

E.3 ZE-zone (stadslogistieke bewegingen en ZE-zone personenvervoer Amsterdam)

Naam type maatregel		ZE-zone (stadslogistieke bewegingen)
Omschrijving van het type maatregel		
Algemene beschrijving en definitie type maatregel		<p>Zero-emissiezones voor stadslogistieke bewegingen vormen een concrete maatregel als het gaat om CO₂-reductie binnen de logistiek (TNO, 2020a). Volgens de drie basis afspraken ten behoeve van de landelijk geharmoniseerde zero-emissiezones voor stadslogistiek geldt dat; gemeenten minimaal vier jaar van te voren de ligging en omvang van de zone bekend maken, alle nieuwe bestel- en vrachtvoertuigen die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet zero-emissie (TTW) zijn als eis om de zone te betreden, en alle bestel- en vrachtvoertuigen in de zone moeten vanaf 1 januari 2030 zero-emissie zijn (Ministerie van I&W, 2020)</p> <p>Daarnaast wordt bij deze maatregel de invoering van een zero-emissiezone voor personenvervoer in Amsterdam doorgerekend. Het Actieplan Schone Lucht (ASL, 2019) zet in om een zero-emissiezone voor personenvervoer te realiseren in 2030, geldend voor de gehele bebouwde kom van Amsterdam. Momenteel wordt er vanuit het Klimaatakkoord en de Rijksoverheid voornamelijk gestuurd op ze-zones voor stadslogistiek, met een verwachte invoering vanaf 2025. Amsterdam loopt daarmee sterk voor in het realiseren van ZE-zones voor personenvervoer.</p>
Maatregelen die hieronder vallen		Zero-emissiezone, uitbreiding milieuzone
Indicatie invoeringstermijn		Gemeenten moeten minimaal vier jaar van te voren de ligging en omvang van de zone bekend maken
Indicatie zichtbaarheid effecten		Betere leefbaarheid door lagere milieuvervuilende uitstoot, luchtverontreinigende uitstoot en geluid ten behoeve van de bevoorrading van stadskernen, door het gebruik van zero-emissievoertuigen en een vermindering van het aantal voertuigkilometers.
Categorie		
Thema		2. Elektrisch vervoer en beprijzing
Type		ZE-zone
Trias Mobilica		Verschonen
Gebiedstypologie		
Randvoorwaarden voor slagen		Geografische afbakening gebied, mogelijkheden tot handhaving, duidelijke communicatie
Metropolitaan	+++++	Voor de doorrekening is gekozen voor stedelijke omgeving, de toepasbaarheid van de maatregel zal hier ook het grootst zijn. Betreffende hoeveelheid en bereikbaarheid van de bevoorrading.
Stedelijk	+++++	
Landelijk	0	
Emissiereductie		
Effect op CO ₂		589 ± 236 kton CO ₂
Toelichting op rekenmethodiek (zie Bijlage C)		Als uitgangspunt voor de effectberekening zijn de resultaten van Decamod (TNO, 2020a) aangenomen, met als uitgangspunt een kleine zone in de bebouwde kom. Verder is aangenomen de zone in te voeren in gemeenten met 100.000+ inwoners. Voor de doorrekening van de ZE-zone personenvervoer is uitgegaan van reductie potentieel van 264 kton, wat een totaal potentieel (inclusief logistiek) oplevert van 464 kton voor Amsterdam.
Overige effecten		
Effect op de vraag naar duurzame energie (i.r.t. RES)	++	Een hoger aandeel zero-emissievoertuigen zorgt voor een hoger verbruik van elektriciteit en/of duurzame brandstof.

Naam type maatregel		ZE-zone (stadslogistieke bewegingen)
Omschrijving van het type maatregel		
Leefbaarheid	++	Zero-emissievoertuigen zullen een positieve invloed hebben op de leefbaarheid van bewoonde gebieden, door de verminderde uitstoot en lagere mate van geluidsoverlast.
Bereikbaarheid	0	Een ZE-zone heeft in principe een negatief effect op de voertuigen die niet voldoen aan de gestelde normen van het gebied.
Verkeersveiligheid	0	Geen.
Geluid	++	Een groter aandeel ZE-voertuigen, dit zal een positief hebben op de geluidsoverlast in steden.
Verantwoordelijkheid		
Bestuurlijk		Gemeente
Verantwoordelijkheden		In de implementatiefase expliciet en passend maken van maatregelen (inclusief vormgeven van toegangsbeperking via borden, aanpassing weginrichting). Tijdens uitvoeringsfase toezicht houden op naleving maatregel (d.m.v. aanspreken, uitdelen boetes).
Partners/Stakeholders		Logistiek vervoerders, MKB
(Implementatie-) kosten (€/CO₂-reductie)		
Overheid (implementatiekosten)	€€	Het instellen van een ZE-zone vergt veel voorbereidingswerk en afstemming met stakeholders. Daarnaast dienen er investeringen gemaakt te worden in handhavingssystemen (ANPR) en de uiteindelijke handhaving zelf. Om eindgebruikers tegemoet te komen worden nationale aanschafsubsidies vanwege de hoge aanschafkosten van ZE-voertuigen aangeboden. Eindgebruikers dienen mogelijk ook hun logistieke operatie te herzien.
Nationale kosten	€€€	
Kosten eindgebruiker	€€€	
Overig		
Mogelijke maatschappelijke baten		Minder overlast van logistieke bewegingen door vermindering voertuigkilometers, minder uitstoot in binnenstedelijke gebieden.
Mogelijke maatschappelijk kosten		Mogelijke beperkingen met betrekking tot bereikbaarheid.
Overige aandachtspunten		De effecten van omrijdverkeer moeten niet worden onderschat, de toename in CO ₂ door omrijden bij een kleine zone is ongeveer 50% van het reductiepotentieel binnen de zone (TNO, 2020a). Een zone moet dus aanzienlijk groot genoeg zijn om effectief te zijn. Het aanbieden van ZE-emissie opties of het strategisch plaatsen van de geografische afbakening kan hierbij helpen. In het geval van een volledig zero emissiezone, dit is een zeer ingrijpende maatregel voor bewoners en andere gelieerde partijen. Het wordt verwacht dat het draagvlak vanuit de maatschappij beperkt blijft. Daarnaast is het van belang dat alle benodigde voorziening gefaciliteerd zijn, zoals infrastructuur en beschikbaarheid van ZE-voertuigen.
Bronnen		
(Ministerie van I&W, 2020, TNO, 2020a)		
<p>0 = geen tot verwaarloosbaar effect; + = positief effect; ++ hoog positief effect; +++ zeer hoog positief effect; -€ = <0 €/ton CO₂-reductie; € = 0-10 €/ton CO₂-reductie; €€ = 10-100 €/ton CO₂-reductie; €€€ = >100 €/ton CO₂-reductie</p>		