

STADSLOGISTIEK: EMISSIEVRIJE ZONES OP KOMST!

Binnen de Stedendriehoek zijn twee logistiek makelaars actief: Freek Boele (Gelderland) en Christa Baas (Overijssel). Hun focus ligt op het wegtransport en de stadsdistributie, waarbij Baas ook nog modal shift als aandachtspunt heeft: het wijzigen van vervoermiddel. Beiden vervullen een brugfunctie tussen gemeenten en bedrijven en tussen bedrijven onderling, met als uiteindelijk doel: 1 miljoen ton CO₂ besparen op stadslogistiek in de veertig grootste steden van Nederland. Het invoeren van emissievrije zones voor vracht- en bestelauto's speelt daar een belangrijke rol bij.

22 Het Klimaatakkoord zette in 2019 het onderwerp stadslogistiek serieus op de kaart. "De doelstelling werd geconcretiseerd: 7 miljoen ton CO₂-besparing voor de mobiliteit als geheel, 1 miljoen ton voor de stadslogistiek in de veertig grootste gemeenten. Er kwam een nationaal programmabureau, gemeenten kregen geld om experts in te huren en er werd een stappenplan aangereikt om te komen tot een zero-emissie zone", aldus Boele. Inmiddels hebben

28 van de 40 gemeenten een zero emissie zone voor stadslogistiek (ZES) aangekondigd; deze worden vanaf 2025 ingevoerd. "Dat is een heel proces. Eerst moet je draagvlak creëren bij gemeenten en stakeholders. En om de doelstelling te behalen, moet je berekenen hoe groot de emissie-vrije zone moet zijn."

In 2020 is een landelijke uitvoeringsagenda opgesteld met duidelijke afspraken en acties, met

OVERGANGSREGELING

- Vanaf 2025 moeten alle nieuwe vracht- en bestelauto's in nul-emissiezones, een nul-emissieaandrijving hebben.
- Bestaande Euro 6-bakwagens die op 1 januari 2025 maximaal 5 jaar oud zijn, hebben tot 1 januari 2030 toegang tot de nul-emissiezones.
- Bestaande Euro 6-trekkers die op 1 januari 2025 maximaal 8 jaar oud zijn, hebben tot 1 januari 2030 toegang tot de nul-emissiezones.
 - Euro 5-bestelauto's hebben tot 1 januari 2027 toegang tot de nul-emissiezones.
 - Euro 6-bestelauto's hebben tot 1 januari 2028 toegang tot de nul-emissiezones.
- Vanaf 1 januari 2030 moeten alle bestel- en vrachtauto's emissievrij zijn in de ZES-zone.





'ELEKTRISCH MOET HET NIEUWE NORMAAL WORDEN'

In de gemeente Apeldoorn sluit de emissievrije zone naadloos aan bij de plannen voor een parkachtig groen stadscentrum. In het voorjaar van 2021 heeft het college van B&W het voorgenomen besluit rond de emissievrije zone genomen en invoering staat gepland voor 2025. De komende tijd staat in het teken van de voorbereidingen. "Stap 1 is communicatie, intern binnen de gemeente en extern richting binnenstadondernemers, bewoners en belangenorganisaties, zodat iedereen weet dat die zone eraan komt", zegt Tako de Jong, ZE-regisseur bij de gemeente Apeldoorn. "Het raakt ondernemers en hun toeleveranciers direct, want zij zullen hun goederenstroom moeten elektrificeren."

De gemeente ondersteunt ondernemers met bijvoorbeeld een online tool. "Door het ingeven van kenteken, aantal kilometers per jaar, maximale range per dag en belading van het voertuig is te achterhalen of elektrificering een haalbare kaart is. Ook kunnen diverse voorkeursmodellen worden doorgerekend op kosten van aanschaf, gebruik en onderhoud", aldus De Jong. "Daarnaast moet ook de laadinfrastructuur op orde zijn. Daarom inventariseren we waar ondernemers momenteel hun voertuigen opladen: thuis, op eigen terrein of onderweg."

Hoewel ondernemers nog wat sceptisch zijn ("Gaat elektrisch rijden werken voor mij?", "Moet ik weer investeren na corona en bij hoge energieprijzen?"), vinden de meesten duurzaamheid belangrijk en zijn ze voorstander van een groene binnenstad. "We moeten toe naar een mindset dat elektrisch het nieuwe normaal is", stelt De Jong, die daarbij aantekent dat de gemeente op lokaal niveau uitzonderingen kan maken. "Met name bij zware belading willen we kijken wat reëel is om te vervangen." In het eerste kwartaal van 2024 moet het verkeersbesluit gereed zijn.

daarin een overgangsregeling om aan sommige bezwaren tegemoet te komen (zie kader 1). "Die geeft aan hoe gemeenten een ZES moeten inrichten, welke knelpunten er zijn en hoe ze de regels kunnen invoeren en handhaven", zegt Baas. De verschillen tussen gemeenten zijn groot: waar Rotterdam bijna de hele stad als ZES bestempelt, is dit in andere steden alleen het voetgangersgebied. "De richtlijn is minstens het stadscentrum plus een paar omliggende wijken. Duidelijk is dat met een paar straten we die doelstelling van 1 miljoen ton minder CO₂-uitstoot niet gaan redden", stelt Boele. "Dit vereist een praktische blik, want zones moeten natuurlijk bereikbaar blijven."

Niet iedereen is overtuigd van het belang van zero-emissie

zones. Is dit niet een risico voor het centrum, als bijvoorbeeld de markt verdwijnt of elektrische voertuigen te duur blijken? En gaan inwoners dan niet liever ergens anders winkelen? Baas onderkent deze redeneringen, maar ziet ook voordelen. "Minder verkeer in de binnenstad verbetert de luchtkwaliteit en ook de veiligheid. Dat vergroot de leefbaarheid, een belangrijk punt voor inwoners, en kan juist weer bezoekers naar de stad trekken", zegt ze. "Daarom proberen we de overstap te stimuleren, bijvoorbeeld met subsidies voor elektrische voertuigen."

Beide logistiek makelaars stellen dat de urgentie van zero-emissievrije zones in steden toeneemt en dragen hun steentje bij door gemeenten en bedrijven te ondersteunen via onder



Simako-BDM
Apeldoorn - Elst

BMW R18

**Mama,
hoe word
ik dokter?**

Een uniform, een schrift en een plek in de klas. Het antwoord kan simpel zijn. In Zuid-Afrika leven veel kinderen in ernstige armoede. Hun moeder kan hun vragen niet beantwoorden.

Gelukkig zijn er de MAMAS.

Sterke, lokale vrouwen die de meest kwetsbare kinderen dagelijkse zorg, veiligheid en liefde bieden.

Steun de MAMAS.
Ga naar www.kinderfondsmamas.nl

Kinderfonds
mamas

ambius.nl/greenwalls

**MOS
GREENWALL**

**Laat je creativiteit de
vrije loop met mos**

Google
★★★★★ +1000 REVIEWS

ambius

'EMISSIEVRIJE ZONES ENIGE MANIER OM STADSHART KLOPPEND TE HOUDEN'

De gemeente Deventer is een echte voorstander van de nul-emissiezone. "Wij zien het als een transitie naar een hogere leefkwaliteit en betere woonopties, aansluitend bij onze bestaande beleidslijn. Uiteraard zonder dat dit ten koste gaat van de economie of de bevoorrading van de binnenstad", zegt Siddhartha Martijn, beleidsmedewerker mobiliteit en integraal projectleider voor de emissievrije zone. In 2019 is een consultatieronde gehouden met bewoners, ondernemers en belangengroepen, werden varianten besproken en is een inschatting gemaakt van de milieuwinst. "Dat mondde in maart 2021 uit in een collegebesluit, met als voorkeursvariant een emissievrije zone van de gehele binnenstad met uitzondering van de doorgaande wegen." Invoering staat gepland voor voorjaar 2025.

De afgelopen twee jaar is op nationaal niveau verder gewerkt aan de precieze invulling van emissievrije zones. "In die tijd heeft de industrie zich kunnen voorbereiden en hebben we als gemeenten een eerste bijeenkomst gehad over de acties voor de komende twee jaar. Wij worden vanuit het Rijk ook continu voorzien van informatie om de implementatie zo goed mogelijk vorm te geven. Zo zijn er nationale websites, zoals www.opwegnaarzes.nl, om de total cost of ownership van elektrische voertuigen te berekenen of via je kenteken uit te zoeken wanneer jouw voertuig aan de beurt is", aldus Martijn, die uiteenlopende reacties waarneemt. "Bewoners zijn duidelijk voorstander, de leefkwaliteit van de binnenstad stijgt als de uitstoot van het logistiek verkeer wegvalt. Ondernemers staan er dubbel in. Enerzijds snappen ze dat dit de toekomst is, anderzijds zijn ze bang voor hoge investeringen. Dit betreft met name de horeca, zelfstandige winkeliers en zzp'ers in de installatie- en onderhoudssector."

Komende tijd zet de gemeente vol in op directere communicatie met ondernemers en daarna ook richting het publiek. Verder worden ook zaken als uitzonderingen, handhaving, financiering, juridische aspecten en flankerend beleid onderzocht. "De maatregelen worden steeds concreter, zaken waar ook ondernemersverenigingen en woningbouwcorporaties over willen meedelen", aldus Martijn. "Het belang is duidelijk: emissievrije zones zijn de enige manier om het stadshart kloppend te houden."

Meer informatie op
www.deventer.nl/nul-emissiezone



Christa Baas



Freek Boele



Tako de Jong



Siddhartha Martijn

meer logistieke cafés, waar ze ondernemers informeren over de gevolgen van de zones, de mogelijke subsidieregelingen of het uitvoeren van een kentekencheck om te zien welke emissieklasse is gekoppeld aan hun voertuig en hoe lang ze dus nog welkom zijn in de stad. "Verder onderzoeken we de mogelijkheid van een stadshub, een plek voor het verzamelen van goederen, van waaruit deze gebundeld en afgeleverd worden met elektrisch vervoer of fietskoerier in het stadscentrum.

Voorwaarde is wel dat hier vraag naar is." Gemeenten in Overijssel en Gelderland kunnen aansluiten bij een ZES-groep om ervaringen te delen en voor presentaties van experts. "Zo helpen we hen bij het vinden van de meest passende oplossing. Verder kijken we ook naar de impact van ZES op de regio, want goederen moeten natuurlijk wel de stad in blijven komen. Ook daarvoor brengen we partijen aan tafel, want alles draait om samenwerking."