

Aan
Het college van burgemeester en wethouders

Afschrift aan

Notitie

Onderwerp
Stappenplan aanscherping

Datum
20-02-2018
Ons kenmerk

Opsteller
Bram Coremans
Bijlage

Aanscherping logistieke zone Delft

Inleiding

Met de vaststelling van het Protocol Logistiek ligt de weg open voor het beperken van het zware vrachtverkeer en het realiseren van meer duurzame, fijnmazige stadsdistributie in de binnenstad van Delft. Het Protocol Logistiek is een proces van reguleren en ontheffen waarbij we de koplopers stimuleren en het voor de achterblijvers steeds onaantrekkelijker maken om de binnenstad te betreden. Dit doen we door via verdeling van de kosten te sturen op de uitstoot en efficiency van de voertuigen die ingezet worden voor de logistiek volgens het principe "de vervuiler betaalt". Via de ontheffing sturen we op het gedrag van de chauffeurs van de voertuigen. Een ontheffing is dus niet alleen de oplossing om toegang te krijgen, maar geeft tevens de verplichting om zich te houden aan de gedragsregels in de logistieke zone. We beginnen met de zware voertuigen, maar gedurende het proces worden ook de lichtere voertuigen, de bestelauto's, opgenomen in de aanpak.

Overwegingen

Aan de aanpak ligt een aantal overwegingen ten grondslag:

- Nota "Een bereikbare binnenstad", 19 juni 2000;
- Coalitieakkoord 2014-2018 'Delft verdient het!';
- Ondertekening Green Deal ZES, 21 november 2014;
- Vrachtverkeer in de binnenstad van Delft, belangenverenigingen binnenstad, 12 juni 2015;
- Het akkoord van Parijs, 12 december 2015
- Protocol Logistiek, 13 december 2016;

Logistieke Zone

Om het Protocol Logistiek uit te voeren is op 3 april 2017 de logistieke zone ingevoerd in de binnenstad van Delft zoals aangegeven op de kaart in de bijlage. Vanwege de logistieke zone mogen vrachtwagens (zwaarder dan 3500kg.) niet meer zonder ontheffing de binnenstad in. Op een aantal uitzonderingen na geldt deze ontheffing alleen gedurende de venstertijden. Venstertijden alleen zorgen echter niet voor minder verkeer, het concentreert zich vooral. Aan de ontheffing zullen daarom kosten worden

verbonden om het gebruik ervan te ontmoedigen. Door de kosten ook te differentiëren zal het voor het ongewenste verkeer onaantrekkelijk worden gemaakt om de binnenstad aan te doen, maar voor duurzame, fijnmazige stadsdistributie geldt juist het tegenovergestelde. Door de effecten jaarlijks te evalueren wordt het juiste niveau van regulering toegepast om de doelen te bereiken. Deze momenten van evaluatie en aanscherping worden opgenomen in een stappenplan waarmee nu al inzichtelijk wordt welke stappen worden gezet.

Commissie Bevoorrading Delft

De Commissie Bevoorrading Delft (CBD) is ingesteld om zorg te dragen voor een breed gedragen aanpak en uitvoering. De gemeente, ondernemers, bewoners en de brancheorganisaties TLN en Evofenedex zijn vertegenwoordigd in de CBD die wordt voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter. De CBD heeft vooraf inspraak in het te vormen beleid en kan gevraagd en ongevraagd advies geven over de uitvoering van het Protocol Logistiek.

Green Deal ZES

Met dit stappenplan geeft de gemeente Delft verder invulling aan het living lab Zero Emissie Stadslogistiek in het kader van de Green Deal ZES. Het bereiken van Zero Emissie Stadslogistiek door middel van de combinatie van betere technologie en efficiëntere logistiek vraagt organisatorische, technologische, sociale, financiële en juridische aanpassingen. Deze veelheid van te overwinnen factoren in combinatie met veel verschillende belangen bij stakeholders, vraagt een vernieuwende aanpak waarbij draagvlak, innovatie en daadkracht door de direct betrokken partijen, gemeenten en bedrijven met logistieke belangen, cruciaal zijn. Deze kenmerken komen samen in het living lab met de uitvoering van het stappenplan onder toezicht van de onafhankelijke Commissie Bevoorrading Delft.

Gezamenlijke aanpak

De CBD en de Green Deal ZES maken zichtbaar dat een breed gedragen aanpak van groot belang is. In deze aanpak voorzien wij een rol voor alle partijen, van de bewoner en lokale ondernemer in de binnenstad tot de landelijke logistiek dienstverlener en hun brancheorganisatie(s). Enerzijds om kritisch te zijn op de aanpak en zo bij te dragen aan de kwaliteit, maar vooral ook om samen de schouders eronder te zetten. Zoveel mogelijk duurzame fijnmazige stadslogistiek en zo min mogelijk zwaar verkeer vormen de middelen om het gemeenschappelijke doel, een leefbare en aantrekkelijke binnenstad, te realiseren.

Opzet stappenplan

Het stappenplan maakt inzichtelijk welke stappen we zullen zetten om uiteindelijk in 2025 de gestelde doelen te bereiken. De ondergrens van het stappenplan is bereikt met de invoering van de logistieke zone. Voor de bovengrens ligt het doel op zo min mogelijk zwaar verkeer en zoveel mogelijk duurzame fijnmazige stadslogistiek. De kaders van het stappenplan worden gevormd door deze onder- en bovengrens, de stappen ertussen worden gevormd door de jaarlijkse evaluatie over de beoogde aanscherping en uitbreiding van het regime. Naar aanleiding van de evaluatie voorziet de CBD het college van b&w van advies in de vorm van een onderbouwd voorstel voor besluitvorming over de aanscherping.

Het stappenplan bestaat, naast de genoemde jaarlijkse evaluatie, uit de volgende aspecten:

- Invoering initiële kosten ontheffing;
- Verbod voertuigen met te lage emissieclassificaties (Euroklasse);
- Kostendifferentiatie op basis van voertuigemissies;
- Aanscherping door middel van verhoging kostendekkingsgraad;
- Ontheffingen;
- Uitbreiding regime naar bestelauto's.

Om alle belanghebbenden goed te informeren zal er gedurende de uitvoering van het stappenplan regelmatig worden gecommuniceerd.

Stappenplan aanscherping logistieke zone

Doelstelling

Realiseren van zoveel mogelijk duurzame fijnmazige stadslogistiek en zo min mogelijk zwaar verkeer in de binnenstad.

2017

03 april 2017: Start van de logistieke zone met gratis ontheffingen voor alle zware voertuigen gedurende de ingestelde venstertijden.

2018

Mei: Invoering leges voor alle ontheffingen voor de logistieke zone
Alleen toegang vanaf Euro IV

Doelen:

Maximaal 300 verleende jaarontheffingen

Maximaal 25 verleende maatwerkontheffingen

2019

Kostendifferentiatie leges volgens principe “de vervuiler betaalt”.
Verhoging kostendekkingsgraad leges indien het aantal ontheffingen in 2018 de genoemde doelaantallen in dat jaar heeft overschreden.

Doelen:

Maximaal 250 verleende jaarontheffingen

Maximaal 25 verleende maatwerkontheffingen

2020

Als de aanscherping in 2019 niet tot resultaat heeft dat het aantal ontheffingen in dat jaar onder de gestelde doelaantallen blijft, zal de kostendekkingsgraad van de ontheffingen verder worden verhoogd. Indien ook de verschoning van het wagenpark uitblijft, wordt verdergaande kostendifferentiatie toegepast.

Doelen:

Maximaal 200 verleende jaarontheffingen

Maximaal 25 verleende maatwerkontheffingen

2021

Dit jaar zal het regime worden uitgebreid naar bestelauto's. Om voldoende aandacht te besteden aan de uitbreiding van het regime kan een aanscherping van het regime voor zwaar verkeer achterwege worden gelaten. De evaluatie zal dit jaar worden aangegrepen om de doelen te actualiseren. De doelen voor bestelverkeer volgen uit de uitbreiding van het regime en zullen dan worden toegevoegd aan het stappenplan.

2022

Als blijkt uit de evaluatie in 2021 dat er nog altijd Euro IV voertuigen in de logistieke zone rijden, zal een verbod worden ingesteld voor deze emissieklasse. Door dit verbod wordt automatisch verhoging van de leges mogelijk voor de overgebleven emissieklassen als de resultaten daar aanleiding toe geven.

Doelen:

Maximaal 150 verleende jaarontheffingen zwaar verkeer

Maximaal 15 verleende maatwerkontheffingen zwaar verkeer

2023

Naar verwachting is het aanschaffen van een ontheffing voor zwaar verkeer in 2023 inmiddels voor veel leveranciers niet meer interessant en worden andere oplossingen gekozen. Er kan daarom wat extra tijd worden genomen om te beoordelen of de aanscherping voldoende effect heeft gehad. Is het effect te klein om de doelstelling in 2025 te halen, dan kan in 2024 het verbod worden uitgebreid naar Euro V of Euro VI.

Doelen:

Maximaal 100 verleende jaarontheffingen

Maximaal 15 verleende maatwerkontheffingen

2024

We verwachten dat er in 2024 geen extra aanscherping meer nodig zal zijn en het aantal ontheffingen ver genoeg is teruggelopen.

Doelen:

Maximaal 50 verleende jaarontheffingen

Maximaal 15 verleende maatwerkontheffingen

2025

In 2025 mag er alleen nog met Zero Emissie voertuigen, of hybride voertuigen die aantoonbaar zero emissie rijden, in de logistieke zone worden gereden. Omdat de doelstelling ook gericht is op minder zwaar verkeer worden er maximaal 25 jaarontheffingen verleend voor uitsluitend zware zero emissie voertuigen. Voor de overige voertuigen blijft een beperkt aantal maatwerkontheffingen beschikbaar en kan in uiterste gevallen worden teruggevallen op de hardheidsclausule.

Toelichting stappenplan

Visie

Het Protocol Logistiek zal leiden tot een verschoning en afname van het logistieke verkeer in de binnenstad. Het uitsluitend stimuleren van ander gedrag is hiervoor niet voldoende gebleken en regulering is nodig om stappen af te dwingen. Dit kan omdat er in feite zijn er voldoende alternatieven voorhanden zijn. Het voldoen aan de ondergrens van het stappenplan zou dus voor geen enkel bedrijf een probleem moeten zijn. Met het aanbod van Stadslogistiek Delft, fietskoeriersbedrijven en binnenstadspecialisten is er voor bijna elke lading een passende dienstverlener te vinden. Vervoerders en verladers die efficiënt genoeg werken zijn zelf in staat om een voertuig in te zetten met toegang tot de logistieke zone.

Zelfs zero emissie logistiek is met de bestaande dienstverleners en stand der techniek nu al in veel gevallen haalbaar. Het ontbreekt echter aan de prikkel om het gedrag te veranderen. Door de invoering van kosten per voertuigklasse wordt deze prikkel gecreëerd. Duurzame fijnmazige stadslogistiek zal hierdoor beter kunnen concurreren ten opzichte van zelf de stad in rijden met een ongewenst voertuig (bijvoorbeeld een zwaar voertuig met een kleine beladingsgraad bestemd voor een locatie in de logistieke zone van Delft). De vraag is hoe groot die prikkel moet zijn om een gelijk speelveld te realiseren voor duurzame fijnmazige stadslogistiek. Vanwege de alternatieven is wachten op de gewenste eindsituatie in 2025 niet nodig. Nu al kan ingezet worden op het verzwaren van deze prikkel en wordt via de jaarlijkse evaluatie het juiste niveau gevonden. Door te beginnen bij de meest ongewenste voertuigen is er bovendien ruimte voor transitie van de vrij schone Euro VI vrachtwagens naar vormen van Zero Emissie transport.

Omdat er altijd nog ladingen zijn waarvoor de inzet van een groot en zwaar voertuig vereist is, zal ook de ontwikkeling van de techniek een rol spelen om het einddoel te bereiken. In het begin geldt dat wat betreft de volumes per locatie of aard van de lading nog voor een relatief grote groep met onder andere de supermarkten, verhuisbedrijven en afvalverwerkers. De techniek om de voertuigen te verschonen ontwikkelt zich snel en zal, gelet op diverse actuele aankondigingen uit de markt, vooruitlopen op het einddoel in 2025. Voor voertuigen met heel specifieke toepassingen zoals rioolwerkzaamheden en ondeelbare ladingen voor de bouw is de kans op alternatieven echter nog gering. De mogelijkheid om uitzonderingen te maken op de regels blijft dus nodig, maar het aantal uitzonderingen kan vooruitlopend op het einddoel wel steeds verder worden beperkt.

Tot slot is het wenselijk om al voor 2025 het regime uit te breiden naar andere logistieke doelgroepen zoals de bestelauto's of alle grijze (bedrijfsvoertuigen) kentekens. Meer nog dan voor zwaar verkeer geldt dat er voor die groep allerhande alternatieven bestaan. Echter door de grotere verscheidenheid aan gebruikers is het van belang meer tijd te nemen om de regulering voor deze doelgroepen aan te kondigen.

Doorzicht naar de eindsituatie

In de eindsituatie heeft men alleen nog toegang tot de logistieke zone met elektrische voertuigen of gelijkwaardige zero emissievoertuigen en is er sprake van een klein aantal uitzonderingen in de vorm van

maatwerkontheffingen. Van inefficiënte logistiek is geen sprake meer omdat de kosten voor toegang tot het gebied daarvoor te hoog zijn of alternatieven gemeengoed. Om goed gedrag te belonen zijn de kosten gedifferentieerd naar duurzaamheid en fijnmazigheid van de aanvrager van de ontheffing waarvoor eenduidige definities zijn opgenomen in het beleid.

Om de eindsituatie te bereiken is naast voortdurend overleg met de belanghebbenden en onderzoek naar de stand van zaken ook de inzet van handhaving goed geregeld. Dit kan in het begin nog vrij eenvoudig met handhavers op straat, maar in de loop van het proces is ondersteunende techniek gewenst voor de handhaving van de meer specifieke voertuigkenmerken. Er wordt dan al snel gedacht aan camera's, maar intelligente voertuigsystemen maken in de toekomst wellicht eenvoudigere vormen mogelijk.

In de eindsituatie staat het beleid van Delft niet meer op zichzelf. Het is samen met de initiatieven in andere gemeenten aanleiding geweest voor het rijk om te zorgen voor uniforme regelgeving. Met die regelgeving wordt onnodige administratieve last voorkomen bij bedrijven en de lagere overheden. Er is sprake van een centraal loket waar alle informatie als open data beschikbaar is en ontheffingen voor alle gemeenten kunnen worden aangevraagd. In de transitie naar deze situatie worden bedrijven en overheden via een systeem van cofinanciering gestimuleerd en ondersteund om verder te kijken dan het eigen belang.

Invoering leges

Om de aanscherping in gang te zetten worden vanaf mei 2018 leges geheven voor toegang tot de logistieke zone. De leges bedragen € 85,- per ontheffing.

Verhoging kostendekkingsgraad leges

Als het gaat om het bepalen van de leges voor ontheffingen, dan is artikel 229 van de Gemeentewet van toepassing. Dit artikel beschrijft dat er kosten verbonden mogen zijn aan het verkrijgen van rechten. Deze kosten betreffen dan de zogenaamde leges. Artikel 229b zegt voorts dat deze leges maximaal kostendekkend mogen zijn.

We verwachten dat de kostendekkingsgraad van de leges bij de start van de aanscherping rond de 15-20% ligt en er dus nog voldoende ruimte is voor aanscherping via de kostendekkingsgraad. Voorafgaand aan het verhogen van de kostendekkingsgraad zullen de kosten worden onderbouwd.

Kostendifferentiatie

Met het toepassen van kostendifferentiatie wijken we af van het gelijkheidsbeginsel wat ten grondslag ligt aan goed bestuur in de Algemene wet bestuursrecht. Dit is een relatief zwaar middel, maar het is wel toegestaan. Het belangrijkste argument om dit te mogen doen is vigerend beleid. Dit vigerend beleid wordt gevormd door de genoemde beleidsstukken in de inleiding, aangevuld met dit stappenplan.

De kostendifferentiatie zal zich richten op het principe 'de vervuiler betaalt'. Hoe lager de emissieklasse van het voertuig, des te hoger de kosten voor het verkrijgen van een ontheffing. Door via de ontheffingen en monitoring de verdeling van de voertuigemissieclassen te bepalen, kan de

kostendifferentie verder worden uitgewerkt. De klasse en de omvang ervan bepalen samen de hoogte van de bijdrage in de dekking van de toerekenbare kosten bij een bepaalde kostendeckingsgraad. Door deze bijdrage te delen door de omvang van de klasse worden uiteindelijk de kosten per ontheffing per klasse bepaald. Jaarlijks kan deze verdeling worden bijgesteld op basis van de verleende ontheffingen en de resultaten uit de tellingen.

Voorbeeld kostendifferentie op basis van de verdeling van de emissieclassen van voertuigen met een ontheffing per november 2017

Verdeling emissieclassen voertuigen per november 2017				
Kostendeckingsgraad	30%	€ 50.000,- (fictief)		
Emissieklasse	Aandeel	Aantal	Prijs/ontheffing	Dekking
EURO 0, I en II	0	0		€ 0,-
EURO III	0,5%	2	€ 400,-	€ 800,-
EURO IV	6%	25	€ 250,-	€ 6.250,-
EURO V	33%	135	€ 150,-	€ 20.250,-
EEV	20%	81	€ 100,-	€ 8.100
EURO VI	41%	169	€ 85,-	€ 14.365,-
	100%	412		€ 49.765,-

Uit het voorbeeld blijkt dat het voor een voertuig met een lage Euroklasse een stuk onaantrekkelijker is om de logistieke zone in te rijden dan met een hoge Euroklasse. Werkt men efficiënter dan zijn de kosten per vervoerd volume lager. Dit geldt voor zowel de lage als de hoge Euroklassen. Een betere beladingsgraad voor locaties in de logistieke zone van Delft wordt daarmee beloond. Door de kosten verder te differentiëren naar hogere kosten voor de lagere Euroklassen, zal het voor die groep uiteindelijk niet meer mogelijk zijn de kosten te dekken uit een efficiëntere exploitatie. Er zal dan gekozen moeten worden voor een andere oplossing. Door het proces van aanscherping is er ruimte om hierop te anticiperen.

Door tijdens de evaluatie te kijken naar de afname van het aantal ontheffingen voor de lagere klassen kan worden bepaald of de kosten voor die klassen hoog genoeg zijn om ze te weren. Tegelijkertijd kan aan de hand van het totaal aantal ontheffingen worden bepaald of de kosten ook voor de hogere klassen moeten stijgen, zodat naast verschoning ook een vermindering van het zwaar verkeer optreedt.

Privileges

Kostendifferentie is te beschouwen als de omgekeerde vorm van de al wat meer gebruikelijke privilegeaanpak. Bij de privilegeaanpak wordt duurzame logistiek, bijvoorbeeld de inzet van een elektrisch voertuig, beloond met diverse privileges zoals ruimere venstertijden of het gebruik van busbanen. In het geval van aanscherping via verhoging van de kosten en kostendifferentie wordt juist de onwenselijke logistiek zwaarder belast. Anders gezegd leidt deze aanpak tot het niet kunnen verkrijgen van het privilege 'goedkope' toegang tot de binnenstad van Delft. Zo worden door de aanscherping juist ook privileges mogelijk waarmee het gewenste gedrag, zoveel mogelijk duurzame fijnmazige stadslogistiek, kan worden ontzien van beperkingen of lasten.

Verbod voertuigen met een te lage emissieklasse

Kostendifferentiatie is effectief als de kosten zo hoog zijn dat deze niet meer terug te verdienen zijn met efficiënter werken of door ze redelijkerwijs door te kunnen rekenen aan de klant. De vraag is hoe hoog die kosten dan moeten zijn en hoe realistisch die bedragen. Om deze discussie te voorkomen en niet te eindigen met absurde bedragen voor een ontheffing wordt bij de jaarlijkse evaluatie bekeken of een verbod een betere oplossing is dan het verder verhogen van de kosten.

Gelet op de actuele verdeling in emissieklassen en gerelateerde regelgeving zoals de milieuzonering is de minimale toegangseis bepaald op Euro IV bij invoering van de initiële kosten voor de ontheffingen.

Ontheffingen

Er zijn drie soorten ontheffingen voor toegang tot de logistieke zone:

- een jaarontheffing,
- een maatwerkontheffing en
- de hardheidsclausule.

Aan de ontheffingen zijn gedragsregels gekoppeld en er is sprake van een inspanningsverplichting.

Jaarontheffing

De jaarontheffing is de standaard ontheffing voor toegang tot de logistieke zone gedurende de venstertijden.

Maatwerkontheffing

De maatwerkontheffing is bedoeld om oplossingen te bieden voor logistiek verkeer dat toch buiten de venstertijden in de logistieke zone moet zijn. Als er sprake is van maximaal één of twee afleveradressen in de logistieke zone en de inzet van een zwaar voertuig is noodzakelijk voor die leveringen in de logistieke zone, dan is een maatwerkontheffing mogelijk. De leges van een maatwerkontheffing zijn gelijk aan de leges van de jaarontheffing.

Bijzondere voertuigen

Bijzondere voertuigen kenmerken zich door de ondeelbaarheid van de lading of een erg lange afschrijvingstermijn van het voertuig. Hierbij valt te denken aan vuilniswagens, kermisvoertuigen, marktkoopwagens, bouwkransen, betonmixers of bijvoorbeeld kolkenzuigers. Bijzondere voertuigen komen in aanmerking voor een maatwerkontheffing. Als bij de aanvraag sprake blijkt te zijn van een bijzonder voertuig worden de leges gelijkgesteld aan de leges van de schoonste klasse.

Hardheidsclausule

Als toegang buiten de venstertijden noodzakelijk is, maar het is niet mogelijk om een maatwerkontheffing te verkrijgen, dan is er als laatste optie de hardheidsclausule. Hiermee wordt voorzien in een oplossing voor partijen die door de regelgeving onevenredig in hun belang worden geschaad.

Gedrag

Naast de regels die worden ingesteld, worden via de ontheffing aanvullende voorwaarden gesteld aan het gedrag van de chauffeur en gelden er inspanningsverplichtingen voor de ontheffinghouders. De voorwaarden zijn:

- De geluidsoverlast wordt tijdens het laden en lossen zoveel mogelijk beperkt.
- Er wordt met gepaste snelheid gereden en niet via sluiproutes.
- Wegen en gebieden in de logistieke zone waarvoor aanvullende beperkingen gelden zijn niet toegankelijk met een ontheffing logistieke zone.
- Laden en lossen gebeurt zoveel mogelijk aan één kant van de straat waarbij de voertuigen achter elkaar worden neergezet en niet naast elkaar (houd rekening met ruimte voor de laadklep).
- Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van laad- en losplaatsen. Als deze niet beschikbaar zijn, wordt uitsluitend vanaf de straat gewerkt en niet vanaf de stoep.
- De ontheffing geeft geen recht om in de logistieke zone te parkeren.
- In het voetgangersgebied "autoluwplus" dient stapvoets te worden gereden.
- Het is niet toegestaan om te rijden op locaties van een warenmarkt of evenement.

Voor de ontheffinghouders gelden de volgende inspanningsverplichtingen:

- Met winkeliers afspraken maken over het bevoorradingstijdstip om de voertuigen zo efficiënt mogelijk te gebruiken;
- Zorgdragen voor een goede doorstroming door het minimaliseren het aantal leveringen;
- Zo schoon mogelijke voertuigen inzetten.

Jaarlijkse evaluatie

Elk jaar wordt via monitoring de voortgang van het stappenplan geëvalueerd door de Commissie Bevoorrading Delft. De jaarlijkse evaluatie is van groot belang omdat we ons ervan bewust zijn dat het onmogelijk op voorhand te voorzien is hoe de innovatieve aanpak van aanscherping via kosten en kostendifferentiatie zal uitwerken. Zowel bij positieve als negatieve resultaten is het van belang het proces bij te kunnen sturen. Net zoals het van belang is tijdig te kunnen anticiperen op het ontstaan van onwenselijke of onredelijke situaties. Met de jaarlijkse evaluatie krijgt voortschrijdend inzicht een prominente plaats in het proces en wordt zorg gedragen voor een zorgvuldige afweging van de omvang van de stappen in het stappenplan.

Eventuele relevante (landelijke) ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld uniforme regelgeving of de beschikbaarheid van technologische oplossingen worden betrokken bij de jaarlijkse evaluatie.

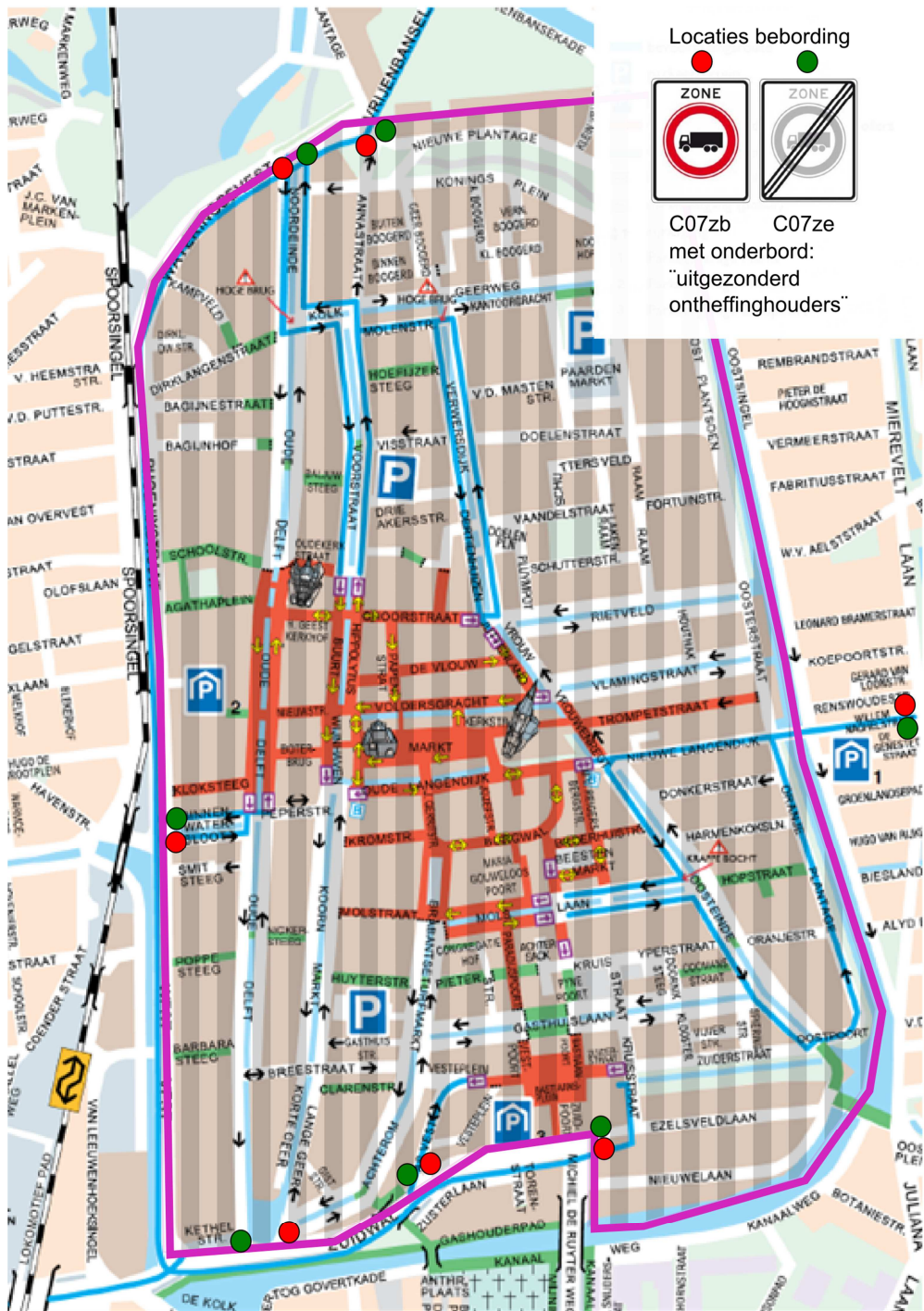
Communicatie

Communicatie is een belangrijk onderdeel van het stappenplan. Door het communiceren van het stappenplan wordt voor de lange termijn inzichtelijk hoe de regelgeving eruit komt te zien. Door tijdig de komende aanscherping te communiceren worden de gebruikers in de gelegenheid gesteld te anticiperen op de veranderende regelgeving. Tot slot wordt naar aanleiding van de jaarlijkse evaluatie breed gecommuniceerd over de voortgang van de aanpak.

Ondersteunende activiteiten

Met de uitvoering van de regels in het stappenplan wordt verandering afgedwongen. Na jarenlang stimuleren van stadslogistiek is deze aanpak een logisch gevolg. Dat neemt niet weg dat er diverse ondersteunende activiteiten zijn die zinvol zijn om de gedwongen gedragsverandering te ondersteunen. Waar mogelijk zal hiervoor worden deelgenomen aan landelijke en regionale programma's gericht op slimme en schone logistiek en zal zoveel mogelijk worden bijgedragen aan de landelijke uniformering van regelgeving en het centraliseren van ontheffingverlening.

Bijlage



Kaart van de logistieke zone