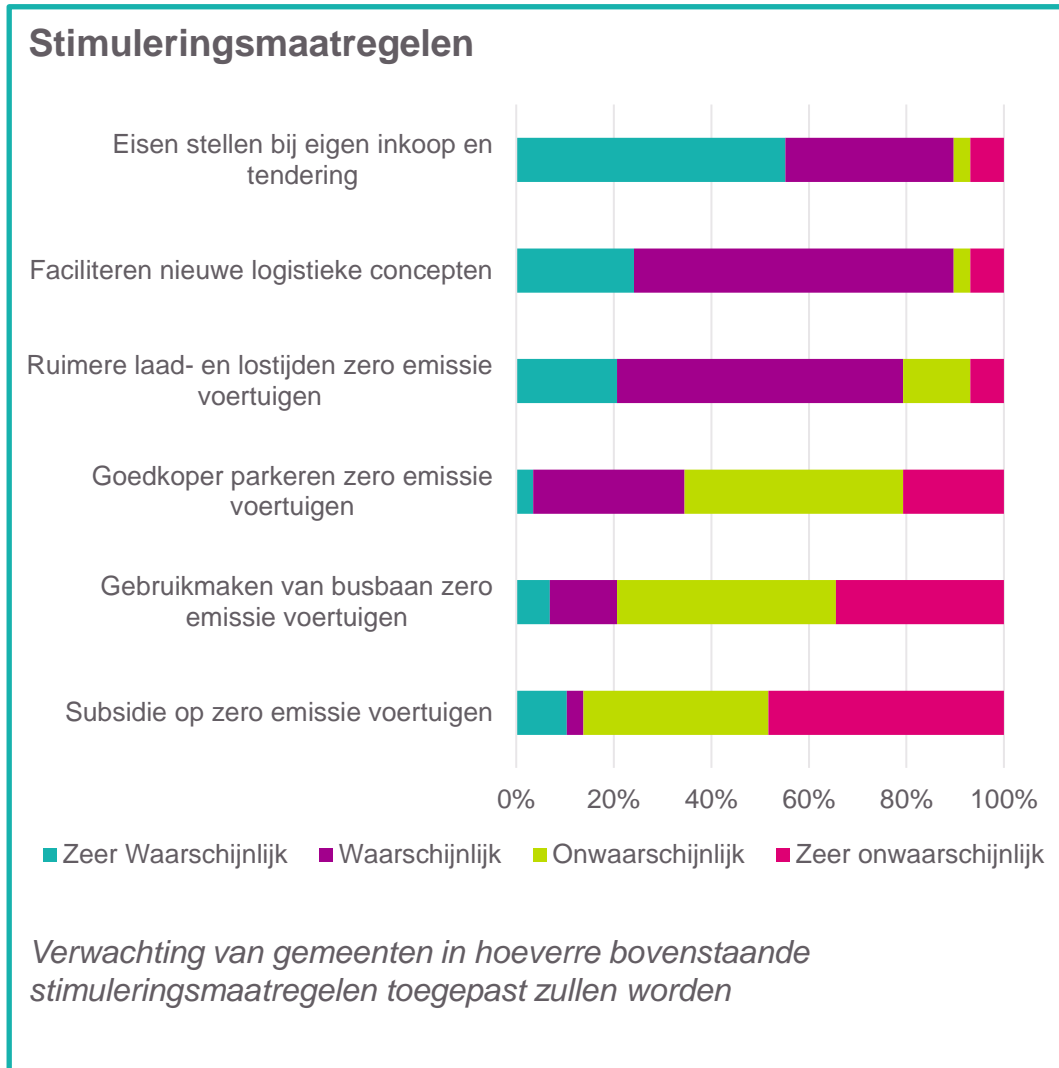
### ***Bedrijven verplaatsten naar buurtgemeenten***

Ook is er de angst dat bedrijven vanuit een ZE zone verplaatsen naar de buurtgemeenten met meer voertuigbewegingen en uitstoot in de buurtgemeenten tot gevolg.

### ***Samenwerking met buurtgemeenten nog te beperkt***

Hoewel gemeenten aangeven dat het noodzakelijk is om in gesprek te gaan met de buurtgemeenten over bovenstaande effecten zijn er slechts een aantal eerste gesprekken gevoerd.

## 9. Flankerende maatregelen zijn noodzakelijk om ZE ambities te bereiken



### *Stimuleringsmaatregelen belangrijk vanwege flankerende werking*

Gemeenten geven aan dat stimuleringsmaatregelen op zich zelf weinig effect hebben. Het inzetten van stimuleringsmaatregelen als flankerende maatregelen aan de zero emissie zone worden echter wel belangrijk geacht om bijvoorbeeld aan ondernemers te laten zien dat gemeenten bereid zijn om hen tegemoet te komen. Daarnaast kunnen subsidies bijdragen om de transitie op gang te helpen, maar de volledige transitie zal niet gefinancierd worden en niet elke gemeente heeft budget voor subsidies.

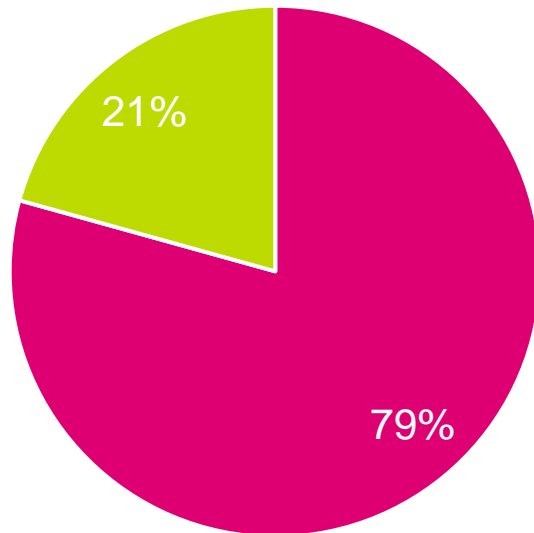
### *Verschonen is niet genoeg om ZE ambities te bereiken, verminderen en slimmer inrichten noodzakelijk*

Met het invoeren van de zero emissie zone worden alleen de goederenstromen versoond. Echter, de ambities van de meeste gemeenten gaan verder dan het verminderen van CO<sub>2</sub>-uitstoot en worden met de invoering van de ZE zone niet bereikt (zie hoofdstuk 2.). Verdergaande maatregelen zoals het verminderen en slimmer inrichten van de goederenstromen zijn noodzakelijk om alle doelstellingen te behalen. Dit vraagt om een verandering van de inrichting van logistieke stromen. Een toelichting op de individuele stimuleringsmaatregelen als weergegeven in het diagram, is te vinden in bijlage II.



## 9. Flankerende maatregelen zijn noodzakelijk om ZE ambities te bereiken

### Vermindering logistieke vervoersbewegingen



- Ja
- Nee

Het aantal gemeenten dat maatregelen treft ter vermindering van het aantal logistieke vervoersbewegingen

### *Hubs verminderen vervoersstromen zonder aanschaf eigen voertuig*

Hubs zijn een belangrijk onderdeel van de ZE-ambitie. Ze zijn een middel om het aantal voertuigbewegingen in de ZE-zone te verminderen door bundeling van stromen. Ook kan zwaar vervoer binnen de zone beperkt worden doordat de goederen bij de hub overgeslagen kunnen worden op kleinere en lichtere voertuigen. Daarnaast zijn hubs een tegemoetkoming voor ondernemers in de ZE-zone die geen eigen ZE-voertuig kunnen aanschaffen.

### *Randgemeenten brengen benodigd volume voor hubs*

Omliggende gemeenten spelen een belangrijke rol bij hubs. Volume creëren is belangrijk voor het succes van een hub. Kleinere gemeenten hebben omliggende gemeenten nodig om voldoende volume te hebben. Gemeenten met weinig beschikbare ruimte moeten naar omliggende gemeenten uitwijken voor hub locaties.

### *Gemeenten faciliteren en stimuleren volop hubs*

Het beleid van gemeenten rondom hubs is vooral faciliterend en stimulerend. Ze brengen marktpartijen met elkaar in gesprek en laten de goederenstromen van de gemeenten via de hub lopen. Ook geven ze richting aan geschikte locaties en privileges voor hubs, zoals de ontheffing voor venstertijden in Utrecht<sup>1</sup>.

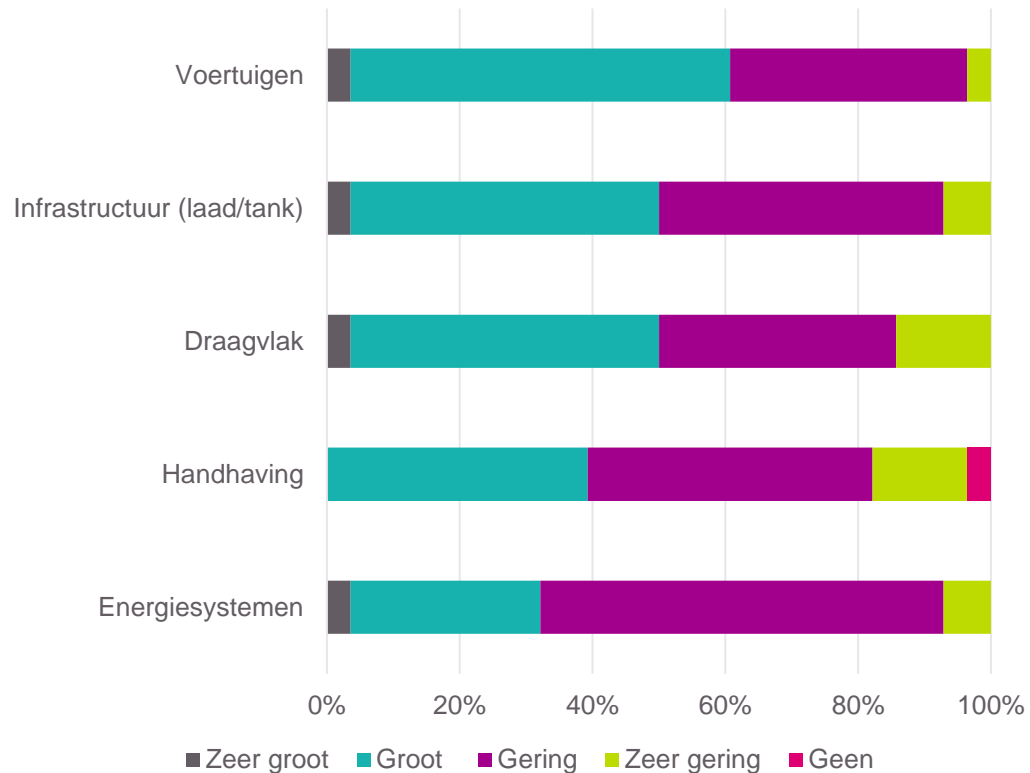
### *Naast hubs ook autoluw en onaantrekkelijke routes ingezet*

Andere maatregelen voor het verminderen van logistieke vervoersbewegingen zijn het autoluw maken van (delen van) de gemeente en het onaantrekkelijk maken van routes, bijvoorbeeld door het invoeren van éénrichtingsverkeer.



# 10. Knelpunten ZE ambities zijn generiek en kunnen verminderd worden

## Thema's verwachte knelpunten



Verwachting van gemeenten in hoeverre er binnen bovenstaande thema's knelpunten zullen zijn

## Gemeenten hebben te kampen met dezelfde uitdagingen

### *Samen optrekken in aanpakken knelpunten*

De knelpunten die gezien worden voor de invoering van ZE stadslogistiek zijn grotendeels generiek. Dit biedt de kans voor gemeenten om niet allemaal individueel een oplossing te hoeven vinden maar generieke oplossingen geboden kunnen worden. Gemeenten zien wel verschillende knelpunten afhankelijk van grootte van de gemeente en fase van besluitvorming. De generieke knelpunten worden in onderstaande secties toegelicht.

### *Voertuigen, infrastructuur en draagvlak als meest genoemde knelpunten*

Voertuigen, infrastructuur, en draagvlak worden het meest genoemd als knelpunt. Hoewel de knelpunten handhaving en energiesystemen door minder gemeenten worden genoemd zegt dit niets over de impact van een knelpunt voor een individuele gemeente. Een weinig genoemd knelpunt kan voor een individuele gemeenten nog steeds een zeer grote impact hebben. Een toelichting op de individuele knelpunten als weergegeven in het diagram is te vinden in bijlage III.

### *Veiligheid, kosten voor uitvoering en gebrek aan ruimte zijn overige knelpunten*

Daarnaast vrezen gemeenten voor de veiligheid, zowel de externe veiligheid van waterstof als het brandgevaar van elektrische voertuigen. De kosten voor zowel de gemeenten als de ondernemers voor de uitvoering van de plannen worden als knelpunt verwacht. Ook speelt ruimte gebrek voor zowel het plaatsen van infrastructuur als hubs in een aantal gemeenten.

# 10. Knelpunten ZE ambities zijn generiek en kunnen verminderd worden

## Unieke problematiek ligt ten grondslag aan generieke knelpunten

### *Elke gemeente heeft zijn eigen specifieke situatie*

Uit interviews blijkt dat de situatie binnen gemeenten uniek is. Groningen ligt bijvoorbeeld vaak verder van distributiecentra dan Utrecht, hierdoor verschillen de logistieke modellen.

### *Unieke oorzaken voor gewichtsrestricties in verschillende steden*

Ook de oorzaak van problemen met het gewicht van voertuigen zijn uniek per gemeente, maar het knelpunt is vergelijkbaar. In verschillende gemeenten spelen er problemen rondom verzakkende ondergronden: bruggen & kades, werfkelders en de bodem zelf. Deze dossiers brengen tegenstrijdige belangen met zich mee t.o.v. ZE. Elektrische voertuigen zijn zwaarder dan voertuigen op fossiele brandstoffen. Hierdoor dienen vervoerders de overstap te maken naar kleinere voertuigen. Kleinere voertuigen kunnen echter tot gevolg hebben dat er meer voertuigbewegingen in de stad ontstaan.



# 11. Kansen om ZE ambities te versnellen\* zijn beperkt

## Transitie naar ZE is ingezet, kansen voor versnelde introductie zijn beperkt

### *ZE zones juridisch mogelijk vanaf 2025, vervroegde invoering niet*

Juridisch is het invoeren van een zero emissie zone pas mogelijk vanaf 2025, de kansen die gemeenten zien om in de tussentijd de introductie van zero emissie stadslogistiek te versnellen zijn beperkt. Alle gemeenten geven aan dat ze hier weinig kansen toe zien en het landelijke beleid volgen.

### *Transitie naar ZE stapsgewijs ingezet*

Om in 2025 te komen tot ZE stadslogistiek zijn gemeenten wel nu al bezig om hier naar toe te werken en wordt de transitie stapsgewijs al ingezet. Stimuleringsmaatregelen als beschreven in hoofdstuk 6 worden op dit moment al ingezet. Draagvlak bij ondernemers wordt gecreëerd door ze mee te nemen in de beleidsvorming. Plannen worden door een aantal gemeenten heel ambitieus neergezet om een beweging vanuit de markt op gang te laten komen en volgen vervolgens het landelijke beleid. Infrastructuur wordt aangelegd om voorbereid te zijn op de toekomstige laadbehoefte. Kortom, de transitie naar ZE is gestart.

## Succes voor zwaar vervoer ligt nog ver weg

### *Landelijk beleid overgangsregeling voor zwaar vervoer wordt gevolgd*

Zwaar vervoer valt waarschijnlijk de eerste jaren nog in een overgangsregeling. De kansen die gemeenten zien om zwaar vervoer versneld te introduceren en vanaf 2025 ook volledig ZE te laten zijn, zijn beperkt. De grote meerderheid van de gemeenten geeft aan dat ze hier weinig kansen toe zien en het landelijke beleid volgen. Wel worden er kansen gezien door het geven van het goede voorbeeld door de gemeente en door het bundelen via hubs.

### *Gemeenten geven goede voorbeeld*

Gemeenten kunnen het goede voorbeeld geven en laten zien aan de markt wat mogelijk is. Dit kunnen ze doen door hun eigen wagenpark volledig om te zetten naar zero emissie en zero emissie als eis mee te nemen in inkoop en aanbestedingen.

### *Hubs voorkomen zwaar vervoer in de stad*

Indien zwaar vrachtverkeer de goederen bij een hub aan de rand van de stad zullen overslaan, is er geen transitie van deze voertuigen zelf nodig. Op deze manier kunnen ook deze goederenstromen vanaf 2025 al zero emissie in de last mile zijn. Bovendien is zwaar goederenvervoer op dit moment ook in veel binnensteden niet welkom. Denk hierbij aan veiligheid, gewichtsrestricties en smalle straatjes.



# 12. Ambitierijke gemeenten aan zet bij nemen vervolgstappen in besluitvorming met oog neveneffecten

## Conclusies

### ***Merendeel gemeenten heeft zero emissie stadslogistieke ambities***

Meer dan 80% van de gemeenten heeft ambities voor zero emissie stadslogistiek. Deze ambities bestaan uit een combinatie van meerdere stadslogistieke doelstellingen waarvan klimaat de grootste driver is.

### ***Vorbereiding ZE zones in volle gang, maar concrete besluitvorming is cruciaal***

Het is een goede eerste stap dat meer dan 80% van de gemeenten aangeeft ambities te hebben op het gebied van ZE-stadslogistiek. Gemeenten geven aan dat de zero emissie zone gezien wordt als geschikt middel om invulling te geven aan de ZE ambities. De voorbereidingen van de ZE zones zijn dan ook in volle gang. Het grootste deel van deze gemeenten heeft de ZE-ambitie ook al uitgewerkt naar concrete plannen. Het merendeel van de gemeenten is van plan in 2020 een besluit over de omvang van de ZE zone te nemen. Het daadwerkelijk nemen van dit besluit is cruciaal. Op dit moment blijkt namelijk dat veel gemeenten nog geen besluit genomen hebben terwijl dit in 2020 wel moet gebeuren om op schema te blijven lopen voor een invoering van een ZE-zone in 2025, zoals afgesproken in het klimaatakkoord.

Naast het nemen van het besluit over de ZE zone, zijn een aantal praktische randvoorwaarden noodzakelijk voor de implementatie van ZE-stadslogistiek

### ***Voertuigen moeten beschikbaar zijn***

Het is nodig dat de juiste voertuigen voor ondernemers beschikbaar en betaalbaar zijn. Ondernemers moeten toegang hebben tot ZE bevoorrading, via een eigen voertuig, deel/huur voertuig of hub. Daarnaast moet het zero emissie alternatief betaalbaar zijn ook voor kleine ondernemers. Voor de beschikbaarheid van zwaar vervoer is de uitdaging extra groot omdat het aanbod nog beperkter is. De verwachting is wel dat in 2025 de meeste typen ZE voertuigen zowel betaalbaarder als beter beschikbaar zijn.

### ***Laadinfrastructuur moet gerealiseerd zijn***

Gemeenten zien bij voorkeur laadinfrastructuur op het eigen terrein van bedrijven. Daarnaast geven de gemeenten aan dat ze liever geen laadinfrastructuur in een ZE-zone zien. Hierom zien gemeenten ook slechts een kleine rol in het aanleggen van laadinfrastructuur voor de stadslogistiek.

### ***Handhaving moet mogelijk zijn***

Gemeenten zien in zowel de uitvoering als de kosten van handhaving een uitdaging. Handhaving via een ANPR is effectief maar gemeenten geven aan dat het duur is. Daarnaast is het belangrijk dat er handhaving mogelijk is op buitenlandse kentekens zodat deze ook ZE in de zone moeten rijden. Daarnaast wordt er gepleit voor een landelijke ontheffingsdatabase.



# 12. Ambitierijke gemeenten aan zet bij nemen vervolgstappen in besluitvorming met oog neveneffecten

**De impact van neveneffecten is groot en moet onderkend worden**

## *Buurtgemeenten zijn belangrijk voor de realisatie van ZE ambities*

Nationaal beleid focust zich nu op de 30-40 grootste gemeenten van Nederland maar de omliggende gemeenten moeten aangehaakt worden om ZE ambities te kunnen realiseren. Deze omliggende gemeenten ervaren namelijk effecten van ZE-zones in hun gemeente. Zowel laad/tank infrastructuur die in een buurtgemeente geplaatst kan worden, hub locaties en uitstoot verplaatsing hebben effect op de buurtgemeenten. Hoewel er al contact gezocht wordt tussen buurtgemeenten is het nodig dit te intensiveren en actiever samen te werken met buurtgemeenten-om ZE ambities te kunnen realiseren.

## *Vervoersstromen veranderen*

Enerzijds is een hub een oplossing om vervoer te bundelen en efficiënter een ZE-zone in te vervoeren. Anderzijds is het een oplossing voor bijvoorbeeld zwaar vervoer. Hier kan de lading van een groot voertuig naar een aantal lichtere kleinere voertuigen overgeslagen worden. Tegelijkertijd zetten sommige gemeenten, vanwege de fragiele staat van kades, kelders en bruggen, in op lichtere voertuigen. Hierdoor zijn meer voertuigen nodig.

Het gebruik van meer (lichtere) voertuigen staat wel haaks op de ambitie om ook minder voertuigen in een ZE-zone te hebben. Er zullen op dit snijvlak oplossingen bedacht moeten worden dan wel keuzes gemaakt moeten worden

# 12. Ambitieuze gemeenten aan zet bij nemen vervolgstappen in besluitvorming met oog neveneffecten

## Aanbevelingen

### **Gemeenten dienen zelf stappen te zetten**

In het klimaatakkoord is afgesproken dat in de 30-40 grootste Nederlandse gemeenten in 2025 zero emissie zones voor goederenvervoer ingevoerd gaan worden om een reductie van 1,0 Mton CO<sub>2</sub> uitstoot te realiseren. Het is noodzaak dat de logistieke sector nu in beweging komt om in 2020 een besluit over de zero emissie zones te nemen, om de doelstelling voor 2025 te kunnen behalen.

#### ***Neem besluit en bied duidelijkheid over ZE zones***

Het nemen van het daadwerkelijke besluit over de invoering van de ZE zone door gemeenten is van belang om de ZE zone te kunnen realiseren. Duidelijkheid over de gevolgen, uitzonderingen, planning en uiteindelijke invoering van de zero emissie zones is nodig om draagvlak te creëren bij de ondernemers.

#### ***Maak capaciteit binnen gemeente beschikbaar***

Vaak zijn één of twee ambtenaren verantwoordelijk voor mobiliteit of duurzaamheid in de gemeente. Hieronder valt vaak ook de stadslogistieke ambitie. Door de volledige focus te leggen op ZE stadslogistiek en hier specifiek tijd voor vrij te maken kunnen stappen sneller en beter voorbereid gezet worden.

### ***Realiseer samenwerking randgemeenten***

Afstemmen met omliggende gemeenten over het realiseren van infrastructuur en hubs is nodig om de omgeving rond de ZE zone goed te kunnen organiseren.

#### ***Maak connectie met stakeholders***

Gemeenten doen al veel om ondernemers te betrekken bij de invoering van de ZE zone. Echter, is het lastig om er achter te komen of alle belanghebbende op dit moment bereikt worden. Dit geldt met name voor bedrijven die niet bij brancheverenigingen zijn aangesloten. Er moet naar manieren gezocht worden om ook deze bedrijven te contacten en te informeren.



# 12. Ambitieuze gemeenten aan zet bij nemen vervolgstappen in besluitvorming met oog neveneffecten

## Gemeenten vragen om hulp

### *Verstrek informatie over beschikbaarheid en kosten van voertuigen en alternatieve logistieke concepten*

Informatie over de beschikbaarheid en kosten van voertuigen kan het knelpunt over voertuigen verminderen. Door ondernemers en gemeenten op de hoogte te brengen van de laatste technologische ontwikkelingen wordt het voor hen duidelijk wat er technisch haalbaar is. Door inzichten te creëren in kosten van ZE voertuigen kunnen bedrijven een betere afweging maken van wat dit voor hen betekent. Daarnaast is er ook extra informatie nodig over de alternatieve concepten die ondernemers hebben om met deze zone om te gaan. Een voorbeeld is het delen van ervaringen en business cases van hubs. Dit kan draagvlak creëren bij bedrijven en bij omliggende gemeenten om met deze logistieke concepten aan de slag te gaan.

### *Maak handhaving financieel mogelijk*

Financieringsmogelijkheden voor de kosten van handhaving of alternatieve goedkopere vormen van handhaving zouden het financiële knelpunt voor handhaving weg kunnen nemen. Landelijk zal er gekeken moeten worden naar een oplossing voor een database voor ontheffingen en handhaven van buitenlandse kentekens.

### *Bied een vraagbaak voor netwerkvraagstukken*

Duidelijkheid over de verwachte energiebehoefte en de capaciteit van het huidige energienet is benodigd. Hieruit volgt waar eventuele aanpassingen nodig zijn. Vervolgens dient er een plan te komen hoe dit op één lijn te brengen. Een vraagbaak waar gemeenten terecht kunnen voor netwerkvraagstukken kan hier oplossing bieden. Hierbij kan er gedacht worden aan de volgende vragen; Welke kansen zijn er voor slim laden binnen de bestaande capaciteit van het netwerk? Hoe ervoor te zorgen dat elektrificatie niet tot problemen leidt? Hoe kan de doorlooptijd voor het realiseren van laadinfrastructuur verkort worden? Wat is de impact van ZE stadslogistiek op omliggende gemeenten?

Vanuit de energiebehoefte ontstaat de vraag naar infrastructuur. Dit moet de komende jaren aangelegd worden. Het tempo waarin deze infrastructuur gerealiseerd wordt moet hier bij aansluiten.





# Referentielijst

1. Gemeente Utrecht: <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/goederenvervoer/laden-en-lossen/stadsdistributiecentra/>
2. Gemeente Amsterdam: <https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7BBCA74071-7A96-4F67-9A75-088F4E819F79%7D>



# Bijlagen

- I. Toelichting doelstellingen voor zero emissie stadslogistiek in 2025
- II. Toelichting stimuleringsmaatregelen
- III. Toelichting knelpunten voor zero emissie stadsdistributie in 2025



# I. Toelichting doelstellingen voor zero emissie stadslogistiek in 2025

## Doelstellingen zero emissie stadslogistiek

- **CO<sub>2</sub> uitstoot verminderen (93%)**  
Zowel landelijk als lokaal wordt dit beleidsdoel vaak gesteld. Dit doel is vaak gelieerd aan in het verlengde liggende beleidsdoelen als luchtkwaliteit verbeteren of het klimaatakkoord halen
- **Luchtkwaliteit verbeteren (86%)**  
De meeste gemeenten monitoren de luchtkwaliteit op basis van de WHO standaarden. Wanneer de luchtkwaliteit niet voldoet aan deze standaarden horen we deze doelstelling vaak terug in de enquête en interviews
- **Klimaatdoelstellingen behalen (83%)**  
Meestal geen doel op zich om te voldoen aan de klimaatdoelstelling, maar gebaseerd op intrinsieke motivatie van andere doelstellingen als CO<sub>2</sub> uitstoot verminderen en luchtkwaliteit verbeteren. Hoewel in de enquête vaak met belangrijk of heel belangrijk geantwoord wordt is de doelstelling in de interviews nauwelijks genoemd
- **Vervoersbewegingen verminderen (76%)**  
Een aantal gemeenten geeft aan dat de ambitie op het gebied van ZE Stadslogistiek betrekking heeft op het veranderen van logistieke concepten. Hieronder vallen ook bundeling van vervoersstromen. Hubs worden genoemd zowel als een methode om vervoersstromen te verminderen als een mogelijkheid voor een kleine ondernemer om toch zero emissie te worden beleverd. Veelal is het autoluw maken van (delen van) de zone en het onaantrekkelijk maken van routes onderdeel van de ambitie om vervoersbewegingen te verminderen
- **Bereikbaarheid verbeteren (73%)**  
Gemeenten hebben last van congestie in binnensteden. Oplossingen hiervoor worden gezocht in het consolideren van leveringen bijvoorbeeld door middel van hubs. Gemeenten werken vaak samen met private partijen om vervoersstromen te optimaliseren.
- **Veiligheid verbeteren (65%)**  
Gemeenten geven aan vooral de veiligheid voor het winkelend publiek te willen verbeteren. Er zijn regelmatig momenten op een dag waar voetgangers en logistieke stromen elkaar kruisen. Dit is gevaarlijk en onwenselijk.
- **Geluidsoverlast verminderen (59%)**  
In veel gemeenten wordt geluidsoverlast ervaren (bijvoorbeeld in de binnenstad). Dit is niet alleen vanwege het geluid van de voertuigen zelf, maar ook vanwege laad en los bewegingen. Venstertijden, stille en minder voertuigen worden hiervoor als oplossing genoemd. Stille voertuigen, zoals ZE voertuigen nemen echter niet het geluid van het lossen van rolcontainers weg.



## II. Toelichting stimuleringsmaatregelen

### Toelichting stimuleringsmaatregelen

- **Eisen stellen bij eigen inkoop en aanbestedingen:**  
Bijna alle gemeenten (90%) stellen eisen aan hun eigen inkoop en aanbestedingen om het goede voorbeeld te geven. Dit doen ze bijvoorbeeld door het eigen wagenpark te vervangen door ZE voertuigen. Slechts enkele gemeenten doen dit niet. De voornaamste reden om dit niet te doen is dat deze gemeenten geen eigen buitendienst hebben.
- **Faciliteren nieuwe logistieke concepten:**  
Bijna alle gemeenten (90%) faciliteren nieuwe logistieke concepten uit de markt. Hierbij kan gedacht worden aan hubs en white label afval inzameling.
- **Ruimere laad- en lostijden zero emissie voertuigen:**  
De meeste gemeenten (80%) willen ruimere laad-en lostijden inzetten voor zero emissie voertuigen t.o.v. andere voertuigen. Een aantal gemeenten doet dat op dit moment ook al. Dit kan gedaan worden door of huidige venstertijden te verruimen voor zero emissie voertuigen, of huidige venstertijden in te perken voor voertuigen die niet zero emissie zijn. De reden van gemeenten om dit niet in te zetten is dat venstertijden niet verruimd dienen te worden omdat men buiten de huidige venstertijden geen voertuigbewegingen in dit gebied wil, ongeacht of ze zero emissie zijn of niet. Dit bijvoorbeeld vanwege veiligheid van voetgangers.
- **Goedkoper parkeren zero emissie voertuigen:**  
Deze maatregel is vooral van toepassing op personenvervoer en in mindere mate op goederenvervoer.
- **Gebruikmaken van busbaan zero emissie voertuigen:**  
Een aantal gemeenten (20%) wil zero emissie voertuigen toestaan gebruik te maken van de busbaan. Redenen om deze maatregel niet in te voeren zijn; er zijn nauwelijks busbanen in de binnenstad, of de busbaan dient vrij te blijven voor hulpdiensten.
- **Subsidie op zero emissie voertuigen:**  
Landelijk worden er subsidies voor zero emissie voertuigen door de rijksoverheid verstrekt. Een aantal gemeenten (13%) zijn van plan om hier aanvullend gemeentelijke subsidies of sloopregelingen op. Niet elke gemeenten heeft hier budget voor beschikbaar. Amsterdam<sup>2</sup> is een voorbeeld van een gemeente die op dit moment al subsidies verstrekt.

# III. Toelichting knelpunten voor zero emissie stadsdistributie in 2025

## Toelichting verwachte knelpunten

- **Voldoende en betaalbare voertuigen beschikbaar:**  
Twijfel bij gemeenten over beschikbaarheid van voldoende en betaalbare voertuigen in de markt. Voor zwaar vervoer is deze uitdaging extra groot. Daarnaast vooral ook de financiële middelen van bedrijven om de voertuigen aan te schaffen. Zeker in tijden van covid-19 zijn de financiële middelen van een aantal ondernemers beperkt
- **Voldoende infrastructuur beschikbaar:**  
Gebrek aan kennis bij een aantal gemeenten en afstemming met omliggende gemeenten waar de laadbehoefte mogelijk komt te liggen wordt als lastig ervaren. Daarnaast wordt de doorlooptijd van de netbeheerders voor het aanleggen van de infrastructuur als erg lang ervaren.
- **Draagvlak van ondernemers en binnen de gemeenten:**  
Extern: hoe ('*middenmoet*') ondernemers te bereiken en te overtuigen. Dit speelt bij zeer veel gemeenten. Gemeenten proberen ondernemers, waar de ZE zone impact op heeft, gedurende het hele traject naar de ZE zone toe zoveel mogelijk mee te nemen in o.a. branche verenigingen. Het is vooral de vraag hoe je de bedrijven bereikt die niet actief zijn binnen deze verenigingen.  
Intern: verschillende afdelingen binnen de gemeenten op één lijn krijgen en/of de overtuiging van de portefeuillehouder. Dit speelt bij enkele gemeenten.
- **Handhaving en de bijbehorende kosten:**  
Vooral door *kleinere* gemeenten worden deze kosten als erg hoog ervaren. Daarnaast speelt de *geografische* omvang van de zero emissie zone een rol. Een aantal gemeenten hebben in de bepaling van de omvang van de zone rekening gehouden met handhaafbaarheid, doordat er maar een beperkt aantal toegangswegen naar de zone zijn. Echter verschillen gemeenten geografisch en is dit dus niet voor alle gemeenten mogelijk. Daarnaast is het de vraag of dit wenselijk is, hierdoor is de zone in bepaalde gevallen kleiner geworden dan als hier geen rekening mee werd gehouden.  
Er zijn gemeenten die op dit moment al een *milieuzone* hebben die gehandhaafd wordt met camera's. Deze gemeenten hoeven slechts beperkt te investeren in een eventuele uitbreiding hiervan, deze gemeenten zien de kosten van handhaving daarom niet als knelpunt. Wel dient er nog een landelijke ontheffingen database te komen voor bijvoorbeeld hulpdiensten. En zou het handhaven van buitenlandse kentekens verbeterd moeten worden. Op dit moment worden er nog vaak problemen ervaren met het handhaven op buitenlandse bedrijfsvoertuigen
- **Energiesystemen en verwachte energiebehoefte:**  
Het knelpunt dat hierbij gezien wordt is dat het huidige energienet de elektriciteitsbehoefte niet aan zou kunnen. Veel gemeenten zien hier geen knelpunt omdat ze hier nog geen kennis over hebben of hier geen rol zien voor de gemeente.



# Colofon

Uitgevoerd in opdracht van Enpuls  
Augustus 2020

Districon  
Sanne Aelfers  
Ragnar Klabbers

Met dank aan de gemeenten:

Almelo  
Almere  
Amsterdam  
Assen  
Delft  
Den Haag  
Deventer  
Dordrecht  
Ede  
Eindhoven  
Emmen

Enschede  
Heerlen  
Hilversum  
Gouda  
Groningen  
Haarlem  
Helmond  
Hoorn  
Leeuwarden  
Leiden  
Maastricht

Oss  
Roosendaal  
Schiedam  
's Hertogenbosch  
Tilburg  
Utrecht  
Venlo  
Zaanstad  
Zoetermeer

