

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 inzetten als milieuzone, beperking lengte voertuig.
- 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.

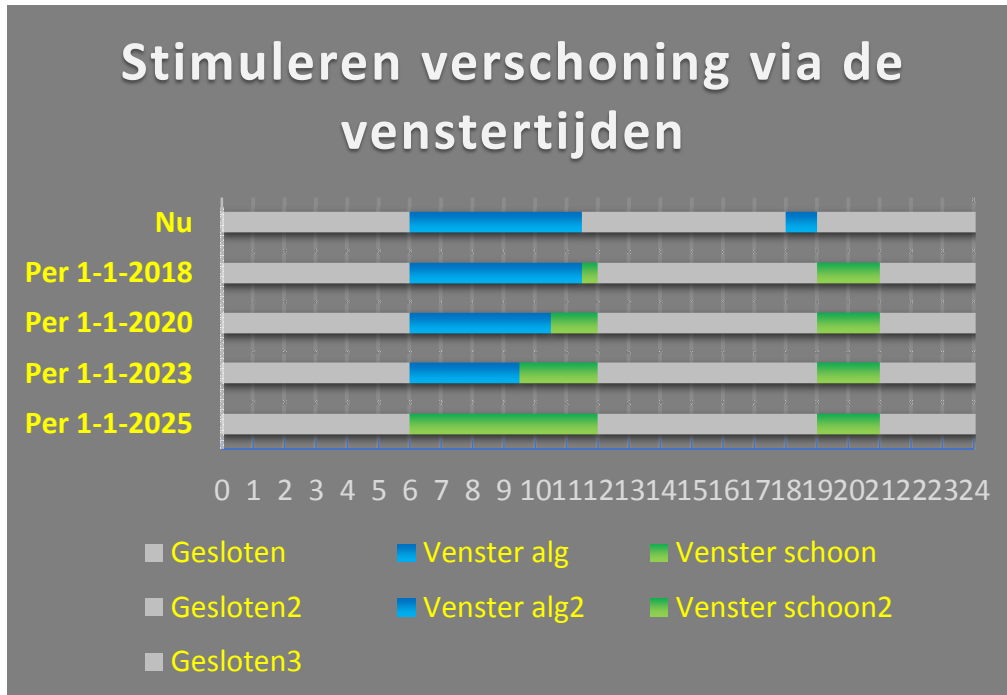
Medio 2019: evaluatie maatregelen ten behoeve van volgende stappen vanaf 2020.

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 milieuzone

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,



Raamwerk “op weg naar Zero Emission Stadsdistributie” in detail

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. Met het Actieplan Goederenvervoer wordt hieraan al invulling gegeven.

Om verder invulling te geven aan de Green Deal Zes en SRSRSB, hebben de gemeente Utrecht en het verladende, vervoerende en ontvangende bedrijfsleven, vertegenwoordigd door TLN, Evofenedex en CMU, samen het voorliggende raamwerk stadsdistributie op weg naar ZES opgesteld. Gemeente en bedrijfsleven hebben hierin uitgewerkt hoe ze in Utrecht de ontwikkeling zien richting zero emission stadsdistributie en een netwerk van ontkoppel- en overslagpunten in verschillende vormen en bijbehorende logistieke concepten, inclusief de ondersteunende regelgeving tot en met 2025 (in eerste instantie stimulerend, op langere termijn regulerend). Hiermee krijgen marktpartijen meer duidelijkheid over de toekomst en een handelingsperspectief voor innovatie.

Het raamwerk ZES Utrecht bestaat uit drie delen:

1. **WAT** gaan we doen? Dit is een combinatie van regelgeving, samenwerking/bewustwording en living labs voor nieuwe logistieke alternatieven (pagina 4-12);
2. **HOE** gaan we dat doen? De organisatie (pagina 13-14); en
3. **WAAROM** doen we dit (op deze manier)? Verdiepende achtergrondinformatie (pagina 15-20).

1. WAT gaan we doen? Concrete aanpak stappen naar ZES in 2025

Het raamwerk ZES Utrecht werkt langs twee lijnen:

- A. Draaien aan de knoppen van de **regelgeving**, om gewenste logistieke vormen te stimuleren en minder gewenste vormen langzaamaan minder ruimte te geven.
- B. Ontwikkeling van **living labs**, om voor “iedere” logistieke vraag één of meer serieuze alternatieven te hebben voor de huidige manier van werken.

A. Regelgeving

Om duidelijkheid en handelingsperspectief voor de markt te bieden is duidelijkheid over de inzet van knoppen met betrekking tot regelgeving noodzakelijk. Op basis hiervan kan de markt investeringen in de voertuigen en logistieke alternatieven doen.

Op de volgende vlakken wordt aan de knoppen gedraaid:

- I. Gebied en tijd
- II. Ontheffingen en vergunningen
- III. Verbodsmaatregelen
- IV. Fysieke voorzieningen
- V. Samenwerking en bewustwording

I Gebied en tijd

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.

Voorstel I.1 Venstertijden voetgangersgebied aanpassen

Met de aanpassing van de venstertijden stimuleren we schone distributie, door dit schone vervoer stapsgewijs meer ruimte te geven ten opzichte van overig bevoorradingsverkeer (dat slechts aan de eisen van de milieuzone hoeft te voldoen). Met de beperking van de tijd voor het overige bevoorradingsverkeer (vanaf 2020) beogen we niet alleen schoon vervoer, maar ook de inzet van efficiëntere logistieke oplossingen te bevorderen.

Het venster voor schone distributie kan tot 2025 alleen worden benut voor vrachtwagens vanaf Euro VI en voor bestelwagens (<3,5 ton) elektrisch of biogas. Vanaf 2025 zowel geldt dat zowel vracht als bestel ze zero emission (elektrisch of andere techniek zonder lokale uitstoot) moeten zijn.

Tegelijkertijd worden de venstertijden aangepast aan een aantal andere ontwikkelingen:

- Op zondag (inmiddels een reguliere winkeldag is, die ook enige bevoorrading vraagt) wordt ook een

tijdvenster ingevoerd.

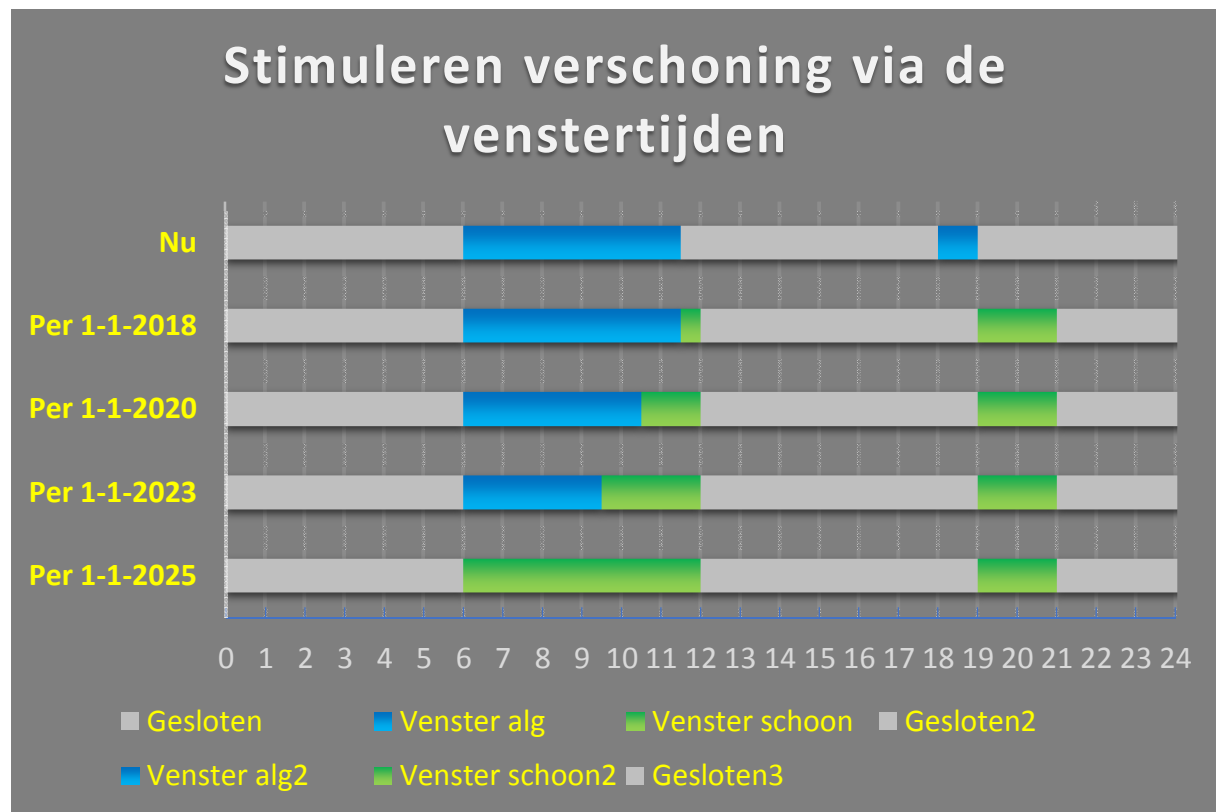
- Het avondvenster (dat alleen nog voor schoon vervoer is) start later (19.00u i.p.v. 18.00u), zodat de vloer inderdaad van 12.00u tot 19.00u vrij is.

- Het avondvenster wordt twee uur lang in plaats van slechts één uur (19.00u-21.00u; op donderdag 21.00u-23.00u), zodat het beter te gebruiken is (een uur is te kort om goed in te kunnen plannen en wordt daardoor in de praktijk niet of nauwelijks gebruikt).

Actie: gemeente.

De stappen waarin de venstertijden worden aangepast zijn op basis van de huidige inschatting hoe de wereld zich ontwikkelt, mede door de acties uit dit raamwerk. In 2019 zal echter een **evaluatie** worden uitgevoerd, om te checken of de volgende stap(pen) inderdaad nog de juiste zijn. De evaluatie is verder omschreven in hoofdstuk 2.

In hoofdlijnen geeft onderstaande grafiek weer hoe we middels de venstertijden stapsgewijs verschoning afdwingen en invulling geven aan het principe van de vloer vrij tussen 12 en 19 uur.



LEGENDA:

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

Groen: venstertijden alleen voor voertuigen die voldoen aan eisen schone distributie. Dit venster schoon kan alleen worden benut tot 2025 voor vracht vanaf Euro VI en voor bestel <3,5 ton elektrisch of biogas. Vanaf 2025 moeten zowel vracht als bestel zero emission (elektrisch of andere techniek zonder lokale uitstoot) zijn.

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

Voorstel I.2: Uitbreiding omvang voetgangersgebied

In juli 2017 is door het college van B&W besloten tot uitbreiding van het voetgangergebied. Dit met inbreng van vele belanghebbende partijen, waaronder CMU, TLN en Evofenedex.

Als in de toekomst verdere uitbreiding van het voetgangersgebied in Utrecht ter sprake komt, dan streven wij ernaar de veranderingen qua planning aan te laten sluiten bij de stappen in de venstertijden van dit raamwerk (1/1//2020, 1/1/2023, 1/1/2025).

Actie: gemeente.

II ontheffingen en vergunningen

Voorstel II.1: Stadsdistributiecentra

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 versgoederen mogelijk is, om ook strenger te kunnen zijn bij het verlenen van ontheffingen voor verslevering aan andere partijen.

Actie: gemeente en SDC's (1^e en 2^e kwartaal 2017)

Voorstel II.2: Ontheffingen busbaan voor bevoorradingsverkeer

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: Overige ontheffingverlening voor bevoorradingsverkeer

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 Verbodsmaatregelen

Voorstel III.1: Milieuzone

Gemeente handhaaft huidige milieuzone, mogelijke uitbreiding in de toekomst om snellere verschoning wagenpark te creëren.

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.

Actie: gemeente, bij besluit over evaluatie milieuzone in 2017.

Voorstel III.2: lengtebeperking en voertuigen met meedraaiende achterassen

de gemeente onderzoekt in eerste helft 2017 of de lengtebeperking kan worden verruimd voor vrachtwagens met meedraaiende achterassen, door aanpassing regels of ontheffingsmogelijkheden.

Actie: gemeente

Voorstel III.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 leveranciers, binnenstadsondernemers en bewoners (opdrachtgevers van bijv verbouwingen!). Bewustwording gaat over schade, maar ook over wat ze van hun opdrachtnemer of vervoerder kunnen / moeten vragen.

Actie: gemeente i.s.m. TLN, Evofenedex, CMU

IV Faciliteren goederenvervoer fysiek

Hiervoor voeren wij vijf voorstellen uit, die verder zijn uitgewerkt in het hoofdstuk Living Labs:

Voorstel IV.1: :Logistiek ontkoppelpunt.

Voorstel IV.2: Zero emission hub.

Voorstel IV.3: goederenafleverpunten voor ondernemers.

Voorstel IV.4: (flexibele) laad- en losvoorzieningen.

Voorstel IV.5: Stop & Drop Horeca.

V Stimuleren en samenwerken

Voorstel V.1: schoon vervoer in aanbestedingen.

in aanbestedingen, opdrachten voor leveranciers zullen gemeente en ondernemers zoveel mogelijk schoon vervoer eisen in de voorwaarden opnemen.

Actie: gemeente en ondernemers (vanaf 4^e kwartaal 2017)

Voorstel V.2: schonere voertuigen voor de dikke stromen.

TLN, Evofenedex, KHN en gemeente gaan met bedrijven van de profielen retail dik en horeca dik – waar de goederenstromen veelal wel al goed gebundeld zijn – overleggen voor afspraken over verschonen vervoer in komende jaren.

Actie: TLN, Evofenedex, KHN en gemeente (vanaf 4^e kwartaal 2017).

Voorstel V.3: Informeren achterban over raamwerk.

TLN, Evofenedex en CMU/ Koninklijke Horeca Nederland informeren hun achterban over het stappenplan ZES en doen oproep voor starten living labs

Actie: TLN, Evofenedex en CMU (4^e kwartaal 2017).

Voorstel V.4: continueren stimuleringsregeling innovaties in het goederenvervoer.

De gemeente Utrecht heeft sinds een aantal jaren een subsidiemogelijkheid voor innovaties in het goederenvervoer. Deze wordt voortgezet, gericht op de doelen van dit raamwerk.

Actie: Gemeente.

B. Living labs

Living labs hebben tot doel om werkbare, efficiënte logistieke oplossingen te vinden voor “elke” logistieke stroom die de binnenstad in of uit gaat. De bedoeling is dat hierdoor alternatieven ontstaan voor de huidige manier van bevoorrading, voor zover deze niet al efficiënt en schoon is.

De living labs zijn in drie categorieën in te delen:

Gebiedsgericht: voor een bepaald gebied (kwartier of straat) wordt bekeken hoe de lokale bevoorradingssituatie kan worden verbeterd.

Branche- of stroomgericht: voor een bepaalde branche of specifieke goederenstroom worden één of meer passende logistieke oplossingen gezocht.

Oplossingsgericht: een specifieke logistieke verbetering wordt op haalbaarheid onderzocht en/of in de praktijk getest.

Uitgangspunt is dat living labs niet slechts één bedrijf ten goede komen, maar voor meerdere bedrijven winst opleveren, door samenwerking of doordat de maatregel uit te rollen is naar andere bedrijven. Verder moeten living labs (mede) getrokken worden door bedrijven, omdat ze uiteindelijk zonder steun van overheden en bedrijfsleven moeten kunnen blijven draaien.

In dit raamwerk zijn elf living labs opgenomen, waarvan wij weten of verwachten dat bedrijven hier mede aan gaan trekken. Maar het is niet zeker dat dat bij alles lukt. Daarnaast kunnen er later living labs opkomen die draagvlak hebben bij bedrijven en die wij nu nog niet voorzien. Zolang ze voldoen aan de voorwaarden, kunnen deze ook later worden erkend als living lab. Met andere woorden: er is sprake van een levende lijst van living labs.

Living Lab 1: Twijnstraat vloer vrij

Logistiek profiel: horeca en retail dun

De Twijnstraat (alternatief Stadhuisplein- Korte Minrebroederstraat, waarvoor half 2017 een nulmeting is uitgevoerd) 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 2^e kwartaal 2017, start living lab 3^e kwartaal 2017.

Uitvoering gemeente met CMU

Living lab 2: Logistiek Ontkoppelpunt (LOP)

Logistiek profiel: retail dik, horeca dik.

Bij realiseren Logistiek Ontkoppelpunt (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

Living lab 3: Zero emission hub

Logistiek profiel: retail dik/dun en horeca dik/dun

Kaders (= voorwaarden m.b.t. locatie, exploitatie, organisatie duidelijk voor realisatie) opstellen voor zero emission-hub, op basis van ervaringen hubs DHL, PostNL, e.d.

Op basis van deze kaders kunnen bedrijven hubs ontwikkelen.

Als dit is gebeurd, dan communicatie en stimuleringstraject opzetten voor gebruik van hub.

Planning: In 4^e kwartaal 2017 zijn de kaders gereed, waardoor initiatieven van bedrijven die hub willen realiseren als living lab kunnen worden benut.

Communicatie: wanneer hubs beschikbaar komen

Uitvoering kaders en communicatie: gemeente met TLN

Living lab 4: goederenafleverpunt

Logistiek profiel: retail dun

Goederenafleverpunt voor ondernemers in een begrensd gebied, bijv. Voorstraat of Zadelstraat/Lijnmarkt, op basis van uitkomsten nulmetingen half 2017.

Planning: vanaf 4^e kwartaal 2017

Uitvoering: CMU

Living lab 5 : e-commerce en de consument

Logistiek profiel: e-commerce (consumentenaankopen via internet)

Mogelijkheden creëren voor initiatieven om aantal gereden vracht/bestelautokilometers t.b.v. e-commerce te beperken. Hiervoor kunnen we het initiatief bij de markt leggen, omdat we zien dat al veel partijen hier actief zijn / willen worden: Confy, Bubblepost, PostNL microhub, DHL Cubicycles, Parcify, Parcls, UPS, etc.

Planning: reeds lopend

Uitvoering: verschillende marktpartijen

Living lab 6: flexibele laad- en losplekken bij herinrichting

Logistiek profiel: retail dik/dun en horeca dik/dun

Gemeente richt (flexibele) laad- en losplekken in gebied binnen of aan de rand van de singels in bij herstructurering straten. Ondernemers stimuleren gebruik van deze laad- en losplekken. Een goede mogelijkheid is de herinrichting van de Voorstraat/Wittevrouwenstraat. Half 2017 is hier een nulmeting uitgevoerd om de huidige situatie in beeld te brengen.

Planning: koppelen aan herinrichting

Uitvoering: gemeente en ondernemers.

Living lab 7: stop & drop

Logistiek profiel: horeca dun

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

Planning: realisatie locaties verspreid over 2017.

Uitvoering: gemeente met horecagroothandels

Living lab 8: facilitaire leveringen

Logistiek profiel: 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.

Planning: lopend

Uitvoering: Green Business Club Utrecht Centraal

Living lab 9: witte busjes

Logistiek profiel: bouw, service en onderhoud

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.

Planning: vanaf 4^e kwartaal 2017

Uitvoering: Evofenedex

Living lab 10: Stil bevoorraden in de avond

Logistiek profiel: alle

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.

Planning: Vanaf 2018

Uitvoering: ntb

Living lab 11: stadsdistributiecentra 2.0

Logistiek profiel: retail dun en consumenten

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.

Planning: lopend

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

2. HOE gaan we dat doen? Organisatie ZES

Stuurgroep en projectgroep

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 elke 2 maanden bij elkaar.

Uitvoering living labs

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 Utrecht

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

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.

Monitoring en Evaluatie

De verwachting is dat dit raamwerk de markt een impuls geeft om de bevoorrading van de binnenstad van Utrecht schoner en slimmer te maken. De stappen in het raamwerk zijn hierop ingericht. Het is alleen wel nodig te volgen hoe de markt zich daadwerkelijk ontwikkelt, zodat ook kan worden bijgestuurd.

Daarom wordt allereerst, naast de al bekende zero-emissiondoelstelling een gerichte doelstelling geformuleerd voor de bundeling en efficiency van de binnenstadslogistiek tot 2025. TLN, Evofenedex, CMU en gemeente zullen hiervoor uiterlijk medio 2018 afspraken maken. Daarvoor maken ze het goederenvervoer in de binnenstad inzichtelijk (o.a. via nulmetingen in de binnenstad) en maken ze afspraken over jaarlijkse monitoring.

Daarnaast vindt medio 2019 een evaluatie plaats. Deze is met name bedoeld om te toetsen of de volgende stap in de maatregelen per 2020, met name de aanpassing van de venstertijden, reëel is. 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.
- Aansluiting bij landelijke ontwikkelingen.
- Inschatting van de gevolgen voor de verkeerssituatie binnen de venstertijden en (buiten de venstertijden) aan de randen van het voetgangersgebied .

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

3. WAAROM doen we dit? Achtergronden bij het raamwerk ZES Utrecht

De keuzes die in dit raamwerk zijn gemaakt, zijn gebaseerd op verschillende documenten. Allereerst de visie op bevoorrading zoals vastgelegd in het gemeentelijke mobiliteitsplan Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen en de visie op de economische functie van de binnenstad uit het convenant “de rode loper uit”. Daarnaast is in 2015 onderzocht welke logistieke stromen in de binnenstad het belangrijkst zijn en wat voor soort maatregelen daarin kunnen worden genomen: de logistieke profielen. Dit is ten slotte gematcht met een verkenning van de (regelgevings)knoppen waaraan we kunnen draaien: op welke profielen heeft een knop effect.

3.1 Beleidsmatige uitgangspunten voor de bevoorrading van 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 bevoorradingstromen 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

3.2. 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.

3.3. Knoppen waaraan gedraaid kan worden op weg naar ZES

Vanuit de uitgangspunten van het beleid en mogelijke oplossingen voor logistieke profielen is een analyse (groslijst) gemaakt van de knoppen (regelgeving en fysieke maatregelen) waaraan kan worden gedraaid op weg naar Zero emission stadsdistributie:

Knoppen 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. 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!)	
4. 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 voor exploitatie Zero emission hub	gebruikmaken van ze 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	bedrijfsleven neemt bij business case over
	boten, haalbare business case creëren voor	
	schoon vervoer over water	
5. stimuleren en samenwerken		
Diverse maatregelen	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 vanaf 1 januari 2001.



Deze knoppen zijn vervolgens in verband gebracht met de logistieke profielen. Als ze een positieve uitwerking (kunnen) hebben op verschooning of hogere efficiency in dit profiel, en ook echt geschikt zijn voor de typen voertuigen die worden ingezet binnen dit profiel, dan staat in onderstaande matrix een "x":

	Retail		Horeca		Facilitair
	Dun	Dik	Dun	Dik	
Voetg./winkelgebied	X	X	X	X	X
Venstertijden	X	X	X	X	X
Ontheffing Stadsdistributiecentra	X		X		X
Medegebruik busbanen	X	X	X	X	
Aanbestedingsvoorwaarden	X	X	X	X	X
Logistiek ontkoppelpunt	X		X		X
Zero emission hub	X	X	X	X	X
Goederenafleverpunt ondernemers	X		X		X
Goederenafleverpunt consumenten	X				
Flexibele laad/losplek	X	X	X	X	X
Stop & droplocaties			X		
Schoon vervoer over water		X		X	
Milieuzone	X	X	X	X	X
Lengtebeperkingen		X		X	X

Bijlage 1: de stappen in de venstertijden uitgeschreven

Gedetailleerd uitgeschreven zijn dit de stappen die in de venstertijden worden gezet in dit raamwerk:

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

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.

Bijlage 2 kaart ambities centrumgebied

