

Informatienota voor de raad

Datum 24 april 2023

Onderwerp	Beantwoording CDA ex. Artikel 45 vragen inzake Zero-emissiezone Zwolle 2025
Versienummer	V 1.1

Portefeuillehouder G. Rots

Informant D. Zijlmans
Afdeling Leefomgeving & Mobiliteit
Telefoon 038 498 2378
Email d.zijlmans@zwolle.nl
Bijlagen

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De beantwoording van artikel 45 vragen die CDA gesteld heeft inzake zero-emissiezone in Zwolle.

Datum 24 april 2023

[Toelichting op het voorstel](#)

Inleiding

Op vrijdag 27 maart 2023 zijn door de CDA Artikel 45 vragen ingediend inzake de zero-emissiezone Zwolle 2025.

Kernboodschap

n.v.t.

Datum 24 april 2023

Toelichting

1. *Kan het college (in een overzichtelijke tijdlijn) aangeven hoe het instellen van de Zero-emissiezone in Zwolle is gecommuniceerd aan de diverse groepen van ondernemers en individueel? Hoe, wanneer en met wie is gecommuniceerd over het instellen van deze zone tussen het besluit in november 2020 en de brief van 13 Maart 2023 van doehetzero.nl?*

De afgelopen jaren heeft de focus van de gemeentelijke communicatie over de invoering van de zero-emissiezone vooral gelegen op de ondernemers in de binnenstad (informerende, bewustwording en probeeracties). De communicatie wordt de komende jaren verder geïntensiveerd en uitgebreid naar de rest van de stad en de regio (door de provincie).

In november 2020 is het voorgenomen raadsbesluit zero-emissie stadslogistiek met een persbericht (overgenomen door o.a. de Swollenaar, [Zwolle nieuws.nl](https://zwolleenieuws.nl), portoflogisticsoverijssel.nl) en een routekaart naar buiten gebracht.

In 2021 is er tijdens de coronacrisis regelmatig contact geweest met Balans binnenstad, bestaande uit Zwolle Fonds, Citycentrum, KHN en Bewonersvereniging. Op de website [Jouw stukje Zwolle](https://JouwStukjeZwolle.nl) is vanaf dat moment veel informatie te vinden over logistieke mogelijkheden en subsidies.

Zero-emissie stadslogistiek is onderdeel van het Ontwikkelprogramma Ons Stadshart van Morgen. Het ontwikkelprogramma is op 23 mei 2022 vastgesteld door de gemeenteraad. Hieraan zijn vanaf 2020 tal van informatie- en participatiebijeenkomsten met bewoners en ondernemers in de stad voorafgegaan waar de invoering van de zero-emissiezone een vast onderdeel van uitmaakte. Daarnaast overleggen en presentaties bij de marktcommissie en de Centrale Vereniging Ambulante Handel.

In maart 2023 zijn er ca. 14.000 brieven (doehetzero.nl) verstuurd aan alle mkb-ondernemers in Zwolle. Bij ons KCC zijn er n.a.v. de brief 12 telefoontjes/meldingen ontvangen, waarbij het in bijna de helft van de gevallen ging om het doorgeven van een adreswijziging of een melding van een bedrijf dat niet meer bestond.

Twee weken voor het verspreiden van deze brief heeft het RDW een brief gestuurd aan alle voertuigeigenaren in het land die in het bezit zijn van voertuigen die per 1-1-2025 niet meer de zone in mogen (oudere modellen voertuigen). Hier hebben wij geen enkele reactie op ontvangen.

Zero-emissie stadslogistiek is een landelijke opgave, voortvloeiend uit het Klimaatakkoord. Naast Zwolle krijgen vanaf 1 januari 2025 ongeveer 30 andere steden in het land een zero-emissiezone voor logistiek vervoer. Vanaf dat moment wordt de zonering gefaseerd ingevoerd in deze steden voor diverse categorieën fossiel aangedreven voertuigen. Er is een landelijke overgangsregeling tot 2030 voor logistieke voertuigen die rijden op benzine, diesel, biodiesel of lpg. (Zie schema op de homepage van doehetzero.nl). Daarnaast zijn er landelijke ontheffingen voor bijzondere voertuigen. Als voertuigen niet (tijdig) beschikbaar zijn, wordt hiervoor een ontheffing verleend. Samen met provincie en Rijk werken we (vanuit de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek en de Landsdelige Aanpak Zero Emissie Stadslogistiek Oost) aan de invoering van de zero-emissiezone. Communicatie over de invoering van de zero-emissiezones vindt al enkele jaren plaats op verschillende schaalniveaus; landelijk, regionaal en lokaal. Het is onbekend hoe het effectief van de landelijke en regionale communicatie is geweest.

Datum 24 april 2023

2. *In de beslisnota van 27 Oktober 2020 over de zero-emissie zone wordt gesproken over*
- diverse proeven (waaronder 'Proef maatwerkoplossingen voor schonere bevoorrading'). Kan het college toelichten hoe deze proeven zijn verlopen en wat hier de uitkomsten van zijn geweest?*

In 2021 is een menukaart opgesteld voor mkb-ondernemers met informatie over de zero-emissiezone, mogelijke oplossingsrichtingen per segment en subsidies. (Vindbaar op jouwstukjezwolle.nl/zero38 en de website van de gemeente Zwolle en de landelijke websites opwegnaarzes.nl en doehetzero.nl)

Er zijn twee probeeracties opgezet met dealers en fietswinkels voor een e-bestelbus en e-vrachtfiets. Verschillende ondernemers in Zwolle hebben een e-bestelbus of e-vrachtfiets aangeschaft. Een ondernemer in de binnenstad heeft gekozen voor een elektrische bestelbus omdat hij duurzame bedrijfsvoering belangrijk vindt. Per dag bezorgt hij 20 bestellingen in de binnenstad en daarbuiten. Klanten waarderen de elektrische bezorging. Dit levert hem online zelfs meer bestellingen op. Daarbij komt dat de kosten in gebruik lager zijn door geen wegenbelasting en minder brandstofkosten (laadkosten).

- een 'evaluatiemoment routekaart en haalbaarheid met alle betrokken en partijen'. Kan het college aangeven welke betrokken hiervoor zijn uitgenodigd, of alle ondernemers in Zwolle hierbij betrokken zijn geweest en wat de uitkomsten zijn geweest van dit evaluatiemoment?*

Het aangekondigde evaluatiemoment in Zwolle was gekoppeld aan de bevindingen uit de landelijke evaluatie. Deze landelijke evaluatie heeft, mede door corona nog niet plaatsgevonden. Het landelijk evaluatiemoment wordt alsnog in 2024 uitgevoerd. Deze evaluatie kan aanleiding zijn voor aanpassingen in de wijze waarop vanaf 1-1-2025 de zero-emissiezones worden ingevoerd. De komende periode gaan we intensiever contact zoeken met de ondernemers (ook buiten de binnenstad) om hun zorgen, ideeën en mogelijkheden te horen. Dit nemen we mee in de afwegingen bij het vormgeven van het toegangsbeleid. De landelijke richtlijnen en uitkomsten van de landelijke evaluatie vormen daarvoor de basis.

3. *In de afgelopen drie jaar hebben veel ondernemers te maken gehad met moeilijke tijden. De corona-crisis, de energie-crisis, de stikstof-crisis en de grondstoffencrisis hebben bij veel ondernemers hun sporen nagelaten. Veel ondernemers hebben te maken met extra zware lasten of terugbetalingen van bijvoorbeeld corona-steun. Wat heeft het college gedaan sinds het besluit van november 2020 om lokale MKB'ers, ZZP'ers en familiebedrijven te ondersteunen of te helpen met het aanschaffen van een nieuw wagenpark? Gelieve hierbij in overweging te nemen dat het voor veel ondernemers niet mogelijk is om gebruik te maken van een elektrische fiets of stadshub.*

Zwolle is op weg naar een duurzaam stadshart. Het wordt steeds voller in de binnenstad. We moeten slim omgaan met de ruimte die er is. We willen efficiënter en waar mogelijk minder vracht- en bestelverkeer in de binnenstad. Zodat je er kunt doen waarvoor de binnenstad is bedoeld, fietsen, wandelen, naar de leuke winkels, naar de markt, cafés en restaurants. Schonere en slimmere bevoorrading van onze winkels, markt, horeca, bedrijven en instellingen in de binnenstad

Datum 24 april 2023

draagt bij aan de leefbaarheid en luchtkwaliteit. Beter voor de gezondheid en veiligheid van iedereen die in ons mooie stadshart woont, werkt of op bezoek komt. Duurzaam bevoorraden vraagt om anders denken over logistiek.

Dit kan veel betekenen voor ondernemers die vaak in de binnenstad moeten zijn. Omdat ze daar zelf een bedrijf hebben of hun klanten met hun diensten daar willen bedienen (vanuit elders in de stad of in de regio). Wij realiseren ons dat de corona-periode en diverse crises veel ondernemingen financieel hard hebben getroffen en de invoering van een zero-emissiezone op dit moment als extra belastend kan worden ervaren. De overheid/gemeente wil ondernemers daarom helpen de overstap te maken naar zero-emissie of andere manieren van bevoorraden. Met subsidies, informatie (websites, social media campagnes, nieuwsbrieven, etc.), maatwerkadviezen (o.a. logistiek makelaar van de provincie), probeeracties, bijeenkomsten/presentaties, overleggen, etc. Deze acties lopen door, ook na 2025. Marktpartijen zijn op dit moment bezig met de ontwikkeling van logistieke stadshubs waardoor goederen van ondernemers en leveranciers duurzaam bezorgd kunnen worden naar of vanuit de zero-emissiezone.

4. *In de beslisnota van 27 Oktober 2020 over de zero-emissiezone wordt als risico genoemd dat 'uitstootvrije auto's en vrachtwagens in 2025 nog te duur blijken'.*

- a. *Hoe kijkt het college anno 2023 aan tegen dit risico?*

Vanaf 2035 mogen alleen emissievrije auto's verkocht worden om bij te dragen aan een klimaatneutraal Europa. Voertuigen op fossiele brandstof faseren uit. De kosten van met name de e-bestelbus worden steeds lager. Naast een initiele investering levert elektrisch rijden vaak een kostenbesparing in gebruik. Voor een goede vergelijking is het belangrijk om naar de Total Cost of Ownership (TCO) te kijken. Ondernemers kunnen zelf deze berekening online uitvoeren of hulp inschakelen van de logistiek makelaar van de provincie Overijssel.

- b. *Daarnaast blijkt bij navraag dat de levertijden van elektrische bestelauto's tussen de 1,5 en 2,5 jaar te zijn van nieuwe voertuigen, wat vind het college van dit gegeven in relatie tot de genoemde 1 januari 2025*

Er kan een ontheffing worden verleend voor fossiele voertuigen wanneer aangetoond wordt dat een vervangend zero emissie voertuig besteld is, maar nog niet geleverd. De ontheffing is aan te vragen voor zowel nieuwe als gebruikte emissieloze voertuigen.

- c. *De actieradius van de voertuigen is tussen de 100 en 200 kilometer, tijdens koude maanden (gebruik verwarming) en warme maanden (gebruik airco) is dit fors minder. Is dit gegeven meegewogen bij het versturen van de brief van 13 maart 2023?*

Er zijn inmiddels verschillende e-bestelbussen met een actieradius boven de 200 kilometer. Uit onderzoek (Koninklijke RAI Vereniging) blijkt dat bijna alle ondernemers minder dan 200 kilometer per dag rijden: 80% rijdt minder dan 100 km op een dag en 95% rijdt minder dan 200 km op een dag. Als men per dag meer moet rijden kan er tussentijds opgeladen worden.

Datum 24 april 2023

5. *Eén van de randvoorwaarden om elektrisch vervoer mogelijk te maken voor ondernemers is een forse impuls in laadvoorzieningen op bedrijventerreinen of op eigen terrein van ondernemers.*
- a. *Kan het college een plan overleggen waarbij blijkt dat er voor eind 2024 voldoende laadvoorzieningen gerealiseerd worden voor ondernemers op bedrijventerreinen (busjes van bouwbedrijven, schilders, installateurs, etc.)?*

Landelijk wordt (vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur) met diverse betrokken partijen (zoals energieleveranciers, laadinfra-aanbieders en netwerkwerkbeheerders) gekeken hoe het netwerk ingericht moet worden om te kunnen voldoen aan de behoefte.

Vanuit de GO-RAL is onlangs gestart met een traject om voor alle bedrijventerreinen in Gelderland en 100 bedrijventerreinen in Overijssel een plankaart op te stellen. Op die plankaart maken we inzichtelijk welke laadbehoefte wanneer gaat plaatsvinden op de bedrijventerreinen en hoe deze globaal gezien ruimtelijk ingepast kan worden. Dit helpt straks om ervoor te zorgen dat ook voor de logistieke sector tijdig, voldoende en passende laadinfrastructuur gerealiseerd kan worden.

Om een goede aanpak te formuleren zijn de provincies Overijssel en Gelderland bij een tiental bedrijventerreinen met een pilot gestart om inzicht te krijgen in de laadbehoefte van bedrijven, ten behoeve van gerichte acties voor de realisatie van (collectieve) laadinfrastructuur. Het bedrijventerrein Voorst is geselecteerd als één van de pilot bedrijventerreinen. De uitkomsten van deze pilots wordt gebruikt voor de bredere aanpak in Gelderland en Overijssel.

- b. *Wat gaat het college doen voor ondernemers die wel laadinfrastructuur op het eigen terrein willen realiseren, maar dit gezien de netwerkproblemen niet kunnen?*

Het college gaat onverminderd door met het realiseren van openbare laadpalen in de openbare ruimte. We streven naar realisatie van 2.500 laadpunten in 2030 (conform motie 'Ambities laadpalen' van november 2022). Dit is een hoger aantal laadpunten dan de behoefteprognose voor personenauto's laat zien. Een deel van de logistieke laadbehoefte (denk aan kleine bestelbusjes etc) kan uiteraard ook gebruik maken van deze laadinfrastructuur. Daarnaast hebben we regelmatig contact met de mensen van Enexis om ze in een zo vroeg mogelijk stadium mee te nemen in de energiebehoefte die er in Zwolle breed (denk aan: woningen, bedrijven maar ook mobiliteit en opwek) bestaat en de prognose voor de komende jaren, zodat zij dit mee kunnen nemen in hun capaciteitsplanning en investeringsagenda.

6. *Geldt de zero-emissie zone ook voor algemene hulpdiensten en mag het CDA de afspraken hierover ontvangen? Hierbij denken we bijvoorbeeld aan (dieren) ambulance en brandweer.*

Nood- en hulpdiensten (met zwaailicht en sirene) zijn vrijgesteld van de zero-emissiezone.

7. *Ziet het college, gezien de globale ontwikkelingen van de afgelopen jaren, en gezien de communicatie van de gemeente naar ondernemers het als het juiste besluit om op 1 Januari 2025 de zero-emissie zone in te voeren?*

Ja, gezien alle bovenstaande antwoorden.

Datum 24 april 2023

Financiën

n.v.t.

Communicatie

n.v.t.

Vervolg

n.v.t.

Openbaarheid

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

voorzitter, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer