

Raamwerk Zero emission stadsdistributie Utrecht

Wie ondertekenen:

Gemeente Utrecht, Transport Logistiek Nederland (TLN) , Ondernemersorganisatie Evofenedex, Centrum Management Utrecht (CMU)

Doelen raamwerk:

- bundeling en efficiency van stadsdistributie in Utrecht
- zero emission distributie binnenstad in 2025
- Minder beslag op de beperkte ruimte in de binnenstad door logistiek verkeer

Inhoud raamwerk ZES samengevat:

(Het raamwerk is in detail beschreven vanaf pagina 4)

Pakket van maatregelen, bestaande uit:

- fysiek faciliteren efficiënt goederenvervoer met o.a. goederenuitgiftepunten, logistieke ontkoppelpunten, flexibele laad- en losplaatsen, stop en droplocaties;
- straat-/gebiedsgerichte aanpak voor efficiëntere bevoorrading
- informatie en bewustwording
- vergroten omvang voetgangersgebied, veranderen venstertijden en betere handhaving;
- ontheffingen/ vergunningen voor logistiek doelmatig inzetten;
- bestaande verbodsmaatregelen voor beperking meest vervuilende voertuigen of beperking lengte voertuig inzetten.
- living labs voor logistieke alternatieven, met commitment van relevante partijen;

Concrete maatregelen per periode:

Van 2017–2020: stimulerende maatregelen voor bedrijven, waaronder:

- stop- en droplocaties horeca in 2017 gereed;
- uitbreiding venstertijd voor schoon vervoer van 11.30 uur tot 12.00 uur en 's avonds voor schoon en stil vervoer van 19.00 tot 21.00 uur (per 1-1-2018);
- flexibele laad- en losplekken bij herinrichting straten binnenstad realiseren;
- nulmetingen voor distributie in verschillende straten/gebieden in binnenstad, uitmondend in gebieds-/straatgerichte verbeteringen.

Medio 2019: evaluatie maatregelen ten behoeve van volgende stappen vanaf 2020.

In beeld te brengen: criteria voor door in voeren / door te zetten maatregelen vanaf 2020:

- zijn maatregelen financieel haalbaar, zijn schone(re) voertuigen betaalbaar en beschikbaar
- inzicht in de omvang van stedelijke distributie tijdens de venstertijden;
- onderbouwing maatregelen zoals beperkingen voor meest vervuilende voertuigen.

Vanaf 2020, afhankelijk van uitkomsten evaluatie, regulerende en stimulerende maatregelen:

- doorzetten en uitbreiden projecten logistieke verbetering, eventueel toevoeging nieuwe gebieden of markten.
- verschoning voertuigen bevorderen via regulering met venstertijden:
 - *Venster schoon kan alleen worden benut tot 2025 voor vracht vanaf Euro VI en voor bestel <3,5 ton elektrisch of biogas. Vanaf 2025 zowel voor vracht als voor bestel als ze zero emission zijn.
- Toekomstige aanpassingen aan omvang voetgangersgebied laten aansluiten bij stappen in venstertijden (2020, 2023, 2025).
- Milieuzone vracht: regels op basis van landelijke afspraken.

Ondertekend te Utrecht, 18 september 2017

Namens TLN,



Namens CMU,



Namens Evofenedex,



Namens gemeente Utrecht,

Lot van Hooijdonk



Raamwerk stadsdistributie op weg naar Zero emission

1. Inleiding

In november 2014 heeft de gemeente Utrecht de Green deal Zero emission stadslogistiek ondertekend, net als de branche-organisaties TLN en Evofenedex. De Green Deal ZES past binnen het landelijke beleid gericht op het verduurzamen van de binnenstedelijke logistiek. De Green Deal heeft als eerste doel de beweging richting Zero Emission Stadslogistiek (ZES) te versnellen. Uiteindelijke doel is om in 2025 de logistiek in de stad zero emission uit te voeren, de gemeente Utrecht wil succesvolle resultaten uit de living labs zo snel mogelijk invoeren.

In het nieuwe Utrechtse Mobiliteitsplan 2025 “Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen” (SRSRSB) is neergelegd dat de focus bij het onderdeel logistiek zal liggen op bundelen en ontkoppelen en de inzet van schone voertuigen. De opgave is op een slimme manier landelijk / regionaal vervoer te koppelen aan schoon, slim stadsvervoer en efficiënt stadsvervoer te koppelen aan aantrekkelijke winkelgebieden.

De gemeente werkt met marktpartijen aan een netwerk van ontkoppel- en overslagpunten in verschillende vormen en bijbehorende logistieke concepten; de visie hierop (inclusief de ondersteunende regelgeving, in eerste instantie stimulerend, op langere termijn regulerend) stelt de gemeente op met het bedrijfsleven.

In lijn hiermee wordt nu het raamwerk stadsdistributie op weg naar ZES opgesteld, samen met TLN, Evofenedex en CMU.

2. Uitgangspunten voor de binnenstad

In het Mobiliteitsplan Slimme Routes Slim Regelen Slim bestemmen is het uitgangspunt van hoogwaardige bevoorrading van het gebied in de binnenstad vastgelegd. In het Actieplan Goederenvervoer 2015–2020 zijn acties opgenomen waarmee Utrecht aan dit uitgangspunt invulling geeft.

Het convenant 2016–2020 tussen gemeente en CMU ('de rode loper uit') over verbetering van de inrichting, beheer en vindbaarheid van het centrum van Utrecht bevestigt dit uitgangspunt ook:

In de binnenstad van Utrecht, het gebied binnen de singels, komen jaarlijks 30 miljoen bezoekers. In bijlage 1 is een kaart opgenomen. De bevoorradingsstromen in het gebied zijn groot. Tegelijkertijd is de druk op de openbare ruimte hier enorm. Het bewustzijn is groot dat dit gebied hét visitekaartje van de stad is en dat de bevoorrading daarin nog niet optimaal is ingepast.

Het streven is naar een hoogwaardig gebied met een goede kwaliteit van de openbare ruimte, vergroting van de vindbaarheid in het gebied en ook een efficiënt goederenvervoer .

Het convenant "de rode loper uit" geeft als doel aan dat tussen twaalf en zeven de vloer vrij is. Dat betekent concreet dat in die periode het gebied domein is van de voetganger. Alleen bij hoge uitzondering begeeft zich in de winkelstraten buiten de venstertijden, tijdens winkelopeningstijden ander verkeer, zoals goederenvervoer, afvalinzameling, taxi's en veegdiensten. Mede daardoor moet de druk op de genoemde dynamische plekken zoals Ganzenmarkt/Stadhuisplein, Neude/ Schoutenstraat, Twijnstraat, Mariaplaats en Domplein aantoonbaar worden verminderd. Stapsgewijs toewerken naar een situatie waarin het gebied binnen de singels alleen toegewezen is aan voetganger, fiets, OV en logistiek (behalve 12.00–19.00 uur) is een ultiem eindbeeld dat hierin past.

Voor het goederenvervoer houdt dit in (aldus SRSRSB):

- streven naar minimalisatie van de voertuigbewegingen in het gebied zelf, zeker tijdens winkelopeningstijden, door verdere bundeling van goederenstromen;
- door beter benutten van de rustige momenten voor bevoorrading en door meer te bevoorraden vanaf de randen van het dynamische winkelgebied (zodat dat gebied veiliger, overzichtelijker en aantrekkelijker wordt).
- Inzet van efficiënte en passende voertuigen is hierbij het streven: groot waar kan, klein waar nodig is. Verder stapsgewijs – in lijn met de Green Deal ZES – toegroeien naar exclusief schoon vervoer in de binnenstad.

Verschillende oplossingen kunnen hieraan bijdragen:

- **Afleverpunten** aan de rand van het gebied: bevoorrading vindt plaats aan de randen van winkelgebieden, waardoor een voertuig niet meer het gebied in hoeft te rijden. Vervoer naar de winkel vindt veelal lopend plaats, door exploitant van het afleverpunt of wordt opgehaald door winkelier zelf.
- **Zero emission hubs** tussen stadsrand en binnenstad. Vanaf hier kan gebundeld (dus voor meerderen afleverpunten) gereden worden. Transport tussen hub en binnenstad dient plaats te vinden middels "zero emission"-voertuigen. – dit is bepalend voor de afstand tussen hub en binnenstad

– Verbeteren functioneren **stadsdistributiecentra (SDC)** : De ontheffingsregeling voor SDC's bestaat inmiddels bijna 20 jaar. Hij voldoet nog altijd aan een behoefte. Als binnenkort het handhavingssysteem van het voetgangersgebied vernieuwd is, neemt de vraag wellicht verder toe: het voetgangersgebied ongestraft illegaal betreden wordt dan onmogelijk. Mede daarom is het zinvol de ontheffingsregels en het functioneren van de SDC's tegen het licht te houden en te verbeteren.

– **Stop & Drop locaties** voor horecabevoorrading. Voor de horecabevoorrading van de binnenstad staan voertuigen vaak enige tijd op een vaste plek, vanwaar lopend bij klanten wordt bezorgd. Draaiende koelmotoren veroorzaken echter veel geluidsoverlast voor omwonenden en voor uitstoot. Elektrische koeling kan uitkomst bieden. Bovendien is horecabevoorrading inefficiënt georganiseerd, waarbij dezelfde leveranciers meerdere malen per dag rondjes door het centrum rijden. Daarom realiseren we in het kader van zero emission stadslogistiek plekken aan de rand van horecagebieden waar deze voertuigen kunnen staan en via een laadpaal elektriciteit voor de koeling kunnen krijgen.

– **laad en losplekken**. Overlast van laden en lossen op de openbare weg kan in sommige gevallen worden voorkomen door meer laad en losplekken.. Flexibilisering laad- en losplaatsen. Laad- en losplaatsen worden soms delen van de dag niet gebruikt. Daarom zijn ze vaak delen van de dag een normale parkeerplaats of taxistandplaats. Maar soms is het gewenst dat de plek "opgaat in de openbare ruimte" als er niet geladen en gelost wordt. Ook reserveringssystemen voor laad- en losplaatsen kunnen bijdragen aan efficiënter vervoer.

Inzet zero-emission voertuigen; inzet kan gestimuleerd worden door aan deze voertuigen voordelen toe te kennen als toegang tot meer wegen/gebieden of een groter tijdvak t.b. bevoorrading

3. Knoppen maatregelen voor stappen op weg naar ZES

Vanuit de uitgangspunten en mogelijke oplossingen zijn als knoppen van beïnvloeding te benoemen op weg naar Zero emission stadsdistributie:

Knoppen maatregelen voor stappen op weg naar ZES Utrecht			
	beïnvloedingsknoppen gemeente	beïnvloedingsknoppen ondernemers	
1. Gebied en tijd			
A. Omvang gereguleerd gebied binnen de singels	uitbreiden voetgangersgebied,		
	buiten gebied toegangsregels voor logistiek laten gelden		
B. venstertijden gebied binnen de singels	venstertijden uitbreiden qua tijd en omvang gebied		
	onderscheid in gebruik venstertijden tussen vervuilender en schoner vervoer		
2. Ontheffingen en vergunningen			
A. ontheffingen stadsdistributiecentra	voorwaarden voor stadsdistributiecentra aanscherpen; regeling voor andere goederenstromen dan pakketten toevoegen	Meer transport voor derden	
B. medegebruik busbanen	ontheffing voor busbanen aanscherpen voor efficiënt en/of schoner vervoer		
	Meer busbanen openstellen voor ontheffinghouders		
C. voorwaarden aanbestedingen /opdrachten	bij opdrachten leveringen voorwaarden voor schoon vervoer	bij opdrachten leveringen voorwaarden voor schoon vervoer	
3. Faciliteren goederenvervoer fysiek / organisatorisch			
A. Overslagpunten: a Logistiek ontkoppelpunt (LOP)	stimuleringsbijdrage voor LOP	ontwikkelen en exploiteren LOP	
		gebruik maken van LOP	
B. Zero emission hub	inventariseren voorwaarden	gebruikmaken van ze hub,	

	voor exploitatie Zero emission hub	versnellen	
	helpen vinden geschikte locaties	Gebruik hub stimuleren en aantrekkelijk maken door combinatie van functies (b.v. opslagmogelijkheden retail)	
C. Goederenafleverpunt / drop off punt voor ondernemers	inventariseren van kansen en voorwaarden om locatie te combineren met openbare toegankelijke voorzieningen, fietsenstallingen	Per straat/buurt ondernemers stimuleren afleverpunten te gebruiken	
		winkeliers wijzigen afleveradres	
D. vrije/flexibele inrichting straten met locaties voor laad en los- Voorzieningen	voor schoner vervoer meer ruimte in tijd en plaats bieden	Planning bevoorrading afstemmen op beschikbaarheid laad en losplekken	
E. stop&drop locaties in stad	loslocaties bieden met stekkerfaciliteiten t.b.v. koelwagens horeca	Planning bevoorrading afstemmen op beschikbaarheid laad en losplekken	
F. aantal bevoorradingritten beperken	Venstertijden handhaven, ontheffingen beperken	Aantal bestellingen/week beperken	
G aanbieden schoon vervoer over water	werven nieuwe gebruikers voor elektrische boten, haalbare business case creëren voor schoon vervoer over water	bedrijfsleven neemt bij business case over	
4. Verbodsmaatregelen			

A. milieuzone *	handhaven/uitbreiden milieuzone vracht/ bestel	versnellen verschoning wagenpark	
B. Voertuigbeperkingen	Ontheffing lengtebeperking voor vrachtwagens met meesturende achterassen		
	ontheffing geven bij aantoonbaar efficiënter vervoer		
	Intensiveren handhaving		
	Bewustwordingscampagne over belang (aslast)beperkingen richting vervoerders en opdrachtgevers (bouw!)		
5. stimuleren en samenwerken	Herinrichting openbare ruimte, bijdrage voor stimulering,	Ruimte geven aan initiatieven, ondersteunen initiatieven	

*In de huidige milieuzone zijn toegestaan: vracht diesel vanaf Euro IV en personenauto's en bestelauto's op diesel van voor 1 januari 2001.



4. Logistieke profielen stadslogistiek , rapport TNO

TNO heeft in 2015 een onderzoek gedaan naar de stadslogistiek in Utrecht om inzicht te krijgen in de verkeersstromen voor het goederenvervoer naar de binnenstad. Op basis van het onderzoek heeft TNO vijf zichtbare logistieke profielen uitgewerkt (rapport TNO oktober 2015):

a. retail keten – dikke stromen,

Dit profiel bevat grote retail ketens die centraal aangestuurd worden door de retailorganisatie en die met zogenoemde dikke stromen vanuit (eigen) distributie centra naar (eigen) winkels rijden, zoals bijv. het geval is bij supermarkten en warenhuizen. Voertuigen logistiek zijn groot (trekker – oplegger, combinatie, bakwagen)

b. klein retail – mode (stukgoed),

Dit profiel bevat de stromen naar kleine retailzaken van niet verse goederen (denk aan bijv. mode of shop-in-shop formules). Het gaat hierbij om een combinatie van retail formules met dunne stromen of zelfstandige winkels. Voertuigen logistiek zijn middelgroot.

c. horeca dunne stroom (hoogwaardige producten)

Dit profiel bevat hoogwaardige horeca, zoals hotels, restaurants en cafés, en daarnaast ook de kleine retailers die focussen op verswaren (denk aan kleine groenten-, fruit-, vis- of vleesspecialisten). In dit profiel ligt de nadruk op het aanbieden van een beleveniswereld, waarin dus focus op hoge kwaliteit en verse producten. Voertuigen logistiek zijn klein (bestel, kleine vrachtwagen)

d. horeca dikke stroom (laagwaardige producten).

De ontvanger binnen dit profiel is een horeca bedrijf ("maaltijdverstrekkers") dat zich inricht op een stabiele aanbieding, met minder variatie, maar ook lagere prijzen dan het hoog gewaardeerd segment. Voertuigen logistiek zijn groot.

e. facilitaire leveringen (kantoren).

Dit profiel bevat kantoren en andere bedrijfslocaties, maar zou ook uitbreidbaar kunnen zijn met andere instellingen zoals gezondheidsinstellingen, universiteitspanden of bijv. musea. In dit profiel zien we een voorspelbare stroom van goederen, die vaak gecombineerd worden met services. Voertuigen logistiek zijn van klein naar groot (veel pakketdienst).

Let op: Voor bouwlogistiek voor grote bedrijven is geconcludeerd dat in het kader van ZES geen extra inspanning nodig is, daarvoor is al een business case voor schone bevoorrading voorhanden.

Voor kleine bouwprojecten, bouwbedrijven is dat wel nodig, daarom zal daarvoor een living lab worden gehouden.

Samengevat: de logistieke profielen zijn divers in voertuigen en in aansturing, centraal vanuit de grote ketens of decentraal vanuit de kleinere bedrijven. De knoppen voor beïnvloeding van het goederenvervoer op weg naar Zero emission, zullen dan ook specifiek ingezet moeten worden.

In matrix ziet dat er zo uit:

	Retail		Horeca		Facilitaire leveringen
	Dun	Dik	Dun	Dik	
Voetgangers- /winkelgebied	x	x	x	x	x
Venstertijden	x	x	x	x	x
Ontheffing stadsdistributie centra.	x	o	x	o	x
Medegebruik busbanen	x	x	x	x	o
Voorwaarden opdracht	x	x	x	x	x
Logistiek ontkoppelpunt	x	o	x	o	x
Zero emission hub	x	x	x	x	x
Goederenafleverplek ondernemers	x	o	x	o	x
Goederenafleverplek consumenten	x	o	o	o	o
Flexibele laad/losplek	x	x	x	x	x
Stop&droplocaties	o	o	x	o	o
Schoon vervoer water	o	x	o	x	o
Milieuzone	x	x	x	x	x
Lengtebeperkingen	o	x	o	x	x

5. Concrete aanpak stappen naar ZES in 2025

Om duidelijkheid en perspectief naar de markt te bieden is duidelijkheid over de inzet van knoppen noodzakelijk. Op basis hiervan kan de markt investeringen in de voertuigen doen.

Voor de inzet van de knoppen wordt het volgende voorgesteld:

I Gebied en tijd

Voorstel I.1: Over de omvang van het gebied binnen de singels werken gemeente, TLN, Evofenedex en CMU toegangsregels uit die bevorderen dat de vloer vrij is van bevoorrading in de tijden dat er veel bezoekers zijn (12.00u – 19.00u ma–zo als startpunt voor de discussie). Hierbij wordt gekeken naar het voetgangersgebied (waar ook uitbreidingsplannen voor worden ontwikkeld), maar ook naar de toegang tot de rest van het gebied binnen de singels. Hierbij zal onderscheid worden gemaakt tussen drukbezochte gebieden (door bezoekers) en gebieden waar logistiek vrijer toegang heeft. In dit proces is nauwe afstemming nodig met het project uitbreiding voetgangersgebied en is aandacht nodig voor handhaafbaarheid. Ook wordt naar gekeken naar venstertijden die verschillen afhankelijk van emissieniveau. Actie: gemeente en ondernemers (binnen uitvoering convenant “de rode loper”)

Het concept van logistiek zal de komende jaren veranderen met goederendistributiepunten/– overslagpunten aan de stads(centrum)rand. Met het gebruik van de knoppen gebied en tijd, met het uitgangspunt van de vloer vrij van 12.00–19.00 uur, is een zo ruim mogelijke toegang (op de overige uren van de dag) van de leveranciers naar de distributiepunten nodig.

I.1 Concrete invulling knop venstertijden

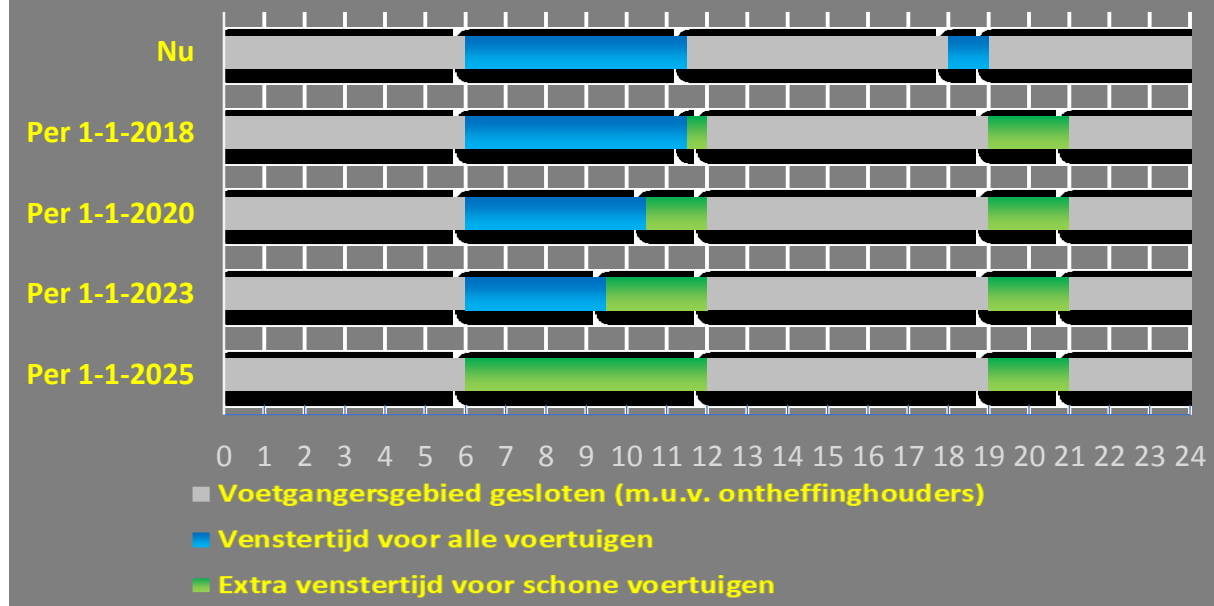
In hoofdlijnen geeft onderstaande grafiek weer hoe we middels de venstertijden stapsgewijs verschoning afdwingen en het principe van de vloer vrij tussen 12 en 19uur invulling geven en hoe we aansluiten bij het feit dat zondag een winkeldag is, die ook enige reguliere bevoorrading vraagt.

Blauw: venstertijden voor iedereen die voldoet aan de milieuzone–eisen.

Groen: venstertijden alleen voor voertuigen die voldoen aan extra schonen eisen (zero emission)

Grijs: gebied gesloten voor alle bevoorradingsverkeer, uitgezonderd zeer specifieke ontheffingen.

Stimuleren verschoning via de venstertijden



*Venster schoon kan alleen worden benut tot 2025 voor vracht vanaf Euro VI en voor bestel <3,5 ton elektrisch of biogas. Vanaf 2025 zowel voor vracht als voor bestel als ze zero emission zijn.

Meer gedetailleerd uitgeschreven zijn dit de tijden:

HUIDIGE Venstertijden voor **distributie in** voetgangersgebied:

ALLE distributieverkeer mag het voetgangersgebied inrijden op:

Maandag t/m zaterdag

- 06.00 – 11.30 uur maandag tot en met zaterdag
- 18.00 – 19.00 uur maandag tot en met zaterdag (in praktijk nauwelijks gebruikt, te kort)

Donderdagavond

- 21.00 – 22.00 uur (in plaats van 18.00 – 19.00 uur)

Zondag

- Geen venstertijd

Venstertijden en toegang voor distributie vanaf 1-1- 18:

Maandag t/m zondag

6.00 – 11.30 uur: toegankelijk voor voertuigen onder dezelfde voorwaarden als milieuzone

11.30 – 12.00 uur: alleen toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas

19.00–21.00 uur toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas

Donderdagavond

21.00 – 23.00 uur toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas

Evaluatie

Medio 2019 is er een evaluatie van de verschonings- en bundelingsmaatregelen op weg naar ZES.

In de evaluatie wordt opgenomen als criterium voor maatregelen vanaf 2020:

- Financiële haalbaarheid voor ondernemers;
- Beschikbaarheid en betaalbaarheid schone voertuigen;
- Gedegen inzicht in de omvang van stedelijke distributie in relatie met de drukte in het venstergebied tijdens venstertijden.

Op basis van deze evaluatie, zullen partijen definitief afspraken maken voor het hanteren van de volgende venstertijden en toegang vanaf 2020:

Venstertijden en toegang voor distributie vanaf 1-1- 2020:

Maandag t/m zondag

6.00–10.30 uur: zelfde toelatingeisen als voor milieuzone

10.30–12.00 uur: alleen toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas ;

19.00–21.00 uur toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas

Donderdagavond

21.00 – 23.00 uur toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas

Venstertijden en toegang voor distributie vanaf 1-1- 2023:

Maandag t/m zondag

6.00–09.30 uur: zelfde toelatingeisen als voor milieuzone

09.30–12.00 uur: alleen toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas;

19.00–21.00 uur toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas

Donderdagavond

21.00 – 23.00 uur toegankelijk voor schone distributie: vrachtwagens > 3,5 ton vanaf Euro VI, voor bestelwagens < 3,5 ton elektrisch of biogas

Venstertijden en toegang voor distributie vanaf 1-1-2025:

Alleen toegang met schone zero-emission voertuigen, zowel bestel als vracht:

I.2 concrete invulling knop gebied

Uitbreiding gebied voor venstertijden:

In 2017 uitbreiding voetgangergebied: voorstel uitbreiding in juni 2017 in college, gesprekken zijn daarover tussen gemeente en partijen.

Uitbreiding voor voetgangergebied is besluit gemeente na overleg met CMU, TLN en Evofenedex.

Per 1/1//2020 en per 1/1/2023 zijn er in ieder geval ijkmomenten voor uitbreiding voetgangergebied.

II ontheffingen en vergunningen

Voorstel II.1 De ontheffing voor stadsdistributiecentra blijven intact, omdat zij ervoor zorgen dat aanvragen van vele anderen geweigerd kunnen worden (er is immers een alternatief). Als de vloer vrij moet zijn tussen 12.00 en 19.00 uur, zal wel met de SDC's worden afgestemd hoe deze periode toch zo veel mogelijk kan worden ontzien. Daarnaast wordt gekeken of een SDC-achtige oplossing voor vergoederen mogelijk is, om daar ook strenger te kunnen zijn in ontheffingen. Actie: gemeente en SDC's (1^e en 2^e kwartaal 2017)

Voorstel II.2: Het gebruik van de busbanen naar de binnenstad zal vanaf 2018 alleen voor schone zero emission voertuigen mogelijk zijn. Er wordt een regeling opgesteld die het aantal ontheffingen wel binnen de perken houdt, omdat het busvervoer geen hinder mag ondervinden. Actie: gemeente (2017)

Voorstel II.3: in de binnenstad zal zo kritisch en doelmatig mogelijk ontheffingen voor voertuigen worden verleend en handhaving op ingeregeld, om de vloer zoveel mogelijk vrij te hebben en het vervoer zo efficiënt mogelijk te houden; Actie: gemeente (binnen uitvoering convenant "de rode loper", uitvoering is in voorbereiding)

III Faciliteren goederenvervoer fysiek

Voorstel III.1: blijven inzetten op ontwikkeling Logistiek Ontkoppelpunt, voorbereiding door gemeente, TLN en Evofenedex via Port of Utrecht, planning realisatie LOP vooralsnog in 2017. Bedrijfsleven realiseert en exploiteert LOP.

Voorstel III.2: onderzoek haalbaarheid en voorwaarden voor exploitatie van een zero emission hub, onderzoek gemeente afgerond derde kwartaal 2017, actie TLN/Evofenedex/CMU voor realisatie hub.

Voorstel III.3: goederenafleverpunten voor ondernemers als living lab starten na aanmelden ondernemers. Actie gemeente /CMU. (vanaf nu)

Voorstel III.4: gemeente richt meer (flexibele) laad- en losvoorziening in bij herinrichting in binnenstad binnen of aan de rand van de singels als living lab, starten in 2017.

Voorstel III.5: gemeente ontwikkelt bij vier horecaconcentraties stop & droplocaties voor horeca vanaf 2016 en zal de levering binnen de venstertijden stimuleren;

IV Verbodsmaatregelen

Voorstel IV.1: gemeente handhaaft huidige milieuzone, mogelijke uitbreiding in de toekomst om snellere verschoning wagenpark te creëren. Actie: gemeente, bij besluit over evaluatie milieuzone in 2017.

Bij besluit over de milieuzone zal het onderzoek van RIVM, RHDV worden betrokken (rapportages najaar 2017).

Voor de milieuzone vracht hebben Evofenedex, TLN en gemeente Utrecht afgesproken om de maatregel milieuzone vracht af te wegen binnen het kader van de maatregelen naar zero emission stedelijke distributie in 2025, eerste resultaten in november 2017.

Voorstel IV.2: de gemeente onderzoekt in eerste helft 2017 of de lengtebeperking voor vrachtvervoer kan worden verruimd voor vrachtwagens met meedraaiende achterassen, door aanpassing regels of door bieden ontheffingsmogelijkheden.

Voorstel IV.3: bewustwordingscampagne over voertuigbeperkingen in historische binnenstad. Eén voertuig dat niet aan de aslast of lengtebeperking voldoet kan al fataal zijn voor het historische erfgoed. Hier is niet tegenop te handhaven. Daarom voeren we een bewustwordingscampagne uit, gericht op chauffeurs/vervoerder, maar ook hun opdrachtgevers: leveranciers, binnenstadsondernemers, maar ook bewoners (opdrachtgevers van bijv. verbouwingen!). Bewustwording gaat over schade, maar ook over wat ze van hun opdrachtnemer of vervoerder kunnen / moeten vragen (gemeente, TLN, Evofenedex, CMU).

V Stimuleren en samenwerken

Voorstel V.1: in aanbestedingen, opdrachten voor leveranciers zullen gemeente en ondernemers zoveel mogelijk schoon vervoer eisen in de voorwaarden opnemen; Actie: gemeente en ondernemers (vanaf 2^e kwartaal 2017)

Voorstel V.2: TLN, Evofenedex, KHN en gemeente gaan met bedrijven van de profielen retail dik en horeca dik overleggen voor afspraken over verschonen vervoer in komende jaren (vanaf 2^e kwartaal 2017).

Voorstel V.3: voor de bouwbusjes, witte bestelbusjes zal een living lab worden ontwikkeld. Het is nog niet bekend hoe die eruit zal zien. Evofenedex zal dit trekken. (vanaf 2^e kwartaal 2017, living lab 2017)

Voorstel V.4: TLN, Evofenedex en CMU/ Koninklijke Horeca Nederland informeren hun achterban over het stappenplan ZES en doen oproep voor starten living labs (2^e kwartaal 2017).

Voorstel V.5: voor een gerichte doelstelling over de bundeling en efficiency van de binnenstadslogistiek tot 2025 zullen TLN, Evofenedex, CMU en gemeente partijen afspraken maken uiterlijk medio 2018. Daarvoor maken ze het goederenvervoer in de binnenstad inzichtelijk (o.a. via nulmetingen in de binnenstad) en maken ze afspraken over jaarlijkse monitoring.

Voorstellen living labs:

Voorstel living lab1:

Voor logistiek profiel horeca en retail dun: de Twijnstraat (alternatief Stadhuisplein- Korte Minrebroederstraat)) als gebied aan te wijzen waar de vloer zoveel mogelijk vrij is tussen 12.00 en 19.00 uur in 2017. Gemeente, ondernemers en toeleverende bedrijven werken nauw samen om voor elkaar te krijgen: logistieke toelevering vóór 12.00u, ondernemers laten tijdens venstertijden aanleveren of zetten gezamenlijk afleverpunt op.

Met deze living lab wordt ervaring opgedaan met het organiseren van alternatieven voor logistiek.

Planning: voorbereiding living lab t/m 1^e kwartaal 2017, start living lab 2^e kwartaal 2017.

Uitvoering gemeente met CMU

Voorstel living lab 2:

Bij realiseren Logistiek Ontkoppel Punt (LOP) wordt dit als living lab opgezet, om ervaring op te doen met deze nieuwe wijze van logistiek.

Planning: realisatie LOP in 2017.

Uitvoering gemeente met TLN

Voorstel living lab 3:

Kaders (= voorwaarden m.b.t. locatie, exploitatie, organisatie duidelijk voor realisatie) opstellen voor zero emission-hub: voor logistiek profiel retail dik,dun of horeca dik,dun:

In derde kwartaal 2017 zijn de kaders gereed, waardoor initiatieven van bedrijven die hub willen realiseren als living lab kunnen worden benut.

Uitvoering gemeente met TLN

Voorstel living lab 3a:

Communicatie en stimulerings traject opzetten voor gebruik van hub

Vanaf Q4 2017 (wanneer hub gereed is)

Uitvoering: Evofenedex/TLN

Voorstel living lab 4:

Voor logistiek profiel retail dun: goederenafleverpunt voor ondernemers in een begrensd gebied, bijv. Voorstraat of Zadelstraat/Lijnmarkt. (vanaf nu mogelijk)

Trekker CMU

Voorstel living lab 5 :

Voor consumenten: mogelijkheden creëren voor initiatieven om aantal gereden kilometers t.b.v. e-commerce te beperken

Uitvoering gemeente

Confy is een living lab in september 2016 gestart in de wijk Wittevrouwen. Confy heeft een digitaal platform opgezet voor de wijk waar bewoners, bedrijven zich op kunnen geven om goederen voor burens te ontvangen.

Voorstel living lab 6:

Voor retail en horeca dik/dun: gemeente richt (flexibele) laad- en losplekken in gebied binnen of aan de rand van de singels in bij herstructurering straten, start in 2017. Ondernemers stimuleren gebruik van deze laad- en losplekken. Een goede mogelijkheid is de herinrichting van de Voorstraat/Wittevrouwenstraat. Actie: gemeente en ondernemers.

Voorstel living lab 7

Voor horeca dun

Gemeente richt 4 stop & drop locaties voor horeca in vanaf 4^e kwartaal 2016. Ondernemers en toeleverende bedrijven stimuleren gebruik van deze locaties.

Het verkeersbesluit voor 4 locaties is gepubliceerd in oktober 2016.

Uitvoering gemeente met horecagroothandel

Voorstel living lab 8:

Voor facilitaire leveringen.

Facilitaire leveringen (voor kantoren e.d.).

Green Business Club Utrecht Centraal heeft de intentie de leveringen aan deelnemende bedrijven en instellingen (o.m. Jaarbeurs, NS, NH Hotel, ...) veel efficiënter en vele minder klimaatbelastend te maken. Dit kan als voorbeeld dienen voor hoe gezamenlijk bevoorrading te organiseren, zowel bij kantoren als bij andere partijen.

Uitvoering: Green Business Club Utrecht Centraal

Voorstel living lab 9:

Bouwbusjes, 'witte busjes':

Evofenedex zal de ontwikkeling van een living lab trekken voor bouwbusjes en "witte bestelbusjes": hoe kan de aanwezigheid van deze busjes (rijdend en stilstaand) verminderd worden door andere organisatie?

Een kleinschalig living lab loopt hier reeds met de city service bike: een huurbakfiets voor installatie- en servicemonteurs en aannemers.

Uitvoering Evofenedex

Voorstel living lab 10:

Stil bevoorraden in de avond.

Na de "vloer vrij" periode (dus na 19.00u) zijn de omstandigheden gunstig om te bevoorraden: minder mensen op straat, geen files meer onderweg. Om deze tijd te kunnen benutten moet dit wel gebeuren met stil en schoon materieel én moeten ontvangende ondernemers ook zorgen dat de goederen kunnen worden afgeleverd. In het living lab wordt bepaald en getest hoe dit op een verantwoorde manier te doen en wordt ook gemeten wat dit oplevert.

Uitvoering: ntb

Voorstel living lab 11:

Stadsdistributiecentra.

Veel grote pakketvervoerders zijn door de gemeente erkend als stadsdistributiecentrum. Deze partijen zijn aan het nadenken over schoner, anders georganiseerd leveren en afhalen van goederen. Waar deze partijen traditioneel winkels en consumenten bedienen met bestelbusjes, kijken ze nu ook naar bakfietsen en kleine hubs waar klanten soms ook zelf goederen kunnen ophalen of afleveren.

In een later stadium, na eerste testen, wordt ook verkend in hoeverre het mogelijk is voorzieningen gezamenlijk te gebruiken.

Tegelijk kijkt de gemeente hoe het reglement voor stadsdistributiecentra kan worden aangepast zodat deze meer meerwaarde voor de stad hebben.

Uitvoering: DHL, PostNL en UPS (en mogelijk ook andere partijen) doen eigen pilots, gemeente faciliteert waar nodig en herziet reglement.

Voorstel living lab 12:

Ontwikkellocaties met distributie als living lab

In de binnenstad zal de gemeente bij een aantal ontwikkellocaties de goederendistributie specifiek als living lab inzetten.

ZES

Voor de organisatie ZES is een stuurgroep samengesteld met vier partijen Evofenedex, TLN, gemeente en CMU.

De stuurgroep komt 1 x per kwartaal bij elkaar.

Hieronder is een projectgroep vanuit deze 4 partijen georganiseerd. De projectgroep is coördinerend, zorgt voor raamwerk op weg naar ZES, zorgt voor verbinding naar bestuur, afstemming met andere projecten in eigen organisatie, communicatie en verbinding naar de achterban, afstemming met organisatie Green Deal ZES en topsector logistiek. Voor projectmanagement en organisatie stelt de gemeente een vertegenwoordiger beschikbaar.

De projectgroep komt 1 per 2 maanden bij elkaar.

De living labs en de voorstellen staan niet op zichzelf, ze hebben veel te maken met aanpassingen en regels voor de openbare ruimte, met uitvoering van het convenant “de rode loper”, uitgangspunten voor logistiek en uitgangspunten voor mobiliteit in de stad. De aanpak van de voorstellen en living labs zal in nauwe samenwerking tussen de partijen tot stand moeten komen om ze tot een succes te kunnen maken.

De uitvoering van de voorstellen zal zoveel mogelijk in begrensde gebieden plaatsvinden, aansluitend op bestaande organisatiestructuren (zoals overleg binnen CMU met ondernemers uit de kwartieren in de binnenstad) om zo concreet mogelijke afspraken tussen ondernemers, leveranciers, gemeente te kunnen maken.

Financiën raamwerk Zero emission stadsdistributie

Voor de voorstellen en living labs uit het raamwerk is financiële dekking vanuit het actieplan goederenvervoer, het plan SRSB/ MPB. Bijdragen van derden als rijk, provincie en Europa worden benut: gelden vanuit VERDER, Beter benutten, mogelijk bijdrage voor uitbreiding bierboot vanuit Europa.

De voorstellen en living labs zijn een concrete vertaling van de maatregelen in deze plannen.

Risico's voorstellen en living labs

De voorstellen en living labs gaan om het schoner maken van de logistiek , om verandering van de logistiek, in gedrag bij bestellingen, om bundeling en efficiency. Het gaat nu om ervaring op te doen in de living labs en successen te vertalen naar andere plaatsen in de (binnen)stad. Maar er kunnen natuurlijk ook mindere ervaringen worden opgedaan. Hieruit moeten we gezamenlijk leren.

In de projectvoorstellen voor LOP en stop & droplocaties voor een bijdrage van Beter benutten , is dan ook te zien dat risico's met name liggen in:

- geen geschikte locatie voor overslagpunt;
- onvoldoende ondernemers willen gebruik maken van het logistieke concept;
- business case niet haalbaar;
- omwonenden maken bezwaar tegen ontwikkeling.

Om deze risico's te beperken is nauwe en stevige samenwerking tussen partijen nodig, met goede inzet van partijen en een goede participatie van ondernemers en omwonenden in de gevarieerde projecten en living labs. De living labs worden ook beperkt voor overzichtelijke, begrensde gebieden.

Overleg met Evofenedex, TLN en CMU

Evofenedex, TLN en CMU hebben 2^e kwartaal 2017 achterbanraadpleging , daar zullen het raamwerk voorleggen. In het raamwerk zijn voorstellen van EVO, TLN en CMU verwerkt.

Vervolgstappen

Direct na de zomer 2017 tekenen deelnemers stuurgroep ZES raamwerk ;

Vorbereiding living labs vanaf begin 2017.

Advies

Het voorstel is om in te stemmen met het raamwerk ZES voor de binnenstad (voorstellen inzet van knoppen, living labs).

Bijlage 1 kaart ambities centrumgebied

