

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

J. van Dijken (VVD), M. Rogier (CDA), N. Oosterom (BBB), L. Klappe (PvdA), M. Spekreijse-Deijs (GroenLinks)

(23 juli 2023)

Nummer

3979

Onderwerp: Is Zuid-Holland klaar voor zero-emissie zones?

Toelichting: *Het lijkt nog ver weg, maar voor veel ondernemers is het reeds dichtbij: vanaf 2025 voeren veel Nederlandse gemeenten zero-emissie zones in. Zo ook zes gemeenten in Zuid-Holland in 2025 en twee gemeenten per 2026. Nieuwe vrachtwagens en bestelauto's moeten vanaf 2025 emissieloos aangedreven zijn om een zero-emissie zone in te mogen rijden en voor bestaande vrachtwagens en bestelbussen geldt een overgangstermijn. Ondertekenaars steunen de aanpak om te komen tot schonere binnensteden met minder uitstoot, maar maken zich zorgen over de voorbereiding ervan. Zo bestaat bij veel ondernemers nog onduidelijkheid of hun vrachtwagen, bakwagen of bestelbus onder de verplichtingen van de zero-emissie zone zal vallen. Nieuwe vrachtwagens en bestelauto's moeten vanaf 2025 emissieloos aangedreven zijn om een zero-emissie zone in te mogen rijden en voor bestaande vrachtwagens en bestelbussen geldt een overgangstermijn. Hier is een duidelijk nationaal kader voor nodig. Of bijvoorbeeld ondernemers in Gouda en Alphen aan den Rijn wel klaar zijn voor de zones, wordt nu onderzocht.¹ Verder bestaan er veel zorgen over mogelijkheden tot het laden van elektrische wagens.*

Antwoord algemeen:

De zero emissie zones zijn rijks- en gemeentelijk beleid, de provincie heeft hier geen formele rol in. De gemeenten in Zuid-Holland werken er hard aan om alles op orde te maken voor de invoering van de zero emissie zones. GS is van mening dat Zuid-Holland in grote lijnen klaar is voor zero-emissie zones met name gezien het feit dat het in eerste instantie alleen geldt voor **nieuwe** voertuigen. Voor alle bestaande voertuigen geldt een overgangstermijn. We zijn het eens met de vragenstellers dat het zorgelijk is dat er veel onduidelijkheid bij ondernemers bestaat over de overgangsregeling en de uitzonderingen. Het is een slechte zaak als ondernemers niet weten waar ze aan toe zijn. De komende jaren moet er nog veel uitbreiding van laadmogelijkheden komen waar veel partijen zich gezamenlijk voor inzetten. Met name voor zware vrachtwagens (en bussen) wordt er nog volop gewerkt aan benodigde laadinfrastructuur inclusief de benodigde energie-infrastructuur.

¹ AD, 20 juli 2023, 'Onderzoek emissieloze vrachtwagens'

De ondertekenaars hebben de volgende vragen aan GS:

- 1. Bent u bekend met het bericht dat slechts 1,2% van de bedrijfsvoertuigen emissieloos is?²*

Antwoord

Het is GS inderdaad bekend dat op dit moment nog zeer weinig bedrijfsvoertuigen emissieloos zijn. Dat percentage zal de komende jaren flink oplopen met de instroom van nieuwe zero emissie voertuigen.

- 2. Bent u bekend met de zorgen die geuit worden door brancheorganisatie TLN over de mogelijkheden om tijdig over te schakelen naar zero-emissie vervoer?³ Hoe beoordeelt u die zorgen?*

Antwoord

Wij zijn bekend met de zorgen die geuit zijn door TLN en zijn het met hen eens dat er onnodig verwarring is ontstaan doordat informatie over de mogelijke vrijstelling niet of onvoldoende met ondernemers is gedeeld.

Naast de beschikbaarheid van zero-emissie vervoer, zijn er zorgen over de beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur voor met name vrachtwagens die elektrisch moeten laden. De vraag is hoe gezorgd wordt dat ondernemers straks kunnen laden.

- 3. Bent u het met ons eens dat laadinfrastructuur een noodzakelijke voorwaarde is voor het invoeren van een zero-emissie zone? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke conclusies trekt u dan op dit moment over de haalbaarheid van de invoering van zero-emissie zones per 1 januari 2025 in Zuid-Holland? Hebben de steden die in de provincie Zuid-Holland een zero-emissie zone invoeren voldoende passende laadinfrastructuur?*

Antwoord

GS is van mening dat laadinfrastructuur belangrijk is voor succesvolle realisatie van zero-emissie zones. Als deelnemende partij aan de Nationale Agenda Laadinfrastructuur heeft de provincie zich het doel gesteld dat het aantal laadpunten mee moet groeien met de toenemende vraag. De komst van zero-emissie (ZE) zones versnelt de vraag naar laadinfrastructuur, zowel in de ZE-steden als in de omliggende gemeenten. De gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor voldoende (publieke) laadinfrastructuur in hun gemeenten. Momenteel is er nog niet voldoende laadinfrastructuur, maar wordt eraan gewerkt om deze te gaan realiseren (zodat het aanbod meegroeit met de vraag). De activiteiten die hiervoor worden ondernomen worden hieronder omschreven.

Via de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest (RAL ZW) ondersteunen wij Zuid-Hollandse gemeenten (exclusief Den Haag en Rotterdam die deel uitmaken van G4-regio) met het realiseren van laadinfrastructuur. Dit doen wij o.a. middels kennisdelingsbijeenkomsten, een Aanpak voor Laden op Bedrijventerreinen (waar het merendeel van de logistieke laadvraag zal plaatsvinden) en wordt er samengewerkt aan het laden onderweg (o.a. via het initiatief Logistiek Laden). Tevens is er een laadconsulent logistiek werkzaam om gemeenten te ondersteunen.

² CBS, 21 juli 2023, '1 op de 100 bedrijfsvoertuigen rijdt zonder schadelijke uitstoot'

³ TLN, 13 juli 2023, 'Actualiteiten over zero-emissiezones'

In 2022 is de prognose voor behoefte aan laadinfrastructuur geactualiseerd. De komst van ZE emissie zones speelt een belangrijke rol in de behoefte aan (logistieke) laadinfrastructuur. (zie voor meer info: [Prognose West NL-Logistiek](#)). De geactualiseerde prognose is gedeeld met Zuid-Hollandse gemeenten om hun beleid op aan te passen. Na afstemming met Zuid-Hollandse gemeenten is de prognose ook aangeleverd bij netbeheerders, zodat netbeheerders de meest recente prognoses meenemen in hun netimpactrapportages en investeringsplannen.

Verder is de Provincie dit jaar gestart met het integraal programmeren van energie-infrastructuur met als resultaat het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (pMIEK). Met de netbeheerders en gemeenten wordt toekomstige vraag en aanbod van energie in kaart gebracht wat resulteert in een overzicht van de behoefte voor netcapaciteit en daarbij behorende energie-infrastructuur, dit om tijdig infrastructuur te kunnen uitbreiden en aanleggen voor deze ontwikkelingen.

Ondanks bovenstaande activiteiten en de ingroeietermijn tot 2030 ziet GS diverse uitdagingen voor het realiseren van voldoende laadinfrastructuur. Met name op het gebied van laadinfrastructuur voor vrachtvervoer zijn er nog hobbels te nemen. Het gaat daarbij o.a. om tekort aan netcapaciteit, ruimtegebrek, de grote laadbehoefte op bedrijventerreinen en capaciteitstekort bij gemeenten.

Via het kernteam van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest (RAL Zuidwest) zijn we in contact met gemeenten en regio's hierover. De activiteiten van de RAL Zuidwest stemmen we af op hun behoeften. Hierbij lopen we wel regelmatig aan tegen het capaciteitstekort bij gemeenten en/of een gebrek aan gevoelde urgentie. Al is er vanuit ZE gemeenten tot nu toe geen signaal gekomen naar de RAL Zuidwest dat er naar verwachting onvoldoende laadinfrastructuur zou zijn voor de invoering van ZE zones.

De huidige stadslogistiek neemt veel ruimte in beslag, zoals ruimte op de openbare weg en dat ruimtegebruik groeit alleen maar verder door verdichting. Slim omgaan met ruimte en het opnieuw inrichten van stadslogistiek is noodzakelijk. Bijvoorbeeld door het bundelen van transport te stimuleren. In het coalitieakkoord staat dat GS met gemeenten in gesprek gaat over hoe pakketpunten, bezorghubs en stadslogistiek kunnen leiden tot minder busjes en bezorgmomenten in steden en straten.

4. *Bent u bereid om in de gesprekken ook mee te nemen de winst die slimmere stadslogistiek kan bieden voor schaarse ruimte in de binnensteden?*

Antwoord

Daar zijn we zeker toe bereid want ook wij denken dat voor een aantal situaties slimmere stadslogistiek mogelijk is met, bijvoorbeeld Hubs aan de rand van de stad, inzet van andere modaliteiten zoals bakfietsen of combinaties met andere ritten die al gemaakt worden,.

Ook kan ingezet worden op slimme oplossingen waarbij vraag en aanbod van energie lokaal (achter de meter) uitgewisseld kan worden om netverzwaring te voorkomen (denk hierbij aan het combineren van snelladen en opwek van energie door zonnepanelen op bedrijventerreinen). Dit wordt nader uitgewerkt o.a. voor bedrijventerreinen, zg. energiehubs (zie ook [Samenwerken in energiehubs \(rvo.nl\)](#))

5. *Bent u het met eens met de stelling dat dubbel ruimtegebruik het uitgangspunt moet zijn bij zero-emissie stadslogistiek, zodat het niet ten koste gaat van woningbouw, maar juist gezorgd wordt dat dit op een slimme manier samen kan gaan?*

Antwoord

We weten niet precies wat de vragenstellers onder 'dubbel ruimtegebruik' verstaan' maar we zijn zeker van mening dat efficiënt ruimtegebruik uitgangspunt moet zijn. In de ruimtelijke puzzel kijken we daar ook naar.

6. *Wordt in de bedrijventerreinenstrategie van de provincie Zuid-Holland ook rekening gehouden met bezorghubs, laadinfrastructuur en stadslogistiek? Zo ja, hoe en zo nee, waarom niet?*

Antwoord

In de huidige bedrijventerreinenstrategie is er in de paragraaf mobiliteit aandacht voor bereikbaarheid, pakketvervoer en de pakket-hubs die hierbij horen. In de uitvraag aan de regio's voor de regionale bedrijventerreinenvisies wordt niet expliciet rekening gehouden met bezorghubs, laadinfrastructuur en stadslogistiek. Wel is er in algemene zin aandacht voor logistiek. Daarbij is er enerzijds gevraagd naar de visie op de bevoorrading van stedelijke gebieden, maar dan "nice to have". Anderzijds is de uitvraag met name gericht op de visie en het beleid voor XXL Logistiek, en regionale afstemming van bedrijventerreinen, waar ook de bezorghubs een plek zouden kunnen krijgen. De komende tijd gaan we ons oriënteren op een mogelijke rol m.b.t. stadslogistiek, vanuit de opgave zoals benoemd in het Coalitieakkoord.

7. *Op welke wijze ondersteunt de provincie Zuid-Holland de gemeenten bij het organiseren van en ruimte creëren voor logistieke hubs?*

Antwoord

De provincie vraagt regio's om een regionale bedrijventerreinenvisie op te stellen, waarbij vraag en aanbod van bedrijventerreinen in balans is. Op deze terreinen kunnen ook logistieke hubs een plek krijgen. De provincie heeft ruimtelijke regels om ervoor te zorgen dat er voldoende ruimte is voor bedrijventerreinen en deze ook zo goed mogelijk benut worden (o.a. minimale milieucategorie). De provincie stuurt niet op de vestiging van bepaalde typen of sectoren bedrijvigheid.

Gezamenlijk optrekken van gemeenten en provincie om kennis uit te wisselen en optimaal voorbereid te zijn op de zero-emissie zones heeft een grote meerwaarde. Nu lijkt elke stad voor zich het wiel uit te vinden, terwijl van elkaar geleerd kan worden. Verder is er behoefte aan een eenduidig en helder nationaal kader. Het is belangrijk dat ondernemers weten waar ze aan toe zijn.

8. *Bent u bereid om op korte termijn een openbare kennisdelingsbijeenkomst te beleggen met de steden die in 2025 een zero-emissie zone invoeren? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

Als er behoefte bij de gemeenten aan een dergelijke kennisdelingsbijeenkomst op provinciaal niveau is, willen we die zeker beleggen. We zullen in het komende "Provinciaal Verkeers en Vervoersberaad" PVVB) op 13 oktober 2023 deze vraag voorleggen, en als de belangstelling er is, een kennisdelingsbijeenkomst organiseren. Overigens hebben we in regionaalverband en

rondom de RAL Zuidwest regelmatig contact met de gemeenten waarbij de ZE-zones en de impact ervan op de agenda staat.

9. *Het is belangrijk dat ondernemers goed geïnformeerd zijn over verplichtingen, maar ook over kansen en voordelen. Bijvoorbeeld door het uitlichten van koplopers. Bent u bereid hier een rol in te spelen tezamen met partijen zoals MRDH, MoVe, TLN en de Rijksoverheid?*

Antwoord

Dat is niet primair aan de provincie, maar daar waar het waarde toevoegt is de provincie zeker bereid daar een faciliterende rol in te spelen.

In 2022 is vanuit de RAL Zuidwest samen met TLN, Evofenedex en Stedin een bijeenkomst georganiseerd voor ondernemers in de logistieke sector over het verduurzamen van het wagenpark, laadinfrastructuur en netcapaciteit. Hierbij was aandacht voor ervaringen van koplopers, goede voorbeelden, uitdagingen waar ondernemers op termijn tegenaan zouden kunnen lopen (zoals netcongestie) en mogelijke oplossingen. In het najaar 2023 zal er wederom een dergelijke regiosessie plaatsvinden.

Tevens zijn er diverse logistiek makelaars actief in Zuid-Holland die bedrijven adviseren over het verduurzamen van het wagenpark. Verder worden bedrijven regelmatig gewezen op de website Opwegnaarzes.nl. Op deze website kunnen bedrijven o.a. informatie vinden over e-tools en subsidiemogelijkheden, maar ook een handreiking Laden voor Logistiek bij beperkte netcapaciteit.

We staan ervoor open om – samen met MRDH, MoVe, TLN en de Rijksoverheid en andere partijen – op meer manieren ondernemers te informeren over kansen en uitdagingen en zo de doelgroep ook beter te bereiken.

10. *Wat is de status van de ‘Regionale Agenda Zero Emissie Stadslogistiek Zuid-Holland’⁴ die in 2021 is opgeleverd?*

Antwoord

De Regionale Agenda Zero Emissie Stadslogistiek Zuid-Holland is in uitvoering. Voor de uitvoering van acties rondom Launching Customer en Smart Logistics wordt samengewerkt met Zuid-Holland Bereikbaar. Voor de acties rondom Laadinfrastructuur wordt samengewerkt met de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest. De voortgang van enkele acties wordt belemmerd door capaciteitstekort (o.a. bij MoVe en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en gebrek aan behoefte bij gemeenten.

11. *Is het juist dat het provinciehuis in Den Haag reeds zero-emissie bevoorraad wordt, maar andere logistieke activiteiten nog wel een CO2-voetafdruk hebben? Zo ja, welke ambitie heeft de provincie Zuid-Holland om al haar logistieke activiteiten emissieloos te maken?*

Antwoord

De Provincie wordt op dit moment niet (volledig) zero-emissie bevoorraad. Met elke leverancier die een contract met de provincie heeft worden afspraken gemaakt over duurzaam transport. In iedere aanbesteding wordt meegenomen dat er zo duurzaam mogelijk vervoer wordt ingezet.

⁴ [Regionale agenda zero emissie stadslogistiek Zuid-Holland - Kennis - Zuid -Holland](#)

