



Verkenning ZE-zone Leeuwarden

Rapportage

Klaas Yde Haarsma, Erik Lubberding,
Jesper Keur en Matthijs Blokzijl
16 februari 2023

Samenvatting resultaten (1)

Advies

- Een **ZE-zone** voor bestel- en vrachtvoertuigen in Leeuwarden is **haalbaar en wenselijk**. Inzetten op zero emissie stadslogistiek past bij afspraken uit het Klimaatakkoord en sluit aan bij de transitie naar een **verblijfsvriendelijke en emissievrije binnenstad** met minder (overlast van) voertuigbewegingen. Een ZE-zone is vanuit dat perspectief een **logische maatregel**.
- De meest geschikte **omvang** van de ZE zone is het **gebied binnen de parkeering**. Deze omvang zorgt voor voldoende impact, is verkeerskundig goed inpasbaar en kan op het breedste draagvlak van stakeholders rekenen.
- Meest voor de hand liggende invoerdatum is **1 januari 2028**. Hiermee komt Leeuwarden tegemoet aan de gewenste voorbereidingsperiode. Op 1 januari zal dan het nieuwe toegangsbeleid in werking treden. Na 1 januari kan nog wel een waarschuwingsperiode gelden. Tijdens zo'n periode wordt nog niet beboet. De duur van deze waarschuwingsperiode kan later bepaald worden, afhankelijk van het sentiment rondom de ZE-zone en in hoeverre flankerend beleid op orde is.

Aansluiting op bestaand beleid

- Een ZE-zone **sluit aan op bestaand beleid**, zowel lokaal, regionaal als landelijk.
- Het sluit aan op **lokaal beleid**, zoals **emissievrije ambities**, **autoluwe maatregelen** en ambities uit het onlangs vastgestelde duurzaamheidsprogramma Volhoudbaar en de Omgevingsvisie.
- **Regionaal beleid** richt zich ook op zero emissie mobiliteit, zoals de Noord-Nederlandse ambitie zero emissie mobiliteit in 2035.
- Vanuit **landelijk beleid** sluit een ZE-zone in Leeuwarden aan op afspraken uit het **Klimaatakkoord**. Daarin is afgesproken dat 30-40 steden een ZE-zone invoeren. Inmiddels hebben 29 steden een aankondigingsbesluit genomen, waaronder Groningen, Assen en Zwolle en bijna alle grote steden met een historische binnenstad hebben de ZE-zone al aangekondigd. Van de 20 grootste steden in Nederland nam alleen Leeuwarden dit besluit nog niet.

Samenvatting resultaten (2)

Stakeholders

- **Stakeholders** staan in algemene zin **positief** tegenover invoering van een ZE-zone. Er zijn enkele aandachtspunten en kansen, zoals onderaan deze slide genoemd.
- **Binnenstadondernemers en –bewoners** staan over het algemeen **achter invoering van een ZE-zone**. Een ZE-zone draagt bij aan de wens om een verblijfsvriendelijke binnenstad met een **prettig woonklimaat** te realiseren.
- **Vervoerders** kunnen zich grotendeels vinden in de plannen voor de ZE-zone. Zij wensen **harmonisatie van beleid** met andere steden in de regio. Andere provinciehoofdsteden hebben al een zone aangekondigd. Voor enkele vervoerders is de vastgestelde overgangstermijn een must, omdat geschikte voertuigen nog onvoldoende beschikbaar zijn.
- Enkele bedrijven zijn **kritischer**. Kritische bedrijven zijn met name **MKB** dat niet dagelijks in de binnenstad komt en bedrijven met specifieke eisen aan voertuigen. Zij wijzen op de **kosten** voor de transitie en de noodzaak van een **overgangstermijn**. Landelijke **dagontheffingen**, deelmobiliteit, bestaande **subsidieregelingen** en de **verwachte daling van kosten** kan hen tegemoetkomen.

Kansen en aandachtspunten

- Leeuwarden voorkomt met invoering van een zone dat de stad het '**afvoerputje van de regio**' wordt, de stad waar de oude diesels worden ingezet. Dit risico wordt ook door het bedrijfsleven genoemd.
- Een ZE-zone biedt kansen voor **nieuwe bedrijvigheid**, **nieuwe concepten** en meer inzet van **kleine voertuigen**.
- Naast de **betaalbaarheid** vragen bedrijven aandacht voor de **beschikbaarheid** van voertuigen en aanwezige **laadinfrastructuur**. Het voldoende op orde hebben van deze thema's zorgt voor een soepele invoering.

Indeling

1. Inleiding
2. Introductie: Wat is een ZE-zone?
3. Context ZE-Zone Leeuwarden
 1. Aansluiting bij lokaal beleid
 2. Aansluiting bij landelijk en regionaal beleid
 3. Wat vinden stakeholders van een ZE-zone in Leeuwarden?
 4. Argumenten
 5. Aandachtspunten
 6. Conclusies
4. Omvang ZE-Zone Leeuwarden
5. Invoeringsdatum en stappenplan
6. Advies

- Bijlage I: Stakeholderinventarisatie
Bijlage II: Kaartjes scenario's omvang
Bijlage III: Effectstudie omvang ZE-zone

1. Inleiding

1. Inleiding en leeswijzer

In het collegeakkoord van de Gemeente Leeuwarden is opgenomen dat het college vol inzet op duurzame mobiliteit. Eén van de aspecten daarbij is duurzame logistiek. Een middel voor het versnellen van verduurzaming van de logistiek is het invoeren van een zero-emissie zone. Veel steden hebben al zo'n zone aangekondigd. Leeuwarden nog niet. Doel van deze verkenning naar de ZE-zone is om duidelijkheid te verschaffen over eventuele invoering van een ZE-zone. Deze duidelijkheid is een wens van de gemeente, maar ook van het bedrijfsleven. Het resultaat van de verkenning is een advies dat door de gemeente gebruikt kan worden bij een besluit over eventuele invoering van een zone.

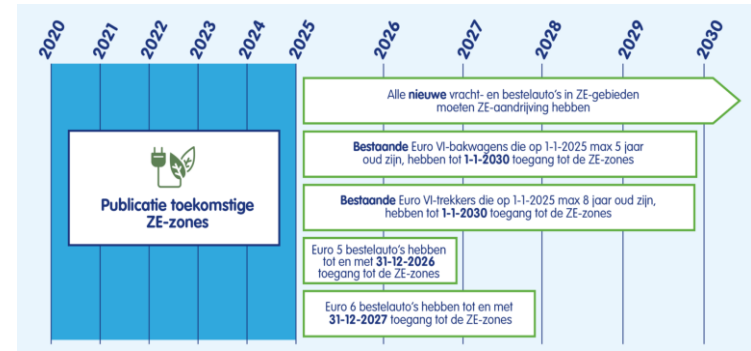
Na de inleiding starten we deze rapportage in hoofdstuk 2 met achtergrondinformatie over wat een ZE-zone is. In hoofdstuk 3 kijken we hoe een zone aansluit op landelijk beleid (§3.1) en regionaal en lokaal beleid (§3.2). In §3.3 laten we zien hoe de stakeholders in de wedstrijd staan. Daarna zoomen we in op de argumenten voor invoering van een zone (§3.4) en de aandachtspunten (§3.5). In hoofdstukken 4 en 5 gaan we in op een mogelijke omvang en invoerdatum van een zone. We sluiten dit document af met een advies over invoering van een ZE-zone in Leeuwarden.

2. Introductie

2. Wat is een ZE-zone?

- In het Klimaatakkoord is afgesproken dat 30-40 steden in Nederland vanaf 2025 een ZE-zone invoeren. Inmiddels hebben 29 steden een zone aangekondigd, waaronder in Noord-Nederland Assen en Groningen.
- De ZE-zone geldt enkel voor bestel- en vrachtauto's, niet voor personenauto's.
- Bestel- en vrachtauto's zijn in de zone enkel toegestaan als ze uitstootvrij rijden (elektrisch, waterstof of per fiets).
- Met een ZE-zone wordt de transitie naar zero emissie stadslogistiek versneld. Daarnaast kan een zone bijdragen aan vermindering van de logistieke voertuigbewegingen door bundeling aan randen van de stad.
- Aankondiging van de zone geschiedt minimaal 3-4 jaar voor invoering.
- Het toegangsbeleid voor de ZE-zone is landelijk bepaald.

- Er geldt een overgangsregeling voor bestel- en vrachtoertuigen die voor 1-1-25 zijn aangeschaft (zie kaartje).



Bron: TLN

- Enkele voertuigcategorieën kunnen een ontheffingen of vrijstelling ontvangen. Er zijn landelijke kaders voor ontheffingen.
- Steden worden door het Rijk ondersteund bij invoering van de ZE-zone

3. Context ZE-Zone in Leeuwarden

3.1 Context: aansluiting bij lokaal beleid

2019

- Leeuwarden ondertekent de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek. De stad heeft hiermee de ambitie uitgesproken om in 2025 zero emissie logistiek in de binnenstad te realiseren.

2021

- In de Omgevingsvisie is de ambitie bevestigd om stap voor stap emissievrij te worden. Specifiek voor de binnenstad noemt de visie de transitie naar een verblijfsvriendelijk gebied, waarbinnen zero emissie stadslogistiek zou moeten worden versterkt.
- Een ZE-zone sluit ook aan bij de Agenda Binnenstad (2021) en invoering van de autoluwe maatregelen in de binnenstad. Met deze plannen streeft de gemeente naar een verblijfsvriendelijke binnenstad met minder (overlast van) voertuigbewegingen.

2022

- In het meest recente Collegeakkoord staat 'emissievrij' nadrukkelijk genoemd als een van de uitgangspunten van het beleid.

2023

- Datzelfde geldt voor het programma Volhoudbaar 2.0, waarin de ambitie staat om de CO2 uitstoot te verminderen en op een andere manier naar mobiliteit te kijken. In dit programma wordt tevens de ZE-zone geïntroduceerd.

Conclusie: sterke beleidsmatige verankering van ambitie naar zero emissie stadslogistiek en het instrument ZE-zone wordt ook genoemd.

3.2 Context: aansluiting bij landelijk en regionaal beleid (1/2)

- In het Klimaatakkoord is afgesproken dat de 30-40 grootste steden in Nederland een ZE-zone invoeren.
- Inmiddels hebben 29 steden de ambitie tot invoering of een besluit tot invoering van een zero-emissie zone genomen.
- Van de 20 grootste steden in Nederland heeft alleen Leeuwarden geen zone aangekondigd.
- Zero emissie logistiek is onderdeel van regionaal beleid. In 2018 is in de slimme en duurzame mobiliteitsdeal Noord-NL, waarvan gemeente Leeuwarden de trekker was, de ambitie 'ZE Mobiliteit in 2035' geformuleerd. Aansluitend daarop is door Noord-NL in 2020 in de Agenda Logistiek de ambitie 'ZE Logistiek in 2035' vastgesteld.
- In Noord-Nederland hebben Groningen (per 1-4-25) en Assen (per 1-1-25) de ZE-zone aangekondigd.



3.2 Context: aansluiting bij landelijk en regionaal beleid (2/2)

- De gemeente Leeuwarden is een van de ondertekenaars van het landelijke Schone Lucht Akkoord. In dit akkoord is de invoering van de ZE-zone opgenomen als één van de potentiële maatregelen om gezondheidswinst te realiseren.
- Tevens bereidt het Rijk de vrachtwagenheffing voor (i.c.m. de zogenaamde 'terugsluis'). In de vrachtwagenheffing is een staffel opgenomen waarbij ZE voertuigen t.o.v. dieselloortuigen tot wel 75% korting op de kilometerheffing kunnen krijgen. Tezamen met de Rijkssubsidiëring (AanZet) en de fiscale behandeling van ZE voertuigen zal dit een substantiële positieve invloed hebben op de economische inzetbaarheid van ZE trucks.
- Begin dit jaar heeft de Europese Commissie voorgesteld de CO2 normen van trucks aan te scherpen. Net zoals zij dit eerder heeft gedaan voor personenauto's en bestelauto's. Vanaf 2040 gaan trucks 90% minder CO2 uitstoten t.o.v. 2019, met als tussendoel in 2030 45% lagere CO2 uitstoot. Als dit voorstel omgezet wordt in wetgeving is dit een belangrijke stimulans voor vrachtwagenfabrikanten om ZE voertuigen te produceren.

Conclusie: Ambitie zero emissie stadslogistiek en invoering ZE-zone als instrument sluit goed aan bij landelijk en regionaal beleid.

3.3 Samenvatting stakeholderinventarisatie (1/4)

Om een beeld te krijgen hoe stakeholders 'in de wedstrijd' staan is de mening van diverse belanghebbende groepen opgehaald door middel van een ronde tafel gesprek en enkele bilaterale gesprekken. De standpunten van de volgende belanghebbenden zijn opgehaald:

- **Binnenstadondernemers:** vertegenwoordigd door stichting Binnenstadsmanagement
- **Binnenstadbewoners:** vertegenwoordigd door Wijkpanel Binnenstad
- **Vervoerders:** vertegenwoordigd door regiobestuur TLN
- **Overig bedrijfsleven:** deze groep is zeer divers en niet homogeen georganiseerd. Soms koplopers, soms critici. Soms grote bedrijven, soms MKB en eenmanszaken. De standpunten van brancheverenigingen (o.a. Evofenedex, Techniek Nederland, VNO-NCW) en de ondertekenaars van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek* geven een goed beeld van de houding, kansen en aandachtspunten van de diverse sectoren. In het bijzonder zijn nog ronde tafel gesprekken gevoerd met een vertegenwoordiging van bedrijventerreinen De Hemrik en De Zwette.
- Naast deze partijen zijn **bezoekers van de binnenstad** ook een belangrijke belanghebbende. De wensen van deze groep zijn niet opgehaald. Ervaring in andere steden leert dat deze groep steeds meer waarde hecht aan verblijfsvriendelijkheid van de binnenstad met minder (overlast van) voertuigbewegingen.

We hebben de gesprekken vanuit 3 invalshoeken benaderd: 1) **algemene houding** t.o.v. ZE-zone, 2) overwegingen t.a.v. **omvang en invoerdatum** en 3) **aandachtspunten**. In deze paragraaf geven wij een samenvatting van de stakeholderinventarisatie. De diverse standpunten zijn tevens weergegeven in het overzicht in bijlage I.

* In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS) staan afspraken over invoering van ZE-zones. Deze UAS is ondertekend door ca. 30 gemeenten en ondernemers-, branche- en belangenorganisaties. Ondertekenaars zijn o.a.: BOVAG, Evofenedex, Koninklijke RAI-vereniging, TLN, Koninklijke OnderhoudNL, Nederlandse Ondernemersvereniging voor Afbouwbedrijven, Aannemersfederatie Nederland Bouw en Infra, MKB INFRA, Kon. Vereniging van Hoveniers en Groenvoorzieners, Techniek Nederland.

3.3 Samenvatting stakeholderinventarisatie (2/4)

Attitude t.o.v. ZE-zone (naar type belanghebbende)

- **Stakeholders** staan in algemene zin positief tegenover invoering van een ZE-zone. Het is in lijn met andere plannen om de logistiek te verduurzamen en de binnenstad aantrekkelijker te maken. Wel vragen zij aandacht voor een aantal zaken, zoals betaalbaarheid, beschikbaarheid en laadinfra.
- **Binnenstadondernemers** geven aan dat een ZE-zone aansluit bij de ambitie om een verblijfsvriendelijke binnenstad te realiseren. Zij noemen ook de angst dat Leeuwarden het 'afvoerputje van de regio' wordt. Oftewel: de enige grote stad in Noord-NL waar oude diesels gaan rijden.
- **Bewoners** zijn zeer positief over eventuele invoering van een ZE-zone. Daarmee wordt een prettiger woonklimaat met minder (overlast van) logistieke voertuigbewegingen gerealiseerd.
- **Vervoerders** vertegenwoordigd door brancheorganisaties (o.a. TLN, Evofenedex, Techniek Nederland) ondersteunen de afspraken over invoering van de zero emissie zone die gemaakt zijn in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Ze zijn blij dat Leeuwarden duidelijkheid verschaft.
- **Enkele bedrijven** zijn kritischer. Dit geldt met name voor een deel van het MKB voor wie logistiek geen core business is en bedrijven die niet dagelijks in de binnenstad komen. Een geluid dat gehoord wordt is dat ze moe zijn van alle regelgeving.
- **Koplopers**, waaronder ook lokale MKB-bedrijven en het bestuur van bedrijventerrein De Zwette, zien de zone als welkome ontwikkeling. Zij zien nu dat Leeuwarden achter de feiten aanloopt. Een zone geeft bedrijven voordeel bij gedane en geplande investeringen in de (nu nog) duurdere elektrische voertuigen. Een deel van het MKB ziet de zone als een kans om zich te onderscheiden en in Leeuwarden nieuwe voertuigen en innovatieve concepten te starten

3.3 Samenvatting stakeholderinventarisatie (3/4)

Overwegingen bij omvang en ingangsmoment

- **Binnenstadondernemers en vervoerders** vinden een zone ter grootte van het gebied binnen de parkeerring (exclusief de parkeerring zelf) het meest wenselijk. Een grotere zone, zoals een zone met de stadsring als begrenzing, vinden zij een brug te ver en zorgt mogelijk voor ongewenste neveneffecten. Een kleinere zone kan leiden tot veel laden en lossen aan de rand van de zone. Dit risico is gering bij (middel)grote zones.
- **Bewoners** prefereren een zone ter grootte van het gehele gebied binnen de singels, waarbij ook een deel van de parkeerring binnen de zone valt.
- **Vervoerders** wensen voldoende tijd om te anticiperen. Omdat de zone in veel ander steden al is ingevoerd en de transitie naar elektrificatie doorzet, hoeft dit niet per se 4 jaar voorbereidingstijd te zijn, zoals in een aantal steden die in 2025 de zone invoeren. Zij wensen voor Leeuwarden minimaal 2-3 jaar voorbereidingstijd.

3.3 Samenvatting stakeholderinventarisatie (4/4)

Aandachtspunten

- **Bedrijven** zien **betaalbaarheid** en **beschikbaarheid** van de voertuigen en voldoende laadinfrastructuur als de grootste uitdagingen. Enkele vervoerders zien de hoge investeringskosten voor elektrische voertuigen als een flinke drempel. Tegelijkertijd geven bedrijven aan dat de **Total Cost of Ownership (TCO)** van zero emissie voertuigen steeds voordeliger wordt en soms al voordeliger is dan die van dieselveertuigen. Een enkel bedrijf stelt eisen aan de **'range' van een elektrisch voertuig**. Die is nu soms nog onvoldoende. Zij maken de komende jaren gebruik van de overgangstermijn.
- **Vervoerders** wensen een duidelijke **stip aan de horizon**. Zij zien graag dat Leeuwarden qua beleid aansluit bij andere steden in de regio, zoals Groningen, Assen en Zwolle.
- **Bewoners** wensen dat er aandacht is voor **vermindering van de overlast** van logistieke voertuigbewegingen. Het risico van laden en lossen aan **randen van het gebied** wensen zij ook te voorkomen. Binnenstadbewoners realiseren zich dat vermindering van overlast in de binnenstad niet mag leiden tot overlast in wijken buiten de binnenstad of aan randen van het gebied (waterbedeffect).
- **MKB** ziet **betaalbaarheid** van de voertuigen als een aandachtspunt. Dit geldt met name voor bedrijven die niet dagelijks in de binnenstad komen. Wel zien bedrijven dat de steeds voordeligere voertuigen, overgangstermijnen, landelijke ontheffingen en nieuwe concepten hiervoor een oplossingen kunnen bieden.

3.4 Argumenten voor ZE-zone

Op basis van de beleidscontext en de oogst vanuit de stakeholderinventarisatie zetten we in deze paragraaf de argumenten voor en aandachtspunten bij invoering van een ZE-zone in Leeuwarden op een rij.

Kans	Toelichting
Aansluiting bij landelijk beleid en klimaatopgave CO2-vermindering	<ul style="list-style-type: none">Bijdrage aan lokale opgave Klimaatakkoord. Een schonere lucht, minder CO2-uitstoot en minder geluid. (Het is een misvatting dat gemeenten niks hoeven te doen omdat hun eigen lucht schoon is. Iedere gemeente heeft een eigen opgave vanuit het Klimaatakkoord)
Verblijfsvriendelijke binnenstad	<ul style="list-style-type: none">Leeuwarden wil een aantrekkelijke, verblijfsvriendelijke en emissievrije binnenstad met minder (overlast van) voertuigbewegingen. Een ZE-zone sluit aan bij deze plannen.
Geen 'afvoerputje' van de regio	<ul style="list-style-type: none">Leeuwarden voorkomt dat de stad het 'afvoerputje van de regio' wordt, de stad waar de oude diesels nog worden ingezet. Vervoerders die hun voertuigen regionaal of landelijk inzetten, waarschuwen voor dit risico.
Kleine, duurzame voertuigen worden meer ingezet	<ul style="list-style-type: none">Gebruik van cargobikes en (kleine) elektrische voertuigen wordt gestimuleerd. Er zullen minder zware, logistieke voertuigen ingezet worden. Dit vermindert overlast, geluid, levert ruimte op en heeft een positief effect op kosten voor onderhoud kades. Bijvangst is vermindering van totaal aantal voertuigbewegingen door meer bundeling van goederenstromen.
Nieuwe bedrijvigheid door nieuwe, innovatieve concepten, goed voor lokale economie.	<ul style="list-style-type: none">Bedrijven prioriteren steden onder andere op ambities in toegangsbeleid. Innovatieve concepten (bijv. hubs, deelconcepten) en schone voertuigen (bijv. elektrische bestelbussen, Carvers of cargobikes) worden eerder ingezet in steden met een ZE-zone.
Aansluiting bij andere provinciehoofdsteden Noord-NL	<ul style="list-style-type: none">Bedrijfsleven wenst uniform beleid. Met invoering ZE-zone zou Leeuwarden aansluiten bij beleid in andere provinciehoofdsteden, zoals Groningen, Assen en Zwolle.
Meer toegang tot budgetten	<ul style="list-style-type: none">Ervaringen elders leert dat steden die een ZE-zone hebben aangekondigd makkelijker toegang krijgen tot (ondersteunings)budgetten. Dat geldt onder andere voor klimaatgelden vanuit het Rijk. Steden die een zone hebben aangekondigd ontvingen tot op heden voor de voorbereiding jaarlijks minimaal €380.000.

3.5 Aandachtspunten bij invoering ZE-zone (1/2)

Aandachtspunt	Toelichting en antwoord op aandachtspunt
Beschikbaarheid voertuigen	<ul style="list-style-type: none">• Met name trekvermogen en 'range' is soms nog een beperking. De vastgestelde overgangstermijn komt daarin tegemoet.• Trendrapportages en landelijke onderzoeken laten zien dat voertuigen steeds beter beschikbaar zijn.• In 2024 wordt een landelijke evaluatie uitgevoerd naar beschikbaarheid bestelvoertuigen. Dat is meer dan 2 jaar voor eventuele invoerdatum zone in Leeuwarden. Uitkomsten hiervan kunnen ervoor zorgen dat beleid rondom ZE-zones bijgeschaafd wordt.• Voor niet-beschikbare ZE voertuigen wordt landelijk een vrijstelling/ontheffing verleend.
Betaalbaarheid voertuigen	<ul style="list-style-type: none">• De aanschafprijs van zero emissie bestelbussen en vrachtwagens zijn inderdaad nog flink hoger• De kosten van met name bestelbus worden steeds lager.• Alleen kijken naar het verschil in aanschafprijs is geen eerlijke vergelijking. De gebruikskosten (TCO) van de elektrische bestelbus is afhankelijk van o.a. aantal km's en energiecontracten en nu soms al voordeliger dan de dieselvariant.• In het Klimaatakkoord is afgesproken dat ondernemers kunnen rekenen op financiële ondersteuning bij de aanschaf van een zero-emissie voertuigen. Het rijk heeft een subsidieregeling voor bestelauto's (SEBA) en vrachtauto's (AanZet)• De vrijstelling voor de motorrijtuigenbelasting voor diesel bestelbussen wordt afgeschaft, waardoor dieselveertuigen in verhouding tot ZE voertuigen fors duurder worden.• Bij de vrachtwagenheffing v.a. 2026 wordt grote korting toegepast van ZE voertuigen t.o.v. Euro VI (50%-75%).
Laadinfrastructuur en netcapaciteit	<ul style="list-style-type: none">• Netcongestie en een tekort aan laadplekken is inderdaad een uitdaging, maar moet wel met nuance beschouwd worden.• Meer dan 85% van de logistieke voertuigen laadt op zijn DC. Je hoeft geen snellaadinfra voor vracht te realiseren in een ZE-zone• Verreweg het grootste deel van de ritten is bestelverkeer. Die kunnen indien nodig gebruik maken van de openbare (snel)laadinfra voor personenauto's. Die opgave wordt daarmee wel iets groter. Een groot deel van de bestelbussen (ca 50% laadt overigens ook op het DC).• De Nationale Agenda Laadinfrastructuur bekijkt met diverse betrokken partijen (zoals energieleveranciers, laadinfra-aanbieders en netwerkwerkbeheerders) hoe het netwerk ingericht moet worden om te kunnen voldoen aan de behoefte.• Vanuit de RAL Noord wordt het onderwerp laadinfra voor logistiek opgepakt. Deze opgave ligt niet enkel bij de gemeenten.• Het gaat bij laadinfra voor logistiek om een opgave die er sowieso is, ook zonder invoering zone. Invoering ZE-zone kan inzetten op (en toegang tot budgetten en pilots) voor laden voor logistiek versnellen.

3.5 Aandachtspunten bij invoering ZE-zone (2/2)

Aandachtspunt	Toelichting en antwoord op aandachtspunt
<p>Er zullen altijd bedrijven zijn die straks gebied niet meer in mogen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Er komen dagontheffingen voor incidentele toegang. Bedrijven mogen hiermee 12 dagen per jaar het gebied in. • Via het gemeentelijk ontheffingenbeleid kan de gemeente een hardheidsclausule opnemen om op lokaal niveau een uitzondering te maken voor onvoorziene gevallen, waarbij de maatregel niet proportioneel is. • Een deel van de bedrijven zal hun leveringen in de binnenstad door derden laten organiseren of een e-bestelbus huren/delen.
<p>Kosten invoeren plannen (o.a. camerahandhaving, projectleiding)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Steden die een ZE-zone hebben aangekondigd ontvangen tegemoetkoming voor de kosten voor invoering van de zone. Verwachting is dat hiermee de kosten voor invoering van de zone gedekt kunnen worden. • Steden die een ZE-zone hebben aangekondigd hebben ook makkelijker toegang tot andere budgetten. • Niet alle kosten hoeven (volledig) toegerekend te worden tot invoering van een ZE-zone. Denk aan kosten camerahandhaving die mogelijk ook voor autoluwe plannen gemaakt worden. Of kosten voor laadinfrastructuur die ook zonder invoering van de ZE-zone gemaakt moeten worden.
<p>“We maken straks geen fossiele auto’s meer. Waarom dan een ZE-zone?”</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dit bezwaar wordt soms genoemd. Echter, de voertuigen worden straks niet meer gemaakt, maar blijven wel rijden. Zeker tot 2040 is de ZE-zone een versnelling van de elektrificatie van bestel- en vrachtvoertuigen. • Tot 2030 lopen steden die geen zone hebben aangekondigd het risico dat oude dieselveertuigen daar ingezet worden.
<p>“Groen gas of blauwe diesel is ook heel goed. Heeft Leeuwarden jarenlang gestimuleerd.”</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dit zijn transitiebrandstoffen. Voor langere afstanden tussen steden kan dit interessant zijn. Een groot deel van de voertuigen rijdt echter relatief korte afstanden. Zeker voor binnensteden gaat het vaak om kleinere afstanden, die haalbaar zijn met zero emissie voertuigen. • Leeuwarden spreekt steevast over emissievrij. Groen gas is niet emissievrij.

3.6 Conclusies context mogelijke ZE-zone Leeuwarden

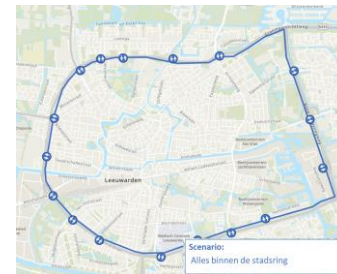
- In het Klimaatakkoord is afgesproken dat de 30-40 grootste steden in Nederland een ZE-zone invoeren. Leeuwarden hoort bij de 20 grootste steden in Nederland. Daarvan hebben 19 een zone aangekondigd.
- Leeuwarden heeft in gemeentelijk beleid nadrukkelijk aandacht voor emissievrije logistiek. In 2019 ondertekende Leeuwarden de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek, waarmee het de ambitie uitsprak om in 2025 ZE logistiek in de binnenstad te realiseren. De afgelopen jaren werd zero emissie stadslogistiek bovendien genoemd als de Omgevingsvisie, het duurzaamheidsprogramma en de Agenda binnenstad.
- In de Agenda Logistiek heeft Noord-Nederland de ambitie vastgesteld om in 2035 emissievrije logistiek te realiseren. Andere provinciehoofdsteden in de regio (Assen, Groningen), maar ook in Overijssel (Zwolle, Deventer, Enschede) hebben inmiddels een ZE-zone aangekondigd.
- Inzetten op zero emissie stadslogistiek past bij de transitie naar een verblijfsvriendelijke en emissievrije binnenstad met minder (overlast van) voertuigbewegingen.
- Binnenstadondernemers, vervoerders en binnenstadsbewoners staan in meerderheid achter de plannen voor invoering van een ZE-zone. Koplopers willen graag eerder al voordelen voor zero emissie zien. Enkele bedrijven zijn kritischer, o.a. een deel van het MKB. Vaak zijn dit bedrijven die niet regelmatig in de binnenstad komen.
- Een zone biedt kansen voor nieuwe bedrijvigheid en nieuwe concepten. Ervaring in andere steden leert dat innovatieve concepten en schone voertuigen sneller van de grond komen in steden met hogere zero emissie ambities.
- Risico van niet-invoeren van een zone is dat een deel van de vervoerders hun oude, fossiele voertuigen inzetten in Leeuwarden.
- Aandachtspunten bij invoering van een ZE-zone zijn beschikbaarheid en betaalbaarheid van voertuigen. In 2024 wordt een landelijke evaluatie uitgevoerd. Uitkomsten hiervan kunnen ervoor zorgen dat beleid rondom ZE-zones bijgeschaafd wordt.
- Andere aandachtspunten zijn beschikbare laadinfrastructuur, uniformiteit in beleid en een goede communicatie.
- **Tussenconclusie: Op basis van een analyse van de beleidscontext, de input van belanghebbenden uit de stakeholderinventarisatie en rekening houdende met de kansen en aandachtspunten is de ZE zone als instrument voor Leeuwarden haalbaar en lijkt er voldoende draagvlak voor te zijn.**
- Hierna worden o.b.v. een effectstudie de verschillende scenario's voor een mogelijk omvang van een zone nader uitgewerkt

4. ZE-Zone in Leeuwarden: omvang

4.1 Scenario's omvang ZE-zone

Bij de aankondiging van een ZE-zone dienen steden aan te geven hoe groot deze zone gaat worden en wat de invoeringsdatum is. Steden zijn vrij om de omvang te kiezen. Dit kan nog enigszins bijgeschaafd worden. De exacte omvang kan bij het verkeersbesluit ca 1 jaar voor invoering worden vastgesteld. Dan is ook inspraak mogelijk van individuele belanghebbenden. In de effectstudie hebben wij 3 scenario's qua omvang van de zone onderzocht. We gaan daarbij uit van de gebruikelijke omvangvarianten die ook in andere Nederlandse steden worden gehanteerd. Voor Leeuwarden vertaalt zich dat in 3 scenario's.

- 1. Alles binnen de stadsring** (scenario Amsterdam, Eindhoven)
Dit is het meest ambitieuze scenario. Een beperkte aantal steden heeft deze omvang gekozen. Het gaat hierbij vaak om de grotere steden met ambitieus ZE-beleid.
- 2. Alles binnen de parkeerring/singels** (scenario Groningen, Zwolle)
De meeste steden kiezen voor deze omvang. Er zijn sub-varianten denkbaar bij dit scenario: alles binnen de singels, alles binnen de parkeerring (excl. parkeerring zelf) en alles binnen de parkeerring (incl. parkeerring zelf). Bij de effectstudie gaan we uit van de meest gebruikelijke variant: 'alles binnen parkeerring (excl. parkeerring zelf)'. In bijlage II hebben we deze sub-varianten nader toegelicht.
- 3. Alles binnen huidig venstertijdengebied** (scenario Assen, Enschede)
We gaan binnen deze variant uit van het huidige venstertijdengebied, dat in Leeuwarden is opgebouwd uit deels een kernwinkelgebied en deels een bewonersgebied. Er zijn plannen om dit gebied uit te breiden. Die discussie houden wij buiten scope van deze verkenning. Het ligt wel voor de hand dat bij een eventuele uitbreiding van het venstertijdengebied de ZE-zone in dit scenario ook meegroeit met deze uitbreiding.



4.2 Conclusies effectstudie omvang zone

Deze conclusies vormen een samenvatting van de effectstudie die is toegevoegd in bijlage III.

- De **middelgrote variant (alles binnen de parkeerring)** komt als meest haalbaar uit de effectstudie. De scores op de verschillende aspecten zijn voor deze variant allemaal positief. Voor deze variant zijn geen (harde) belemmeringen voor het invoeren van de zone. De variant is verkeerskundig inpasbaar, met voldoende effecten (doelbereik) en heeft draagvlak bij stakeholders. Ongeveer twee derde van de steden kiest voor deze variant.
- De **grote variant (alles binnen stadsring)** kent met name op de klimaatwinsten en het aanjagen van ontwikkelingen op zero emissie stadslogistiek de beste scores. Echter heeft deze sub-variant ook enkele (sterk) negatieve scores, die ervoor zorgen dat deze variant minder haalbaar lijkt. Met name de investeringen en de ruimtelijke inpassing maken deze variant minder haalbaar. Daarnaast zijn veel van de stakeholders in dit gebied nog niet betrokken en gehoord en vinden de stakeholders die we wel spraken deze variant een brug te ver.
- De **kleine variant (alles binnen huidig venstertijdengebied)** scoort op veel aspecten net iets minder dan de middelgrote variant. Het verschil wordt hier met name gemaakt in de stakeholderoverwegingen en verkeerskundige effecten. Binnenstadondernemers en –bewoners zien bij deze variant een flink risico op laden en lossen aan de randen van het gebied. Bovendien zijn de effecten van deze zone op uitstoot en voertuigbewegingen geringer.
- Als **alternatief op de variant binnen parkeerring** zou ook (een deel of delen van) de parkeerring meegenomen kunnen worden in de zone. Het meenemen van de parkeerring kent enkele voordelen, maar zorgt ook voor verkeerskundige uitdagingen. Met name het zogenaamde ‘fuik-effect’ maakt deze sub-variant minder realistisch. Voertuigen kunnen zich in de woonwijken net buiten de parkeerring vastrijden als de parkeerring zelf niet toegankelijk is. Alle andere steden die deze variant onderzochten, hebben hem als niet haalbaar beschouwd.

5. Invoeringsdatum en stappenplan

5. Invoeringsdatum en stappenplan

- De gemiddelde voorbereidingstijd voor bedrijven die de zone in 2025 invoeren (ca 80% van de steden) ligt rond de 4 jaar. Aangezien de transitie naar zero emissie komende jaren vordert en bedrijven meer gewend raken aan ZE-zones, lijkt voor Leeuwarden een voorbereidingstijd van 3 jaar voldoende. Bedrijven beamen dit. Met het oog op heldere communicatie wordt aanbevolen om de zone op 1 januari van een jaar in te laten gaan. Voor Leeuwarden ligt daarmee een invoerdatum van 1-1-28 voor de hand. Afhankelijk van het sentiment rondom de ZE-zone en de mate waarin faciliterende zaken op orde zijn, kan gekozen worden voor een korte of langere waarschuwingstermijn, waarin nog geen boetes worden uitgedeeld. De lengte van deze waarschuwingstermijn kan 1-2 jaar voorafgaand aan invoering bepaald worden.
- Belangrijkste thema's bij de gemeentelijke voorbereiding voor de invoering van een ZE-zone zijn het op orde maken van het verkeersbesluit, het ontheffingenbeleid (aansluiten op landelijk loket), communicatie en handhaving (meeste steden kiezen voor camerahandhaving).
- Na aankondiging van de zone (steden noemen dat vaak het principebesluit), zal een gemeentelijk projectplan gemaakt moeten worden waar deze onderwerpen en het flankerend beleid nader worden uitgewerkt. De gemeente kan gebruik maken van het via SPES (expertpool Stadslogistiek) opgestelde Stappenplan. Een voorbereidingsperiode van 2-3 jaar is qua voorbereidingstijd vanuit gemeentelijk perspectief haalbaar.
- Kosten voor invoering van de zone kunnen (deels) gedekt worden door middel van de jaarlijkse tegemoetkoming. Deze tegemoetkoming voor steden die een ZE-zone hebben aangekondigd wordt op dit moment uitgekeerd vanuit de Tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid (CDOKE) (rvo.nl)

5. Invoeringsdatum en stappenplan

Naast de zaken die een gemeente móet doen voor invoering van de zone (verkeersbesluit, ontheffingenbeleid, handhaving) zal flankerend beleid nodig zijn om een soepele en succesvolle invoering te realiseren. Bij **flankerend beleid** valt te denken aan:

- **Laadinfrastructuur:** Aansluiten bij landelijke en regionale plannen rondom laden voor logistiek. Zorgen dat logistiek onderdeel wordt van de gemeentelijke laadplannen. Bij actualisering van laadbeleid zal logistiek nadrukkelijk worden meegenomen. Let wel: dit moet je ook doen als je géén zone invoert.
- **Communicatie** Nauwe samenwerking met bedrijfsleven is belangrijk. Dit kan onder andere met het opzetten van een klankbordgroep. Andere zaken die nodig zijn: website, communicatie rondom zienswijzeprocedure verkeersbesluit (waarvan individuele raadpleging bedrijven onderdeel is), campagnes (aansluiten bij landelijke campagnes), informeren stakeholders over subsidiemogelijkheden aanschaf ZE-voertuigen en organiseren bijeenkomsten.
- **Subsidies:** De meeste steden kiezen ervoor aan te sluiten bij landelijke regelingen SEBA (bedrijfsauto's) en AanZET (vrachtauto's) en deze goed te communiceren.
- **Ontheffingen:** Bedrijfsleven en gemeenten wensen een uniform ontheffingenbeleid. Bijna alle steden sluiten daarom aan bij een landelijk loket dat het ontheffingenbeleid en –verlening voor de ZE-zone regelt. Dit zorgt voor duidelijkheid richting bedrijfsleven te creëren en houdt de uitvoering voor gemeenten (kosten)efficiënt.
- **Privileges voor koplopers:** Om zero emissie voertuigen al op kortere termijn voordelen te bieden kunnen steden kiezen voor privileges in de vorm van ruimere venstertijden voor zero emissie. Zodoende hebben koplopers al eerder voordeel bij investeringen in zero emissie voertuigen.
- **Stimuleren initiatieven en pilots:** Om niet alleen uit te leggen dat het straks anders 'moet', maar ook dat het anders 'kan' is het goed om na te denken over het initiëren of faciliteren van pilots. Denk aan pilots rondom e-bestelbussen, cargobikes, bundeling, duurzame bouwlogistiek, (micro)hubs.
- **Eigen organisatie:** 'Practice what you preach'. Ook de gemeentelijke organisatie zal zijn logistiek moeten verduurzamen. Denk aan verduurzaming van het eigen wagenpark, zero emissie eisen aan contracten en verduurzaming van de eigen facilitaire logistiek, etc.

6. Conclusies en advies

6. Advies

De verkenning naar de haalbaarheid van de ZE zone voor Leeuwarden leidt tot de volgende conclusies:

1. **Een ZE zone voor Leeuwarden is haalbaar en wenselijk.** Op basis van de analyse van de beleidscontext en een stakeholderinventarisatie wordt geconcludeerd dat de ZE zone als instrument om toe te werken naar een verblijfsvriendelijke en emissievrije binnenstad voor Leeuwarden haalbaar en wenselijk is. Het sluit goed aan op bestaand beleid en er is voldoende draagvlak. Belangrijkste aandachtspunten zijn de laadinfrastructuur en betaalbaarheid en beschikbaarheid van de voertuigen. Er zijn voldoende mogelijkheden om deze onderwerpen voldoende aandacht te geven bij de voorbereiding van de invoering van de zone. In 2024 wordt bovendien een landelijke evaluatie uitgevoerd naar de beschikbaarheid van bestelvoertuigen. Uitkomsten hiervan kunnen ervoor zorgen dat beleid rondom ZE-zones bijgeschaafd wordt.
2. De **meest geschikte omvang van de ZE zone is het gebied binnen de parkeerring.** Deze omvang kent geen nadelen (showstoppers), zorgt voor voldoende impact, is verkeerskundig goed inpasbaar en kan op de meeste steun rekenen van stakeholders. De meeste andere steden kiezen ook voor deze omvang.
3. Invoering van de zone kan op **1 januari 2028**. Op dat moment staan de borden er en geldt het nieuwe toegangsbeleid. Na 1 januari kan een waarschuwingsperiode gelden. Tijdens deze periode wordt nog niet beboet. De duur van deze waarschuwingsperiode kan later bepaald worden, afhankelijk van het sentiment rondom de ZE-zone en in hoeverre het flankerend beleid op orde is.

Bijlagen

Bijlage I: Overzicht stakeholderinventarisatie

Bijlage I: Stakeholderinventarisatie

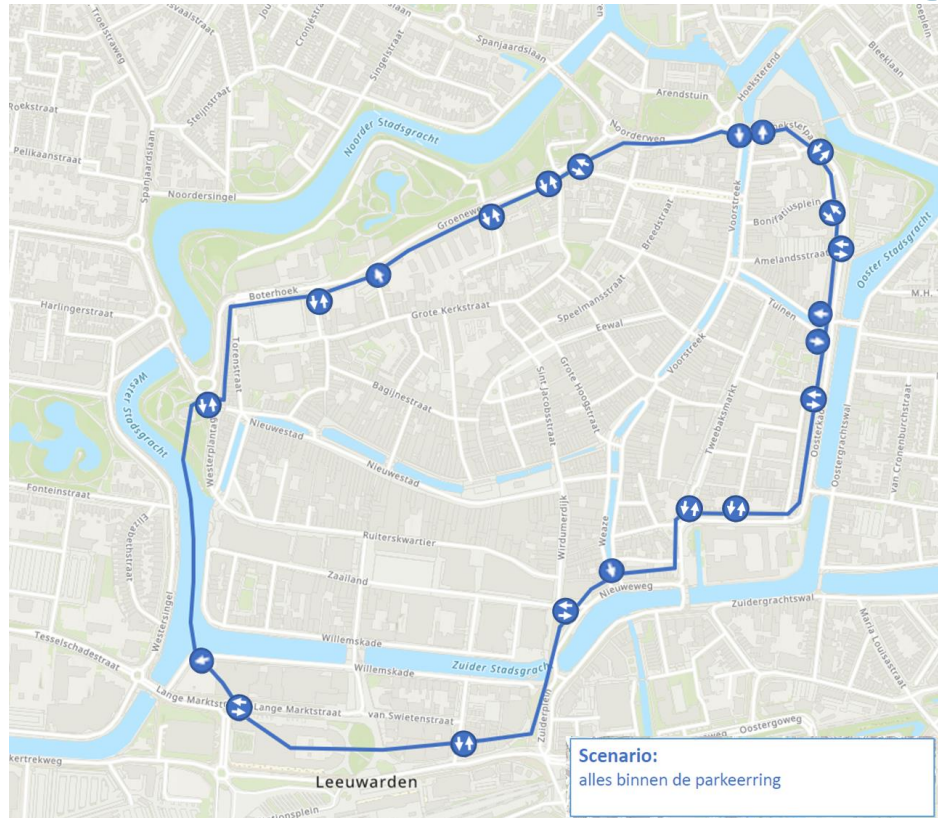
	Binnenstadondernemers	Binnenstadbewoners	Gebruikers bestel- en vrachtoertuigen
Houding t.o.v. ZE-zone	<ul style="list-style-type: none"> - Draagvlak invoering ZE-zone - Sluit aan bij ambitie verblijfsvriendelijke binnenstad en autoluwe plannen - Creëert ruimte vergroening en verblijfsvriendelijke inrichting 	<ul style="list-style-type: none"> - Voorstander invoering ZE-zone - Sluit aan bij wensen prettiger woonklimaat - Minder overlast door transitie naar kleine, elektrische voertuigen en cargobikes - Meer ruimte voor vergroening en verblijfsvriendelijke inrichting 	<ul style="list-style-type: none"> - Afspraken rondom ZE-zone landelijk ondersteund door brancheverenigingen, waaronder TLN (vervoerders), Evofenedex (toeleveranciers), MKB Infra en Techniek Nederland (installatiebranche en technische detailhandel) - MKB-Nederland vindt ZE-zones stap in de goede richting. Wenst wel aandacht voor haalbaarheid doelstellingen en meer budget voor tegemoetkoming kosten - Vervoerders, wensen harmonisatie beleid en regelgeving - Enkele MKB-bedrijven voor wie logistiek niet core business en die niet dagelijks in de binnenstad komen ZE kritischer tegenover invoering van de zone.
Overwegingen bij omvang en ingangsmoment	<ul style="list-style-type: none"> - Voorkeur voor zone ter grootte van gebied binnen parkeerring. Is helder afgebakend. - Zone ter grootte van huidige venstertijdengebied is te klein. Ook met oog op eventuele uitbreiding autoluw. En met kleine zone risico op laden lossen aan rand gebied - Voorbereidingstijd 2-3 jaar 	<ul style="list-style-type: none"> - Voorkeur voor zone ter grootte gebied binnen singels. Incl. Groeneweg, indien dit verkeerskundig haalbaar is en niet voor onredelijke neveneffecten zorgt. - Daarmee meer impact op straten waar veel bewoners wonen en niet enkel op kernwinkelgebied - Liefst z.s.m., maar begrip voor benodigde anticipatietijd 	<ul style="list-style-type: none"> - Gebied binnen parkeerring ligt meest voor de hand. Groot genoeg om ZE te stimuleren. - Een kleinere zone kan leiden tot laden en lossen aan rand gebied. - Zone ter grootte van de stadsring is voor Leeuwarden een brug te ver. - Zone waarbij de parkeerring zelf meegenomen wordt, zal zorgen voor ongewenste situaties in woonwijken. - Voldoende voorbereidingstijd nodig. Minimaal 2-3 jaar.
Aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> - Haalbaarheid en betaalbaarheid voor MKB moet onderdeel stappenplan zijn - Voldoende beschikbare laadinfra 	<ul style="list-style-type: none"> - Voorkom overlast in straten aan rand zone. Dus voldoende groot. 	<ul style="list-style-type: none"> - Harmonisatie en uniformiteit in (onthefingen)beleid en regelgeving. Aansluiten bij beleid Assen, Groningen, Zwolle en andere steden. - Investeringskosten voor ZE is drempel. Tegelijkertijd geven bedrijven aan dat gebruikskosten (TCO) van ZE-voertuigen steeds voordeliger wordt en er ook steeds meer voertuigen beschikbaar komen met voldoende range en trekvermogen. - Heldere communicatie en afstemming met ondernemers, inclusief een landelijke infopunt. - Koplopers wensen al eerder voordelen voor investeringen in ZE voertuigen in de vorm van ruimere venstertijden (privileges) - Vervoerders geven aan dat een zone duurzame, innovatieve mobiliteitsconcepten (bindeling, deelmobiliteit) kan stimuleren. - Goede laadinfrastructuur is aandachtspunt.

Bijlage II: Kaarten varianten omvang zone

1. Alles binnen de stadsring

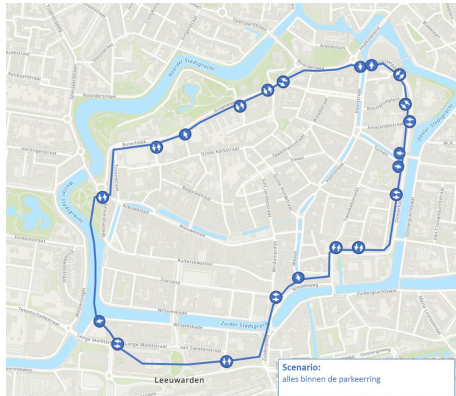


2. Alles binnen de parkeerring

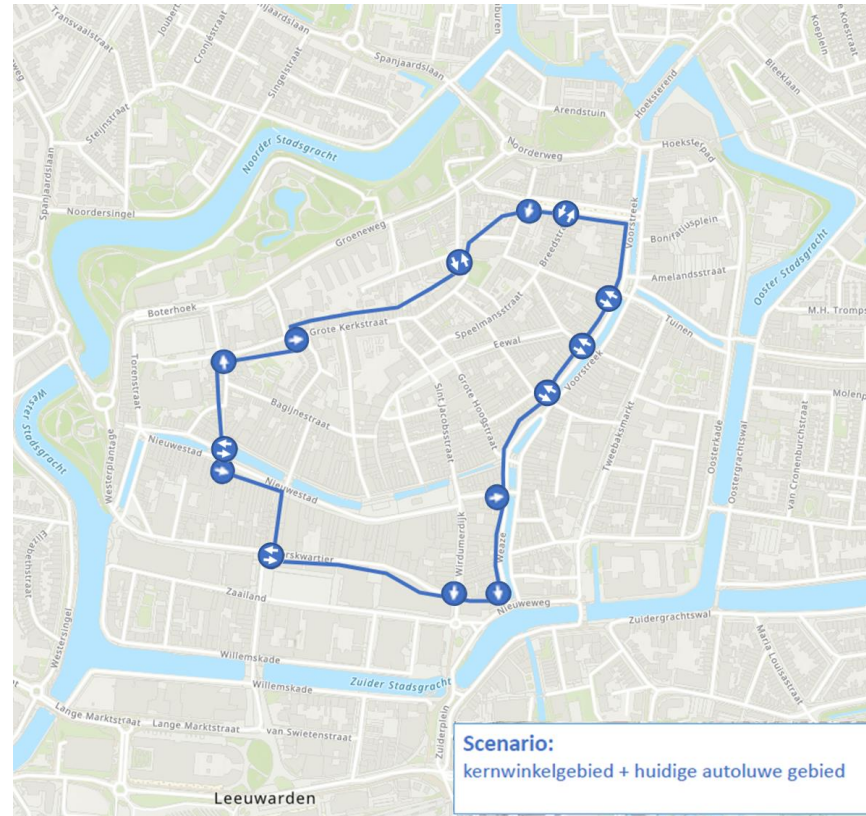


Subvarianten middelgrote scenario

- De basisvariant voor het middelgrote scenario is **alles binnen de parkeering, waarbij de parkeering zelf niet wordt meegenomen** (kaartje 1). Maar er zijn andere varianten denkbaar waarbij (delen) van de parkeersingels ook binnen de zone vallen, zoals onderstaand weergegeven. Kaartje 2 geeft de subvariant weer waarbij de parkeering zelf ook is meegenomen. Op kaartje 3 is de subvariant te zien waarbij enkel de noordelijke en oostelijke parkeering zijn meegenomen.
- De meeste steden met een historische binnenstad hebben straks een ZE-zone ter grootte van het gebied binnen de singels, waarbij de parkeering niet meegenomen wordt met de zone.
- Hoewel afwaardering van de parkeering in sommige steden (ook in Leeuwarden) een ambitie is, blijkt verkeerskundige inpassing van de parkeering in de zone vaak een te lastige opgave. Zonder ingrijpende verkeerskundige aanpassingen, ook buiten de binnenstad, kan een 'fuikeffect' niet worden voorkomen: verkeer dat vastloopt in de aanrijstraten richting de parkeering.
- Daarnaast zijn de risico's van ongewenst bestel- en vrachtverkeer in straten buiten de parkeering vaak groter.
- Verfijning van de omvang van de zone kan bij de verkeersbesluitprocedure en de bijbehorende zienswijzprocedure nader worden bepaald, waarbij bijvoorbeeld de optie van opnemen van de Groeneweg + gebied rondom Hoeksterend, Noorderweg in overweging kan worden genomen (kaartje 3), evenals het hoekje Westersingel-Pier Panderstraat.



3. Alles binnen huidig venstertijdengebied



Bijlage III: Effectstudie omvang zone

Bijlage III: Effectstudie omvang zone

- Om te komen tot een integrale afweging voor de omvang van de ZE zone heeft BCI een afwegingskader opgesteld. Daarin zijn de volgende invalshoeken meegenomen:



- Op de volgende slides is allereerst weergegeven welke criteria worden gehanteerd en is daarvan een toelichting gegeven. Vervolgens is de scoringsmethodiek (kwalitatief) weergegeven. Daarna zijn de drie verschillende werkvarianten beoordeeld op effecten. O.b.v. de beoordeling van effecten wordt in de conclusies een advies gegeven voor een voorkeursvariant.

Criteria effectstudie

criterium	Toelichting
Beleidsmatige overwegingen	
Doelbereik – lokale doelstellingen	<ul style="list-style-type: none">• Wordt voldoende impact gerealiseerd op lokale beleidsmatige doelstellingen? Aansluitend bij de Omgevingsvisie en het Duurzaamheidsprogramma Volhoudbaar 2.0 wordt ingezet op een emissievrije, circulaire en (klimaat)adaptieve leefomgeving. Bij de lokale doelstellingen ligt de nadruk op het creëren van een leefbare en autoluwe (binnen)stad. Maar het gaat ook over vermindering CO2-uitstoot, schone lucht en vermindering geluid.
Doelbereik – landelijke doelstellingen	<ul style="list-style-type: none">• Wordt voldoende impact gerealiseerd op beleidsmatige doelstellingen zoals het Klimaatakkoord, de Klimaatwet en het Schone Lucht Akkoord? Hierbij ligt de focus met name op de verbetering van het klimaat en de luchtkwaliteit.
Doelgroep ZE zone Stadslogistiek	<ul style="list-style-type: none">• Is bestel- en vrachtverkeer in beoogde ZE zone primair stadslogistiek (bevoorrading- en serviceverkeer) of worden ook andere vormen van logistiek, zoals woon-werk verkeer bestelauto's en langeafstand transport door de zone geraakt? De doelgroep van de ZE zone ligt beleidsmatig vooral op stadslogistieke stromen, met name richting de binnenstad.
Aansluiting bij andere verkeersmaatregelen	<ul style="list-style-type: none">• Sluit beoogde ZE zone aan bij verkeersmaatregelen, zoals autoluw, venstertijdenbeleid, handhaving parkeerregime etc.?

Criterium	Toelichting
Ruimtelijke en verkeerskundige overwegingen	
Herkenbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Is beoogde ZE zone (in de beeldvorming) voldoende herkenbaar voor weggebruikers?
Ruimtelijke inpassing	<ul style="list-style-type: none"> • Is beoogde ZE zone goed af te bakenen met camera's, bebording en bewegwijzering? • Zijn er voldoende keermogelijkheden? Treedt er geen 'fuik-effect' op?
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Blijven bovenlokale ontsluitingswegen en bedrijventerreinen toegankelijk voor vracht- en bestelverkeer?

Criterium	Toelichting
Stakeholder overwegingen	
Gelijk speelveld voor (centrum)ondernemers	<ul style="list-style-type: none"> Zijn regels in een stad of type gebied hetzelfde voor alle ondernemers? Of ontstaan verschillende regimes?
Efficiënte inzet van ZE wagenpark	<ul style="list-style-type: none"> Heeft beoogde ZE zone voldoende 'massa' aan klanten en afleveradressen voor efficiënte inzet ZE voertuigen?
Draagvlak (gedeeld gevoel van urgentie)	<ul style="list-style-type: none"> Is er draagvlak (en/of gevoel van urgentie) bij ondernemers uit beoogd gebied voor invoeren ZE zone?
Meekoppelkansen gezamenlijke uitdagingen	<ul style="list-style-type: none"> Zijn er meekoppelkansen met andere uitdagingen die (centrum)ondernemers ervaren? Bijvoorbeeld de wens om minder vervoersbewegingen te realiseren.

Criterium	Toelichting
Effectoverwegingen	
Directe investeringen	<ul style="list-style-type: none"> • Orde grootte investeringen door gemeente in proces en handhaving • Orde grootte investeringen door bedrijfsleven in wagenpark
Collectieve baten (Klimaat & Luchtkwaliteit)	<ul style="list-style-type: none"> • Orde grootte verwachte besparing uitstoot broeikasgassen 2030 • Orde grootte verwachte besparing uitstoot schadelijke stoffen 2030
Impuls verblijfsklimaat en vestigingsklimaat	<ul style="list-style-type: none"> • Wat is de betekenis van het verbeterde verblijfsklimaat voor bezoekers, bewoners en ondernemers in beoogde ZE zone?
Versnellen van (logistieke) innovaties	<ul style="list-style-type: none"> • Zijn er (lokale) initiatieven/innovaties die met invoering van ZE zone versterkt/versneld worden?

Scoringsmethodiek

- De criteria worden kwalitatief beoordeeld op een schaal van ++ bij zeer goede aansluiting t/m -- bij (zeer) slechte aansluiting, zoals onderstaand illustratief weergegeven.

Score: aansluiting beoogde zone bij criterium

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

Inschatting effecten varianten zonering

criterium	Autoluwe zone (incl. voetgangersgebied)	Binnen parkeerring	Binnen stadsring
Beleidsmatige overwegingen (I)			
Doelbereik – lokale doelstellingen	<p>Licht positief effect op lokale doelstellingen. Meer emissievrije voertuigen en meer gebruik van kleine voertuigen (door bundeling), wat bijdraagt aan een betere leefbaarheid in de binnenstad. Een mogelijke reductie van voertuigen in de binnenstad geeft daarbij ook de optie om meer ruimte te vergroenen.</p> <p>Door de relatief kleine zonering (en overeenkomst met huidig voetgangersgebied) is het extra effect relatief gering. Bovendien kan een nadeel zijn dat er kans is op drukte aan de rand van de zone, omdat partijen daar gaan lossen en dan de zone verder te voet betreden. Het effect op CO2-uitstoot en een schone lucht is eveneens gering.</p>	<p>Groter positief effect op reducering van het aantal en vervoersbewegingen in en naar de binnenstad. Ook het gebied rondom de huidige autoluwe zone profiteert van de schonere en kleinere voertuigstromen. Het verblijfsklimaat in de gehele binnenstad (binnen de singels) verbetert daardoor. Evenals het effect op schone lucht, geluid en vermindering CO2-uitstoot.</p> <p>De kans op vervoerders die aan de rand van het gebied laden en lossen en vanaf daar het gebied in lopen is in deze variant gering, aangezien de meeste retail- en horecapartijen zich in het hart van het centrum bevinden, ver genoeg van de grens van de zone.</p>	<p>Het toevoegen van een groter gebied met woonwijken en enkele bedrijventerreinen rondom de binnenstad heeft niet direct een extra effect voor de leefbaarheid van de binnenstad. Wel worden de voertuigstromen in deze wijken ook schoner en kleiner.</p> <p>Door het inzetten van een groter gebied ligt de inzet van kleinschalig materieel zoals (bak)fietsen minder voor de hand. Dit vanwege de grotere afstand naar het centrum en het grotere volume dat de totale ZE zone in gaat. Wel is er meer kans op bundeling van stromen (zie verderop). Het effect op CO2-uitstoot en een schone lucht is het grootst</p>
Doelbereik – landelijke doelstellingen	Licht positief effect door minder emissies voor de stromen naar de binnenstad	Ook met deze zone met name positieve impact t.a.v. de bevoorrading van de binnenstad	Maximaal: passend bij oorspronkelijke ambitie klimaatakkoord dat uitgaat van centrum + omliggende woonwijken

criterium	Autoluwe zone (incl. voetgangersgebied)	Binnen parkeerring	Binnen stadsring
Beleidsmatige overwegingen (II)			
Doelgroep	Stadslogistiek staat centraal: grotendeels ten behoeve van bevoorrading en serviceverkeer winkelgebied.	Stadslogistiek staat centraal: grotendeels ten behoeve van bevoorrading en serviceverkeer winkelgebied	Betrekking op meer stromen dan alleen stadslogistiek. Ook bewoners / ZZP'ers met bestelvoertuigen en locaties als MCL, Campus, WTC, kantoren Tesselschadestraat (buiten parkeerring), etc.
Aansluiting bij andere verkeersmaatregelen	Directe aansluiting op huidige autoluwe zone (venstertijdengebied). Geen aansluiting bij parkeergebied. In dit scenario is bij eventuele uitbreiding van de huidige autoluwe zone is ook een besluit wenselijk over uitbreiding van de ZE-zone voor logistieke voertuigen.	Afbakening parkeerring wordt gevolgd. Echter geldt handhaving/toezicht enkel binnen de parkeerring. Geen directe aansluiting bij de huidige autoluwe zone. Aangezien deze variant ook de spoorzone omvat is meekoppeling met andere verkeersmaatregelen en duurzame gebiedsontwikkeling mogelijk.	Nee, geen meekoppelkansen met andere verkeersmaatregelen.

criterium	Autoluwe zone (incl. voetgangersgebied)	Binnen parkeerring	Binnen stadsring
Ruimtelijke en verkeerskundige overwegingen			
Herkenbaarheid	Grenzen van autoluwe zone sluiten niet aan op de verkeersstructuur. Zonering sluit wel aan bij huidige autoluwe zone, dus wel gelijksoortige zonering.	Herkenbaar door aansluiting op huidige 'parkeerring'. Afbakening incl. de singels zou voor nog meer herkenbaarheid zorgen.	Goed herkenbaar in beeldvorming. Ring Leeuwarden bereikbaar, alles daarbinnen valt binnen zone.
Ruimtelijke inpassing	Goed ruimtelijk in te passen. Aansluiting op huidige autoluwe zone. Gaat om 10 ingangsroutes naar zone. Er zijn voldoende keermogelijkheden.	Goed ruimtelijk in te passen. Aansluiting op huidige parkeerring. Gaat om 17 ingangsroutes naar de zone. Indien de parkeerring zelf wel wordt meegenomen (zie subvarianten in bijlage II) ontstaat er mogelijk een fuik-effect in de wegen richting de parkeerring. De mate waarin dit mogelijke effect optreedt moet dan verder uitgezocht worden.	Ruimtelijk goed af te bakenen maar vrij lastig inpasbaar vanwege het grote aantal invalswegen vanaf de ring. Vergt daardoor een groot aantal borden, vooraankondigingen en bij cordonhandhaving veel (>30) camera's.
Bereikbaarheid	Alle wegen voor doorgaand vrachtverkeer buiten de autoluwe zone blijven bereikbaar. Kans op drukte (zoekverkeer, laden lossen) aan randen van zone, aangezien de bevoorrading vanaf daar ook te voet kan worden gedaan.	Alle wegen voor doorgaand vrachtverkeer blijven bereikbaar. Centrum van alle kanten goed te benaderen. Nog steeds licht risico op ongewenst zoekverkeer voor laden-lossen op parkeerring.	Ringweg blijft toegankelijk voor vrachtverkeer. Invalswegen richting centrum niet meer, evenals o.a. MCL en enkele bedrijventerreinen. Vergt mitigerende maatregelen om negatieve impact te reduceren en/of te voorkomen.

criterium	Autoluwe zone (incl. voetgangersgebied)	Binnen parkeerring	Binnen stadsring
Stakeholder overwegingen			
Gelijk speelveld (centrum-) ondernemers	Verschillen in regels voor bevoorrading tussen winkelstraten in centrum (binnen en buiten autoluwe zone).	Beperkte verschillen tussen regels bevoorrading binnenstad, wel tussen ondernemers andere winkelgebieden in de stad.	Gelijk speelveld voor ondernemers in centrum en omliggende woonwijken.
Efficiënte inzet van ZE wagenpark	Beperkte omvang zone zorgt voor een beperkte massa voor 'dedicated' gebruik ZE-voertuigen. Risico op 'free riders' die met dieselveertuig aan de rand parkeren en vanaf daar bevoorraden.	Grotere massa aan klanten en adressen voor exploitatie ZE-voertuigen. Kans op bevoorrading te voet gering.	Grote zone zorgt voor kritische massa voor 'dedicated' gebruik ZE-voertuigen in Leeuwarden.
Draagvlak (gedeeld gevoel van urgentie)	Ondernemers geven aan dat zij risico zien voor foutparkeren en overlast bij laden en lossen aan rand gebied (free riding).	Ondernemers en bewoners verwachten dat de binnenstad verder verdicht, en zien graag een grotere omvang van de zone dan alleen de autoluwe zone. Sluit aan bij ambitie verblijfsvriendelijke binnenstad en verbetering woonklimaat.	Wordt door ondernemers gezien als een 'brug te ver'. Groot deel van stakeholders in dit gebied op wie dit betrekking zal hebben zijn nog niet gekend en betrokken (Stenden, MCL etc.).
Meekoppelkansen gezamenlijke uitdagingen	Sluit aan bij versterking verblijfsklimaat in de binnenstad door schonere voertuigen. Omvang zone mogelijk te beperkt om tot nieuwe logistieke vervoersconcepten te komen die bijdragen aan minder voertuigbewegingen (bundeling, hubs).	Goede aansluiting bij de ambitie om het verblijfsklimaat in de binnenstad te versterken, past bij gebiedsontwikkeling stationsgebied en inzet op een autoluwe(re) binnenstad. Meer ontvangers van goederen in de ZE-zone, meer mogelijkheden facilitaire hub.	Omvang biedt potentie om logistiek radicaal anders in te richten en flink in te zetten op de doelstellingen op het gebied van emissievrij en circulair.

criterium	Autoluwe zone (incl. voetgangersgebied)	Binnen parkeerring	Binnen stadsring
Effectoverwegingen			
Investerings overheid en bedrijven	Kosten overheid beperkt door aansluiting zone bij huidige autoluwe zone. Kosten bedrijven laag: alleen voor (deel) van de stromen naar de binnenstad	Kosten overheid relatief beperkt door aansluiting huidig parkeerregime. Kosten bedrijven beperkt: gericht op de stromen richting de binnenstad	Kosten overheid relatief hoog door veel in- en uitgangen van de zone. Kosten bedrijven hoog: voor alle stromen in de stad, ook de stromen die niet naar de binnenstad gaan (o.a. ZZP en particulieren met bestelbus).
Collectieve baten (Klimaat & Luchtkwaliteit) <i>Inschatting ordegrootte</i>	Laagste collectieve baten. Beperkte omvang en kans op bevoorrading te voet (i.c.m. dieselvoertuig). <i>Ordegrootte voor zichtjaar 2030*</i> <i>0,5 – 2,5 kton pj CO2**** ; 2 – 5 ton pj NOx</i>	Licht hogere collectieve baten door grotere zone en minder risico op free riders. <i>Ordegrootte voor zichtjaar 2030**</i> <i>4 – 6 kton pj CO2**** ; 6 – 11 ton pj NOx</i>	Hoogste collectieve baten door grote omvang. Naast centrum ook effect in de rest van de stad. <i>Ordegrootte voor zichtjaar 2030***</i> <i>6,5 – 17 kton pj CO2**** ; 10 – 30 ton pj Nox</i>
Impuls verblijfsklimaat en vestigingsklimaat	Verbeterd verblijfsklimaat in huidig autoluwe gebied Verschillen in vestigingsvoorwaarden in gebied binnen en buiten de zone. Kans op verplaatsing/vestiging van bedrijven buiten de zone, maar wel in het centrum.	In de volledige binnenstad een verbeterd verblijfsklimaat. Gelijk speelveld zorgt voor gelijke vestigingsvoorwaarden in huidige autoluwe zone en omliggende schil.	Verbetering verblijfs- en vestigingsklimaat in de volledige binnenstad. Verbetering verblijfsklimaat in wijken, maar ongelijk speelveld kan zorgen voor wegtrekken/verplaatsen bedrijven uit wijkcentra.
Versnellen van logistieke innovatie	Door beperkte omvang zone beperkte kans op versnelling initiatieven in/naar de binnenstad.	Reële kans op versnelling enkele initiatieven gericht op de binnenstad en bijvangst buiten binnenstad.	Grote ZE zone als proeftuin voor slimme en schone logistiek door inbegrip van grote herkomst- en bestemmingslocaties (ziekenhuis, kantoren net buiten rand binnenstad etc.).

Inschatting ordegrootte collectieve baten o.b.v. (Bron: BCI, i.o.v. SPES) :

** Voetgangersgebied Alphen aan den Rijn en Ede, Stadserf Enschede; ** Hist. Binnenstad Gouda en binnen cityring Heerlen; ** Enschede binnensingelsgebied, Maastricht excl. Singels; **** 1,0 kton CO2-reductie komt overeen met de CO2-uitstoot die door 290 huishoudens wordt veroorzaakt bij een gemiddeld (Leeuwardens) jaarverbruik (2021) van 2.370 kWh elektriciteit en 1.270 m3 aardgas en een emissiefactor van resp. 0,337 en 2,079 kg / m3. Dit is in lijn (licht hoger) met de inschatting van CE Delft in het Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslan*