



Integraal afwegingskader voor bepalen effecten Zero Emissie Stadslogistiek 2025

**Self assessment tool voor
gemeenten**

**Erik Lubberding
Bas Lips**

Nijmegen, 4 maart 2021

Buck Consultants International
Postbus 1456
6501 BL Nijmegen
Telnr : 024 379 0222
Mobiel : 06 5166 7784
Fax : 024 379 0120
E-mail : erik.lubberding@bciglobal.com

1 Toelichting integraal afwegingskader ZE zone



Buck
Consultants
International

- De te verwachten effecten spelen een belangrijke rol bij het maken van een (onderbouwde) keuze voor de geografische afbakening van de ZE zone.
- Daarnaast spelen ook andere aspecten een rol.
- Om te komen tot een integrale afweging voor de omvang van de ZE zone heeft BCI een integraal afwegingskader opgesteld. Daarin zijn de volgende aspecten meegenomen:



Buck
Consultants
International

Uitwerking vier aspecten integraal afwegingskader (1/2)

Criterium	
Beleidsmatige overwegingen	
Doelbereik	• Wordt voldoende impact gerealiseerd op beleidsmatige doelstellingen zoals Klimaatakkoord en lokale doelen op het gebied van klimaat en luchtkwaliteit?
Doelgroep	• Is bestel- en vrachtverkeer in beoogde ZE zone primair stadslogistiek (bevoorrading- en serviceverkeer) of ook andere logistiek, zoals woon-werk verkeer bestelauto's en langeafstand transport? Is dit beleidsmatig gewenst?
Aansluiting bij andere verkeersmaatregelen	• Sluit beoogde ZE zone aan bij verkeersmaatregelen, zoals autoluw, venstertijdenbeleid, parkeerregime etc.
Aansluiting bij overig beleid	• Sluit beoogde ZE zone aan bij ander beleid? Bijvoorbeeld duurzame gebiedsontwikkeling
Ruimtelijke aspecten	
Herkenbaarheid	• Is beoogde ZE zone (in de beeldvorming) voldoende herkenbaar voor weggebruikers?
Ruimtelijke inpassing	• Is beoogde ZE zone goed af te bakenen met camera's , bebording en bewegwijzering?
Bereikbaarheid	• Blijven doorgaande wegen en bedrijventerreinen toegankelijk voor vracht- en bestelverkeer?

Uitwerking vier aspecten integraal afwegingskader (2/2)

Criterium	
Stakeholder overwegingen	
Gelijk speelveld voor (centrum)ondernemers	Zijn regels in een stad of type gebied hetzelfde voor alle ondernemers? Of ontstaan verschillende regimes?
Efficiënte inzet van ZE wagenpark	Heeft beoogde ZE zone voldoende 'massa' aan klanten en afleveradressen voor efficiënte inzet ZE voertuigen?
Draagvlak (gedeeld gevoel van urgentie)	Is er draagvlak (en/of gevoel van urgentie) bij ondernemers uit beoogd gebied voor invoeren ZE zone?
Meekoppelkansen gezamenlijke uitdagingen	Zijn er meekoppelkansen met andere uitdagingen die (centrum)ondernemers ervaren? Bijvoorbeeld de wens om minder vervoersbewegingen te realiseren.
Effecten (o.b.v. resultaten effectstudie of indicatief voor type gebied o.b.v. factsheet (zie H5))	
Directe investeringen	- Investeringen door gemeente in proces en handhaving - Investeringen door bedrijfsleven in wagenpark
Collectieve baten (Klimaat & Luchtkwaliteit)	- Verwachte besparing uitstoot broeikasgassen 2030 - Verwachte besparing uitstoot schadelijke stoffen 2030
Impuls verblijfsklimaat en vestigingsklimaat	Wat is de betekenis van het verbeterde verblijfsklimaat voor bewoners en ondernemers uit beoogde ZE zone?
Versnellen van (logistieke) innovaties	Zijn er (lokale) initiatieven/innovaties die met invoering van ZE zone versterkt/versneld worden?

- De criteria kunnen op de volgende wijze kwalitatief gescoord worden:

Score: aansluiting beoogde zone bij criterium

++	Zeer goede aansluiting	-	Sluit minder goed / niet goed aan
+	Goede aansluiting	--	Sluit (zeer) slecht aan
-/+	Neutraal		

- Beleidsmedewerkers van gemeenten kunnen zich oriënteren op de geografische afbakening van een ZE zone door het afwegingskader zelf in te vullen. Het valt aan te bevelen om hierbij medewerkers uit verschillende disciplines te betrekken, een interne ambtelijke bijeenkomst, of het kader in te vullen met in een (inhoudelijke) sessie met betrokken stakeholders ('ronde tafel').
- Relatie tot stappenplan invoering ZE zone:** toepassing van het afwegingskader is relevant in de verkennende fase voorafgaand aan het principebesluit of bij nadere uitwerking van de ZE zone na een besluit: geografische varianten identificeren, vergelijken en het onderbouwen van een voorkeursvariant. In een later stadium kan het afwegingskader worden ingezet voor monitoring en evaluatie.

2 Voorbeeld fictieve casus

Criterium	Voetgangersgebied	'Binnen de ring'
Beleidsmatige overwegingen		
Doelbereik	Positieve, maar – door kleine omvang – beperkte, bijdrage aan Klimaatakkoord	Substantiële bijdrage aan Klimaatakkoord
Doelgroep	Stadslogistiek staat centraal: bevoorrading en service-verkeer winkelgebied	Ook impact op woon-werk verkeer bestelauto's en lange-afstand transport
Aansluiting bij andere verkeersmaatregelen	Voortbouwen op venster-tijden beleid en autoluw	Aansluiting mobiliteitsvisie: weren doorgaand verkeer
Aansluiting bij overig beleid	Sluit aan bij GO centrum, met duurzame mobiliteits-oplossingen als pijler	Sluit aan bij GO centrum, met duurzame mobiliteits-oplossingen als pijler
Ruimtelijke aspecten		
Herkenbaarheid	Gebied reeds herkenbaar en als venstertijdengebied	In beeldvorming nog geen herkenbaar gebied
Ruimtelijke inpassing	Goede ruimtelijke inpassing	Grote fysieke investeringen in afbakening
Bereikbaarheid	Betreft enkel bestemmings-verkeer winkelgebied	Betreft ook doorgaande routes bestel/vrachtverkeer

Voorbeeld fictieve casus keuze tussen voetgangersgebied of hele centrumgebied

Criterium	Voetgangersgebied	'Binnen de ring'
Stakeholder overwegingen		
Gelijk speelveld voor (centrum)ondernemers	Verschillen in regels voor bevoorrading tussen winkelstraten in centrum	Dezelfde regels zijn van toepassing op alle centrumondernemers
Efficiënte inzet van ZE wagenpark	Te weinig massa aan klanten en afleveradressen voor 'dedicated' inzet	Grote massa aan klanten en adressen biedt kansen voor exploitatie ZE voertuigen
Draagvlak (gedeeld gevoel van urgentie)	Gevoel van urgentie bij alle stakeholders, maar zorgen over (logistieke) meerkosten	Draagvlak nog onduidelijk, bredere groep stakeholders dient betrokken te worden
Meekoppelkansen gezamenlijke uitdagingen	Sluit goed aan bij ambitie verblijfsklimaat versterken	Sluit goed aan bij ambitie verblijfsklimaat versterken
Effecten (o.b.v. resultaten effectstudie of indicatief voor type gebied o.b.v. factsheet (zie H5))		
Directe investeringen overheid/bedrijfsleven	< 2,0 miljoen	3,0–5,0 miljoen
Collectieve baten (Klimaat & Luchtkwaliteit)	3,0 kton CO ₂ p/j in 2030	10–20 kton p/j CO ₂ in 2030
Impuls verblijfsklimaat en vestigingsklimaat	In beide varianten valt impuls van het verblijfsklimaat te verwachten op (horeca)pleinen, drukke straten etc.	
Versnellen van (logistieke) innovaties	Kans op versnelling enkele initiatieven binnenstad	Grote ZE zone als proeftuin slimme en schone logistiek

3 Afwegingskader in te vullen door gemeente



**Buck
Consultants
International**

Criterium	Zone A	Zone B
Beleidsmatige overwegingen		
Doelbereik		
Doelgroep		
Aansluiting bij andere verkeersmaatregelen		
Aansluiting bij overig beleid		
Ruimtelijke aspecten		
Herkenbaarheid		
Ruimtelijke inpassing		
Bereikbaarheid		



Criterium	Zone A	Zone B
Beleidsmatige overwegingen		
Gelijk speelveld (centrum)ondernemers		
Efficiënte inzet van ZE wagenpark		
Draagvlak (gedeeld gevoel van urgentie)		
Meekoppelkansen uitdagingen		
Te verwachten effecten		
Investerings overheid en bedrijven		
Collectieve baten (Klimaat & Luchtkwaliteit)		
Impuls verblijfsklimaat en vestigingsklimaat		
Versnellen van logistieke innovatie		